

492.

Allegato A

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazioni	3	Atti di controllo e di indirizzo	6
Missioni vevoli nella seduta del 29 settembre 2015	3	Interpellanza e interrogazioni	7
Progetti di legge (Annunzio; Modifica del titolo di proposte di legge; Assegnazione a Commissioni in sede referente)	3, 4	Misure a favore del comparto ceramico della Puglia, anche in relazione all'abbassamento dei prezzi verificatosi nel periodo della raccolta del 2015 – 3-01557	7
Presidenza del Consiglio dei ministri (Trasmissione di un documento)	4	Iniziative in relazione alla riorganizzazione delle prefetture prevista da un recente schema di regolamento del Presidente della Repubblica – 2-01091	8
Documento ministeriale (Trasmissione)	5	Elementi ed iniziative di competenza in merito alle attività di Casapound nella città di Cremona – 3-01319	9
Corte di giustizia dell'Unione europea (Annunzio di sentenze)	5	Iniziative volte ad evitare la soppressione del posto di polizia di Cetraro (Cosenza) – 3-01727	10
Richieste di parere parlamentare su atti del Governo	6		

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

	PAG.		PAG.
Misure di competenza per il contrasto della criminalità nell'area del Miranese, in provincia di Venezia — 3-01084; 3-01728	11	Disegno di legge n. 3012-A e abbinate proposte di legge nn. 2437-2469-2684-2708-2733-3025-3060	67
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, Dorina Bianchi ed altri n. 1-00993, Bruno Bossio ed altri n. 1-00999, Matarrese ed altri n. 1-01001, Rampelli ed altri n. 1-01004 e Saltamartini ed altri n. 1-01005 concernenti iniziative per la conclusione dei lavori dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria e il potenziamento del sistema dei trasporti della regione Calabria	12	Parere della I Commissione	67
Mozioni	12	Parere della V Commissione	67
Disegno di legge di conversione n. 3315	65	Articolo 1 e relative proposte emendative	68
Questione pregiudiziale	65	Articolo 2 e relative proposte emendative	73
		Articolo 3 e relative proposte emendative	77
		Articolo 4 e relative proposte emendative	88
		Articolo 5 e relative proposte emendative	89
		Articolo 6 e relative proposte emendative	92
		Articolo 6-bis e relative proposte emendative	95
		Articolo 7 e relative proposte emendative	99

COMUNICAZIONI

Missioni vaevoli nella seduta del 29 settembre 2015.

Aiello, Angelino Alfano, Gioacchino Alfano, Alfreider, Alli, Amici, Artini, Baldelli, Baretta, Bellanova, Bernardo, Bindi, Biondelli, Bobba, Bocci, Bonifazi, Michele Bordo, Borletti Dell'Acqua, Boschi, Brambilla, Bratti, Bressa, Brunetta, Caparini, Capelli, Casero, Castiglione, Catania, Centemero, Chaouki, Cicchitto, Cimbrotto, Costa, D'Alia, D'Ambrosio, Dambruoso, Damiano, De Micheli, Del Basso De Caro, Dellai, Di Gioia, Di Lello, Luigi Di Maio, Manlio Di Stefano, Dieni, Epifani, Faraone, Fauttilli, Fedriga, Ferranti, Fico, Fioroni, Gregorio Fontana, Fontanelli, Formisano, Franceschini, Galati, Garofani, Gentiloni Silveri, Giachetti, Giacomelli, Giancarlo Giorgetti, Gozi, Grande, La Russa, Lorenzin, Losacco, Lotti, Lupi, Madia, Manciuilli, Marazziti, Mazziotti Di Celso, Merlo, Meta, Migliore, Nicoletti, Orlando, Pagano, Pes, Piccoli Nardelli, Pisicchio, Portas, Quartapelle Procopio, Ravetto, Realacci, Rigoni, Rosato, Domenico Rossi, Rossomando, Rughetti, Sani, Santerini, Scalfarotto, Schullian, Scotto, Sereni, Sorial, Stumpo, Tofalo, Valeria Valente, Velo, Vignali, Zampa, Zanetti.

(Alla ripresa pomeridiana della seduta)

Adornato, Aiello, Angelino Alfano, Gioacchino Alfano, Alfreider, Alli, Amici, Artini, Baldelli, Baretta, Bellanova, Bernardo, Bindi, Biondelli, Bobba, Bocci, Boc-

cia, Bonifazi, Michele Bordo, Borletti Dell'Acqua, Boschi, Brambilla, Bratti, Bressa, Brunetta, Caparini, Capelli, Casero, Castiglione, Centemero, Chaouki, Cicchitto, Cimbrotto, Costa, D'Alia, Dambruoso, Damiano, De Micheli, Del Basso De Caro, Dellai, Di Gioia, Di Lello, Luigi Di Maio, Manlio Di Stefano, Dieni, Epifani, Faraone, Fauttilli, Ferranti, Fico, Fioroni, Gregorio Fontana, Fontanelli, Formisano, Franceschini, Galati, Garofani, Gentiloni Silveri, Giachetti, Giacomelli, Giancarlo Giorgetti, Gozi, Grande, La Russa, Lorenzin, Losacco, Lotti, Lupi, Madia, Manciuilli, Marazziti, Mazziotti Di Celso, Merlo, Meta, Migliore, Nicoletti, Orlando, Pagano, Pes, Piccoli Nardelli, Gianluca Pini, Pisicchio, Portas, Quartapelle Procopio, Ravetto, Realacci, Rigoni, Rosato, Domenico Rossi, Rossomando, Rughetti, Sani, Santerini, Scalfarotto, Schullian, Scotto, Sereni, Sorial, Stumpo, Tofalo, Valeria Valente, Velo, Vignali, Zampa, Zanetti.

Annunzio di proposte di legge.

In data 28 settembre 2015 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

CASTIELLO: « Modifica all'articolo 184 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e altre disposizioni per l'istituzione della raccolta differenziata dei mozziconi dei prodotti da fumo nel suolo e nelle acque » (3327);

TURCO ed altri: « Disposizioni in materia di legalizzazione della coltivazione e

della vendita della *cannabis* e dei suoi derivati » (3328).

Saranno stampate e distribuite.

Modifica del titolo di proposte di legge.

La proposta di legge costituzionale n. 3244, d'iniziativa dei deputati SORIAL ed altri, ha assunto il seguente titolo: « Modifica all'articolo 47 della Costituzione in materia di tutela del risparmio ».

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.

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

I Commissione (Affari costituzionali):

PISICCHIO: « Nuove norme in materia di elezione della Camera dei deputati » (3223) *Parere della V Commissione;*

PROPOSTA DI LEGGE COSTITUZIONALE SORIAL ed altri: « Modifica all'articolo 47 della Costituzione in materia di tutela del risparmio » (3244) *Parere della VI Commissione;*

FABBRI ed altri: « Disposizioni in materia di acquisto della cittadinanza da parte del minore straniero adottando » (3264) *Parere delle Commissioni II e V.*

III Commissione (Affari esteri):

MERLO e BORGHESE: « Abrogazione dell'articolo 19-bis del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 giugno 2014, n. 89, in materia di spese per il Consiglio generale degli italiani all'estero » (3236) *Parere delle Commissioni I e V.*

VI Commissione (Finanze):

CAON: « Agevolazioni tributarie per i lavori e gli investimenti volti al miglioramento o al recupero delle strutture ricettive turistiche » (3286) *Parere delle Commissioni I, V, VIII, X e XIV.*

XI Commissione (Lavoro):

RICCARDO GALLO: « Modifiche all'articolo 4 del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 ottobre 2013, n. 125, in materia di proroga dei rapporti di lavoro a tempo determinato stipulati dalle regioni a statuto speciale, disposizioni per favorire l'assunzione a tempo indeterminato dei medesimi lavoratori e delega al Governo per il riordino della disciplina dei rapporti di lavoro a tempo determinato per i lavoratori socialmente utili della Regione siciliana » (3213) *Parere delle Commissioni I, V, VI (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria), XII e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

XII Commissione (Affari sociali):

BORGHESE e MERLO: « Modifiche alla legge 4 luglio 2005, n. 123, in materia di prevenzione, diagnosi e cura della celiachia » (3252) *Parere delle Commissioni I, V, X, XI, XIII, XIV e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

Trasmissione dalla Presidenza del Consiglio dei ministri.

La Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 22 settembre 2015, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 8-ter del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 10 marzo 1998, n. 76, il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri con cui è autorizzato, in relazione a un intervento da realizzare tramite un contributo assegnato in sede di ripartizione della quota dell'otto per mille dell'IRPEF devoluta alla diretta gestione statale per l'anno 2010, l'utilizzo dei risparmi di spesa realizzati dal co-

mune di Gubbio (Perugia) per ulteriori lavori connessi al recupero architettonico e artistico dell'ex complesso monastico di San Benedetto.

Questo decreto è trasmesso alla V Commissione (Bilancio) e alla VII Commissione (Cultura).

Trasmissione dal Ministro dello sviluppo economico.

Il Ministro dello sviluppo economico, con lettera in data 24 settembre 2015, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 30, quinto comma, della legge 20 marzo 1975, n. 70, la relazione sull'attività svolta, sul bilancio di previsione e sulla consistenza degli organici dell'Ente nazionale per il microcredito, riferita all'anno 2014, corredata dal bilancio di previsione e dal conto consuntivo per il medesimo anno.

Questa relazione è trasmessa alla VI Commissione (Finanze).

Annunzio di sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea.

Il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri ha trasmesso, in data 5 agosto 2015, le seguenti sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea o del Tribunale, relative a cause in cui la Repubblica italiana è parte o adottate a seguito di domanda di pronuncia pregiudiziale proposta da un'autorità giurisdizionale italiana, che sono inviate, ai sensi dell'articolo 127-bis del Regolamento, alle sottoindicate Commissioni, nonché alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea):

Causa C-497/12: Sentenza della Corte (Quarta sezione) del 2 luglio 2015. Davide Gullotta e Farmacia di Gullotta Davide & C. Sas contro Ministero della salute e azienda sanitaria provinciale di Catania. Domanda di pronuncia pregiudiziale: Tribunale amministrativo regionale per la

Sicilia. Rinvio pregiudiziale - Articoli 49, 102 e 106 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) - Libertà di stabilimento - Principio di non discriminazione - Abuso di posizione dominante - Articolo 15 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea - Irricevibilità (Doc. LXXXIX, n. 93) - *alla XII Commissione (Affari sociali)*;

Causa C-607/13: Sentenza della Corte (Quarta sezione) del 9 luglio 2015. Ministero dell'economia e delle finanze, Agenzia delle dogane e Commissione europea contro Francesco Cimmino e altri. Domanda di pronuncia pregiudiziale: Corte suprema di cassazione. Rinvio pregiudiziale - Agricoltura - Organizzazione comune dei mercati - Banane - Regolamento (CE) n. 2362/98 - Articoli 7, 11 e 21 - Contingenti tariffari - Banane originarie dei paesi ACP - Operatore nuovo arrivato - Certificati d'importazione - Non trasferibilità dei diritti derivanti da determinati titoli d'importazione - Pratica abusiva - Regolamento (CE) n. 2988/95 - Articolo 4, paragrafo 3 (Doc. LXXXIX, n. 94) - *alla XIII Commissione (Agricoltura)*;

Causa C-653/13: Sentenza della Corte (Terza sezione) del 16 luglio 2015. Commissione europea contro Repubblica italiana. Inadempimento di uno Stato - Ambiente - Direttiva 2006/12/CE - Articoli 4 e 5 - Gestione dei rifiuti - Regione Campania - Sentenza della Corte - Costatazione di un inadempimento - Parziale mancata esecuzione della sentenza - Articolo 260, paragrafo 2, del TFUE - Sanzioni pecuniarie - Penalità - Somma forfettaria (Doc. LXXXIX, n. 95) - *alla VIII Commissione (Ambiente)*;

Causa T-44/11: Sentenza del Tribunale (Nona sezione) del 6 luglio 2015. Repubblica italiana contro Commissione europea - FEAOG - Sezione « Garanzia » - FEAGA e FEASR - Spese escluse dal finanziamento - Aiuti alla produzione del latte scremato in polvere - Irregolarità o negligenze imputabili alle amministrazioni o agli organismi degli Stati membri - Proporzionalità - Obbligo di motivazione -

Principio del *ne bis in idem* - Termine ragionevole (Doc. LXXXIX, n. 96) - *alla XIII Commissione (Agricoltura)*.

Richieste di parere parlamentare su atti del Governo.

Il Ministro della giustizia, con lettera in data 22 settembre 2015, ha trasmesso, ai sensi degli articoli 1, comma 3, e 46, comma 6, della legge 31 dicembre 2012, n. 247, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto ministeriale concernente regolamento recante disciplina delle modalità e delle procedure per lo svolgimento dell'esame di Stato per l'abilitazione all'esercizio della professione forense e per la valutazione delle prove scritte e orali (205).

Questa richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alla II Commissione (Giustizia), che dovrà esprimere il prescritto parere entro il 28 novembre 2015. È altresì assegnata, ai sensi del comma 2 dell'articolo 96-ter del Regolamento, alla V Commissione (Bilancio), che dovrà esprimere i propri rilievi sulle conseguenze di carattere finanziario entro il 29 ottobre 2014.

Il Ministro dello sviluppo economico, con lettera in data 25 settembre 2015, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 3 aprile 1947, n. 428, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto ministeriale recante approvazione di

modifiche agli articoli 4, 11, 21 e 31 dello statuto della RAI – Radiotelevisione italiana Spa (206).

Questa richiesta è assegnata dal Presidente della Camera, d'intesa con il Presidente del Senato, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alla Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi, che dovrà esprimere il prescritto parere entro il 19 ottobre 2015.

Il Ministro per le riforme costituzionali e i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 29 settembre 2015, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1 della legge 12 gennaio 2015, n. 2, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento in materia di parametri fisici per l'ammissione ai concorsi per il reclutamento nelle Forze armate, nelle Forze di polizia a ordinamento militare e civile e nel Corpo nazionale dei vigili del fuoco (207).

Questa richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alle Commissioni riunite I (Affari costituzionali) e IV (Difesa), che dovranno esprimere il prescritto parere entro il 29 ottobre 2015.

Atti di controllo e di indirizzo.

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

INTERPELLANZA E INTERROGAZIONI

Misure a favore del comparto cerasicolo della Puglia, anche in relazione all'abbassamento dei prezzi verificatosi nel periodo della raccolta del 2015 - 3-01557**A) Interrogazione**

ELVIRA SAVINO. — *Al Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali.* — Per sapere — premesso che:

in Puglia la stagione cerasicola 2015 è risultata assolutamente insoddisfacente dal punto di vista dei proventi che i coltivatori hanno ottenuto, nonostante la produzione di qualità eccellente delle ciliegie del territorio e la conseguente forte richiesta da parte dei consumatori;

i produttori delle ciliegie pugliesi, in particolare quelli dei comuni di Conversano, Gioia del Colle, Putignano, Castellana e Turi, sono stati letteralmente messi in ginocchio dall'abbassamento vertiginoso dei prezzi, inferiori anche di due terzi rispetto agli anni precedenti: non riusciranno nemmeno a recuperare i costi vivi sostenuti per la produzione e la raccolta;

perfino la qualità più pregiata delle ciliegie pugliesi, denominata «ferrovia», che negli anni scorsi si è venduta mediamente da 3 a 4 euro al chilo, quest'anno ha subito un deprezzamento continuo fino ad arrivare ad 80 centesimi di euro al chilo, vanificando tutti i sacrifici di duro lavoro e quelli economici sostenuti dagli agricoltori, non ultime le spese per le certificazioni di qualità richieste dal mercato;

nella grande distribuzione e nei supermercati, tuttavia, i rivenditori smerciano le stesse ciliegie ad un prezzo di gran lunga maggiore rispetto a quello offerto ai produttori;

come è noto, la Puglia copre da sola il 40 per cento della produzione cerasicola nazionale e il ciliegio, come varietà di coltivazione, rappresenta non tanto in termini quantitativi, quanto in termini qualitativi, un'eccellenza della produzione agricola del territorio pugliese;

da confronti, anche informali, avuti sul territorio direttamente dagli operatori che in prima battuta acquistano il prodotto dal coltivatore, è emerso come i *partner* europei abbiano assunto un atteggiamento teso a boicottare l'acquisto del prodotto italiano, pugliese in particolare, favorendo e privilegiando, a parità di prezzo ma non di qualità, il prodotto spagnolo o turco;

le piccole e medie imprese cerasicole, a causa di quanto sopra esposto, stanno affrontando un vero e proprio disastro economico, che purtroppo si riverserà su molte famiglie che non potranno far fronte agli impegni economici presi e questo a causa di logiche di mercato che le sovrasta ed alle quali molto spesso non è possibile trovare alcuna giustificazione —:

se il Governo, per quanto di competenza, intenda approntare nei confronti dei coltivatori di ciliegie la più ampia tutela, tale da garantire, nel brevissimo lasso temporale di raccolta, che il prodotto non venga schiacciato dalle logiche della grande produzione e da prodotti simili, anche extra Unione europea, che non

potranno mai garantire gli stessi *standard* qualitativi e le varietà presenti nella coltivazione dei territori pugliesi;

se siano stati effettuati i dovuti controlli e le dovute verifiche per scongiurare gli abusi e le speculazioni sul mercato dei beni alimentari;

quali iniziative intenda assumere per fare chiarezza su quanto sta accadendo in Puglia, anche al fine di verificare il motivo reale per cui nel 2015 i prezzi delle ciliegie siano stati così ribassati;

se non ritenga opportuno assumere iniziative normative per strutturare, con apposita normativa, un fondo per attenuare l'impatto negativo del calo dei prezzi sulla raccolta di ciliegie del 2015;

se non ritenga opportuno conferire un marchio dop e igp alle ciliegie prodotte nei territori dei comuni indicati in premessa, al fine di scongiurare un deprezzamento immotivato di colture di alta eccellenza e qualità;

quali proposte il Governo abbia messo in campo, anche a livello comunitario, per garantire che il mercato dei beni agricoli operi in una cornice di legittimità e di trasparenza e se intenda proporre, in sede comunitaria, nuove misure in grado di prevenire la speculazione che condiziona il mercato dei beni prodotti dal settore primario dell'economia. (3-01557)

Iniziativa in relazione alla riorganizzazione delle prefetture prevista da un recente schema di regolamento del Presidente della Repubblica – 2-01091

B) Interpellanza

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dell'interno, per sapere – premesso che:

da notizie stampa si apprende di uno schema di decreto del Presidente della

Repubblica recante «Regolamento di organizzazione del Ministero dell'interno»;

tale provvedimento, deciso nell'ambito dei decreti attuativi di prossima emanazione relativi alla riforma della pubblica amministrazione, prevede la soppressione di ben 23 prefetture, con contestuale accorpamento – in dettaglio – di quella di Teramo all'Aquila, di Chieti a Pescara, di Vibo Valentia a Catanzaro, di Benevento ad Avellino, di Piacenza a Parma, di Pordenone ad Udine, di Rieti a Viterbo, di Savona a Imperia, di Sondrio a Bergamo, di Cremona a Mantova, di Lodi a Pavia, di Lecco a Como, di Fermo ad Ascoli Piceno, di Isernia a Campobasso, di Asti ad Alessandria, di Verbano Cusio Ossola a Novara, di Biella a Vercelli, di Oristano a Nuoro, di Enna a Caltanissetta, di Massa Carrara a Lucca, di Prato a Pistoia, di Rovigo a Padova e di Belluno a Treviso;

in particolare, dunque, si passerebbe dalle attuali 103 prefetture presenti sul territorio a sole 80 unità;

i tagli, peraltro, riguarderebbero anche le questure ed i comandi dei vigili del fuoco delle sedi interessate;

tale proposta di riduzione non può che destare perplessità, traducendosi, evidentemente, in un significativo ridimensionamento dei presidi di legalità e sicurezza presenti sul territorio e in gravi disservizi per i cittadini;

peraltro, nello schema di decreto è assente del tutto la disciplina dei lavoratori delle prefetture;

la riorganizzazione degli uffici territoriali, in tal modo prevista – e in un momento tanto delicato, ad esempio per quanto attiene anche l'emergenza migranti – non può che essere sbagliata e intempestiva, facendo registrare un notevole e drammatico arretramento dello Stato rispetto alle esigenze dei territori;

è evidente che un'eventuale riorganizzazione delle prefetture non possa che avvenire tenendo conto dei flussi migratori e dei tassi di criminalità e che misure

quali quelle previste dallo schema di decreto in questione rappresentino esclusivamente tagli insensati che non garantiranno affatto adeguate risposte alle esigenze dei territori —:

se, alla luce di quanto esposto in premessa, il Governo non ritenga opportuno rivedere al più presto i contenuti dello schema di decreto del Presidente della Repubblica recante « Regolamento di organizzazione del Ministero dell'interno », eliminando la parte relativa alla riduzione del numero delle prefetture, o quantomeno non intenda rinviare il provvedimento dopo un confronto con le realtà territoriali.

(2-01091) « Quaranta, Costantino, Ricciatti, Scotto, Zaratti ».

Elementi ed iniziative di competenza in merito alle attività di Casapound nella città di Cremona — 3-01319

C) Interrogazione

FRANCO BORDO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

in data 21 febbraio 2015 a Cremona, nei locali di via Geromini 30, dove si trova la sede di Casapound Cremona si è dato avvio al tesseramento 2015 alla suddetta organizzazione neofascista;

la riapertura al pubblico di questa sede avviene dopo che ne era stata annunciata la chiusura, con ampio risalto a mezzo stampa, a seguito dell'aggressione squadrista di domenica 18 gennaio 2015 nei pressi dei Csa Dordoni, alla quale parteciparono noti esponenti della locale sezione di Casapound, tra cui il coordinatore provinciale Gianluca Galli;

durante questa aggressione veniva gravemente ferito un militante del suddetto centro sociale, Emilio Visigalli, tuttora ricoverato presso l'ospedale di Cremona;

in occasione della riapertura finalizzata a permettere il tesseramento ad un'organizzazione che si autodefinisce di « fascisti del terzo millennio » vi è stato un consistente dispiegamento di forze dell'ordine, tra cui unità del secondo battaglione mobile fatte pervenire appositamente da Padova;

con riferimento ad attività del movimento neofascista l'interrogante ha presentato un'interrogazione a cui, in data 9 luglio 2013, rispose il Sottosegretario per l'interno, che non ravvisava la necessità di impedire l'apertura di tale struttura;

di pari passo con l'insediamento di Casapound è cresciuta la tensione in città ed in tutta la provincia di Cremona, con un aumento degli episodi di intimidazione e di violenza politica correlati alla presenza di questo movimento eversivo;

questa situazione sta comportando una distrazione di risorse umane, materiali e finanziarie sempre maggiori da parte delle forze dell'ordine a tutela dell'ordine pubblico e a tutela delle attività di Casapound Cremona;

il sindaco di Cremona ha dichiarato in consiglio comunale che « Casapound non è gradita in una città come Cremona »;

la legge n. 645 del 1952 (« legge Scelba »), che riguarda le norme di attuazione della XII disposizione transitoria e finale (comma primo) della Costituzione, così recita all'articolo 4 riguardo il reato di apologia di fascismo: « Chiunque fa propaganda per la costituzione di una associazione, di un movimento o di un gruppo avente le caratteristiche e perseguente le finalità indicate nell'articolo 1 è punito con la reclusione da sei mesi a due anni e con la multa da lire 400.000 a lire 1.000.000 (1). Alla stessa pena di cui al primo comma soggiace chi pubblicamente esalta esponenti, principi, fatti o metodi del fascismo, oppure le sue finalità anti-

democratiche. Se il fatto riguarda idee o metodi razzisti, la pena è della reclusione da uno a tre anni e della multa da uno a due milioni (4). La pena è della reclusione da due a cinque anni e della multa da 1.000.000 a 4.000.000 di lire se alcuno dei fatti previsti nei commi precedenti è commesso con il mezzo della stampa (1). La condanna comporta la privazione dei diritti previsti nell'articolo 28, comma secondo, numeri 1 e 2, del codice penale, per un periodo di cinque anni (5). (1) La misura della multa è stata così elevata dall'articolo 113, quarto comma, legge 24 novembre 1981, n. 689. La sanzione è esclusa dalla depenalizzazione in virtù dell'articolo 32, secondo comma, della legge sopra citata. (4) Comma così sostituito dall'articolo 4, decreto-legge 26 aprile 1993, n. 122. (5) Così sostituito dall'articolo 10, legge 22 maggio 1975, n. 152. »;

in materia è stata emessa la sentenza n. 37577 del 12 settembre 2014 dalla prima sezione penale della Corte di Cassazione —:

quali iniziative di competenza il Ministro interrogato intenda assumere in merito alla necessità di assicurare anche a Cremona il rispetto della legalità e l'applicazione dei valori e dei principi affermati nella Costituzione, in special modo dalla XII disposizione transitoria e finale che afferma: « È vietata la riorganizzazione, sotto qualsiasi forma, del disciolto partito fascista »;

se intenda assumere le iniziative di competenza al fine di valutare se sussistano i presupposti per la chiusura della sede di Casapound Cremona, in quanto organizzazione che si ispira al disciolto partito fascista, che viola i disposti della « legge Mancino » e i cui esponenti sono stati protagonisti dell'aggressione squadrista del 18 gennaio 2015;

se intenda limitare l'utilizzo di uomini e risorse delle forze dell'ordine attinenti le attività di Casapound Cremona, attività che, ad avviso dell'interrogante, con il rispetto delle suddette leggi non dovrebbero aver luogo. (3-01319)

Iniziative volte ad evitare la soppressione del posto di polizia di Cetraro (Cosenza)
— 3-01727

D) Interrogazione

COVELLO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

la bozza di riorganizzazione degli uffici della polizia di Stato sul territorio nazionale predisposta dal Ministero dell'interno prevede la soppressione del posto di polizia di Cetraro in provincia di Cosenza;

la ragione della soppressione, oltre che nell'ambito di un processo di riorganizzazione, starebbe anche nell'ubicazione dell'immobile ospitante in una zona a rischio dissesto;

il comune, in considerazione del rischio, ha immediatamente manifestato la propria disponibilità a concedere gratuitamente un immobile comunale disponibile qual è quello dell'ex palazzo di città sito in piazza Gino Iannelli;

il territorio di Cetraro nel suo passato neppure troppo lontano è stato teatro di violenze criminali e, con la presenza di un vivace tessuto economico e di un porto in espansione, è un territorio sempre a rischio di possibili pericolose infiltrazioni criminali;

è stata più volte rappresentata l'esigenza di poter aprire un confronto istituzionale finalizzato a salvaguardare la presenza del posto di polizia e a potenziarne anche gli organici in relazione all'evidente peculiarità del comprensorio —:

se e quali iniziative il Ministro interrogato intenda assumere al fine di evitare la soppressione del posto fisso di polizia di Cetraro, raccogliendo la volontà costruttiva mostrata dall'amministrazione locale e assicurandone permanenza e piena operatività al servizio della sicurezza dei cittadini e del territorio. (3-01727)

Misure di competenza per il contrasto della criminalità nell'area del Miranese, in provincia di Venezia — 3-01084; 3-01728

E) Interrogazioni

CAUSIN. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

negli ultimi mesi nel territorio del comune di Martellago, Olmo e Maerne e nell'area del Miranese in provincia di Venezia si sono succeduti molti furti nelle abitazioni (anche con i proprietari in casa), di autovetture e all'interno di attività commerciali;

i cittadini vivono nel terrore e sono propensi a svolgere di notte servizio di vigilanza per difendere le loro famiglie da questi atti di criminalità;

per quanto possibile, le forze dell'ordine locali hanno agito sin da subito, viste anche le poche risorse presenti sul territorio —:

quali misure di competenza il Governo intenda adottare per arginare la criminalità che attanaglia le famiglie di questa area del territorio veneziano, valutando una maggiore presenza delle pattuglie sul territorio. (3-01084)

CAUSIN. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

in data 14 febbraio 2015, in località Maerne, presso il comune di Martellago (Venezia) una donna quarantenne è stata ferita alla schiena con un coltello da un uomo che l'ha aggredita all'imbocco del tunnel ciclopedonale che porta in via Fratelli Bandiera, con lo scopo di un'aggressione sessuale;

la vittima, nonostante la paura e la pericolosità della situazione, ha trovato la forza per reagire e, pur riuscendo a di-

vincolarsi e fuggire, ha subito una ferita sulla schiena provocata dal coltello che l'aggressore brandiva;

dalle prime immagini acquisite dai circuiti di sorveglianza e dalle testimonianze, sembra confermata l'ipotesi che si tratti di un giovane nordafricano e, sulla base di questo possibile *identikit*, le forze dell'ordine hanno avviato una fase di ricerca, al fine di assicurare alla giustizia l'aggressore;

l'episodio in questione, pur eccezionale per la gravità, è l'ultimo in sequenza temporale di una serie di furti e rapine che hanno di fatto deteriorato la situazione della sicurezza nel territorio di Martellago, situazione sulla quale, l'interrogante ha peraltro già presentato atti di sindacato ispettivo al Ministro interrogato —:

se, di fronte al sensibile incremento degli episodi di criminalità nel Miranese e in particolare quelli accaduti in comune di Martellago, sia stato predisposto un piano di incremento della presenza delle forze dell'ordine o degli interventi nel territorio da parte delle medesime;

quale livello di coordinamento sia in atto tra le diverse forze dell'ordine, che rispondono al Ministero dell'interno e a quello della difesa, e le polizie locali che hanno responsabilità sul territorio in questione;

quale sia il numero di unità delle forze dell'ordine dedicate all'attività di pattugliamento e vigilanza nel territorio in questione e quale sia la modalità di pianificazione degli interventi di prevenzione e controllo;

quale sia il livello di copertura dei sistemi pubblici di sorveglianza relativamente ai luoghi sensibili (telecamere);

se, alla luce della situazione che si sta configurando, sia necessario e utile avviare un tavolo di coordinamento tra la prefettura e i comuni coinvolti, al fine di ottimizzare la presenza delle forze dell'ordine e l'efficacia degli interventi. (3-01728)

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, DORINA BIANCHI ED ALTRI N. 1-00993, BRUNO BOSSIO ED ALTRI N. 1-00999, MATARRESE ED ALTRI N. 1-01001, RAMPELLI ED ALTRI N. 1-01004 E SALTAMARTINI ED ALTRI N. 1-01005 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,

premessi 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 ostative 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 (chilometro 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 *guard rail* « 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, Crotona 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 Crotona (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 Crotona (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 Crotona (chilometro 256+000)-Sibari (chilometro 329+000)-tronco 3 dal chilometro 256+000-al chilometro 290+200, la variante di Crotona dal chilometro 241+250 (svincolo Crotona-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 dalla 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 Sa-

lerno », 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 infra-

strutture 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 rafforza-

mento 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 orientate 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 ulteriori risorse, anche a copertura degli oneri derivanti da procedure di contenzioso.

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

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 ostative 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 fonamen-

tale 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 an-

cora 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 (chilometro 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 chilometri 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 chilometri 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 *guard rail* « 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, Crotona 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 Crotona (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 orientate 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.

(1-00923) (*Nuova formulazione*) (*Testo modificato nel corso della seduta*)
« 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 nazio-

nali 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 pettine 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 collettori 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 soste-

nere 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 soprattutto 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;

pur troppo 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 efficace 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, Pa-

lazzotto, Paglia, Airaudo, Placido, Piras, Ricciatti, Ferrara, Marcon, Duranti, Fratoianni, Melilla, Quaranta, Daniele Farina, Giancarlo Giordano, Kronbichler, Nicchi, Pannarale, Sannicandro, Zaccagnini ».

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 pettine le principali vie di comunicazione stradale. Le strade statali 18, lungo la costa tirrenica, e la strada statale 106,

lungo la costa ionica, costituiscono i collettori 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 elet-

trificati 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, Crotone, Corigliano e soprattutto 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 Crotone, 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 efficace 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 »;

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.

(1-00987) (*Testo risultante dalla votazione per parti separate*) « Franco Bordo, Scottò, Pellegrino, Zarratti, Costantino, Palazzotto, Paglia, Airaudo, Placido, Piras, Ricciatti, Ferrara, Marcon, Duranti, Fratoianni, Mellilla, Quaranta, Daniele Farina, Giancarlo Giordano, Kronbichler, Nicchi, Pannarale, Sannicandro, Zaccagnini ».

La Camera,

premessò che:

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

dentemente 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-Lau-

ria, 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 « selvaggia », 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 di stanziamenti 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 alcuni 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 Crotona/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);

la chiusura al traffico, avvenuta nel lontano 2006, del ponte a 2 corsie sulla SP 163/1 ex SS18, sito in località Savuto in agro di Nocera Terinese (CZ), che costituiva l'unica alternativa alla strada statale, tra la provincia di Catanzaro e di Cosenza, e poi il crollo totale nel 2008, stanno provocando enormi disagi a tutta la fascia tirrenica catanzarese-cosentina, sia per quanto riguarda le zone costiere che montane; il 20 marzo scorso con delibera n. 68 la giunta regionale calabrese ha riassegnato le somme destinate all'intervento sul ponte e sulle strade di accesso (come la strada Galasso) riducendo in modo incomprensibile la dotazione sul FSC da euro 6.500.000 a euro 2.462.400,00;

la situazione è resa ancor più grave dalle minacce alla viabilità sulla SS18, danneggiata negli anni dalle forti mareggiate in località Principessa, in prossimità del porto di Amantea (CS), dove si attende da troppo tempo l'inizio di un lavoro già appaltato della regione Calabria ritardato da inaccettabili lungaggini burocratiche; l'ipotesi verosimile di una interruzione della viabilità in quel tratto porterebbe danni enormi all'economia locale, già penalizzata dal crollo del ponte; per non dire degli enormi disagi nella vita quotidiana che ne deriverebbero a centinaia di migliaia di cittadini calabresi, poiché, in quel tratto, la Calabria rimarrebbe divisa a metà;

la questione ormai si prolunga da oltre 9 anni e sta generando presso le comunità interessate un notevole stato di disagio e di delusione verso le autorità pubbliche locali e nazionali;

suscitano particolare perplessità le recenti dichiarazioni rilasciate alla stampa nazionale da parte del Ministro dell'interno Angelino Alfano, che ha dichiarato: « 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 », tra l'al-

tro in contraddizione con le dichiarazioni ufficiali del Governo che il 23 settembre 2015, tramite il sottosegretario Umberto Del Basso De Caro, ha dichiarato, in risposta ad un'interrogazione parlamentare, che « nel DEF 2015 non vi è alcun riferimento al progetto di realizzazione del ponte sullo stretto di Messina e tale progetto non risulta, ad oggi, all'interno delle linee programmatiche del Ministero delle infrastrutture »;

il progetto del Ponte sullo Stretto è stato da troppi anni al centro del dibattito politico e numerosi sono stati i comitati e le associazioni che si sono battute contro la realizzazione di questa grande opera anche alla luce del fatto che l'Unione europea ha fatto intendere in passato di non voler finanziare il progetto che prevederebbe un investimento complessivo di 8,5 miliardi di euro;

la società concessionaria Stretto di Messina spa è stata costituita solamente nel 1981, l'esborso di fondi pubblici va avanti ininterrottamente dal 1971, anno in cui una legge definì l'opera di interesse nazionale e venne lanciato un concorso internazionale di idee. Dal 1971 al 1981 sono stati spesi 373 milioni lire. Dalla costituzione della concessionaria Stretto di Messina ad oggi l'esborso è stato di 420 milioni di euro, anche se la cifra, non tenendo conto dell'inflazione, non rende in maniera corretta l'enorme ammontare di denaro pubblico stanziato per l'opera. La Stretto di Messina spa aveva dapprima sede a Roma in via Po, dove pagava un affitto di 75mila euro al mese per un edificio di 3600 metri quadri e di 4 piani. Con l'arrivo di Prodi al governo (2006) la sede è stata trasferita in via Marsala: 1200 metri quadri per 50 mila euro di affitto mensile. Dal 1981 al 31 dicembre 2009 la Società Stretto di Messina è costata 173 milioni di euro in investimenti per la ricerca, studi di fattibilità, progettazione;

non appare chiaro a quanto ammontino complessivamente ad oggi le pe-

nali che lo Stato dovrebbe pagare per la mancata realizzazione del Ponte sullo stretto di Messina,

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 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;

ad attuare, per le parti di competenza, le opportune iniziative affinché, in tempi rapidi, sia ricostruito il Ponte sul Savuto e si proceda alla messa in sicurezza della ss18, in particolare il tratto interessato dalle mareggiate in prossimità del porto di Amantea (CS);

a confermare che la realizzazione dell'opera relativa al Ponte sullo Stretto di Messina rappresenta realmente un capitolo chiuso per l'attuale Esecutivo, nonché a destinare le risorse necessarie per interventi più urgenti a favore della mobilità sostenibile nel Meridione.

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

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

il diritto alla mobilità dei cittadini calabresi è stato fortemente ridimensio-

nato 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 Crotone, 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 Altilia (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 prece-

dentemente 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 « selvaggia », 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 auto-

stradale 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 di stanziamenti 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 Crotona/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);

la chiusura al traffico, avvenuta nel lontano 2006, del ponte a 2 corsie sulla SP 163/1 ex SS18, sito in località Savuto in agro di Nocera Terinese (CZ), che costituiva l'unica alternativa alla strada statale, tra la provincia di Catanzaro e di Cosenza, e poi il crollo totale nel 2008, stanno provocando enormi disagi a tutta la fascia tirrenica catanzarese-cosentina, sia per quanto riguarda le zone costiere che montane; il 20 marzo scorso con delibera n. 68 la giunta regionale calabrese ha riassegnato le somme destinate all'intervento sul ponte e sulle strade di accesso (come la strada Galasso) riducendo in modo incomprensibile la dotazione sul FSC da euro 6.500.000 a euro 2.462.400,00;

la situazione è resa ancor più grave dalle minacce alla viabilità sulla SS18, danneggiata negli anni dalle forti mareggiate in località Principessa, in prossimità del porto di Amantea (CS), dove si attende da troppo tempo l'inizio di un lavoro già appaltato della regione Calabria ritardato da inaccettabili lungaggini burocratiche; l'ipotesi verosimile di una interruzione della viabilità in quel tratto porterebbe danni enormi all'economia locale, già penalizzata dal crollo del ponte; per non dire degli enormi disagi nella vita quotidiana che ne deriverebbero a centinaia di migliaia di cittadini calabresi, poiché, in quel tratto, la Calabria rimarrebbe divisa a metà;

la questione ormai si prolunga da oltre 9 anni e sta generando presso le

comunità interessate un notevole stato di disagio e di delusione verso le autorità pubbliche locali e nazionali;

suscitano particolare perplessità le recenti dichiarazioni rilasciate alla stampa nazionale da parte del Ministro dell'interno Angelino Alfano, che ha dichiarato: « 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 », tra l'altro in contraddizione con le dichiarazioni ufficiali del Governo che il 23 settembre 2015, tramite il sottosegretario Umberto Del Basso De Caro, ha dichiarato, in risposta ad un'interrogazione parlamentare, che « nel DEF 2015 non vi è alcun riferimento al progetto di realizzazione del ponte sullo stretto di Messina e tale progetto non risulta, ad oggi, all'interno delle linee programmatiche del Ministero delle infrastrutture »,

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 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;

ad attuare, per le parti di competenza, le opportune iniziative affinché, in tempi rapidi, sia ricostruito il Ponte sul Savuto e si proceda alla messa in sicurezza della ss18, in particolare il tratto interessato dalle mareggiate in prossimità del porto di Amantea (CS);

(1-00990) *(Nuova formulazione) (Testo risultante dalla votazione per parti separate)* « Parentela, Liuzzi, Micillo, Nesci, Dieni, Mannino, Busto, Daga, De Rosa, Terzoni, Zolezzi, Dell'Orco, Nicola Bianchi, Carinelli, De Lorenzis, Paolo Nicolò Romano, Spessotto ».

La Camera,

premessi 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 « pon trasporti » 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 Crotone, 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 ».

La Camera,

premesso che:

lo sviluppo e ammodernamento del settore infrastrutturale della regione Calabria 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 esi-

stenti 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 penisola, 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 Sibari-tide, 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 circo-

lazione. 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 — Crotone) 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 di sotto 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 successivamente 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 incidentalità 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 ele-

mento di una strategia di riaggiustamento del sistema infrastrutturale del Mezzogiorno.

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

La Camera,

premesso che:

lo sviluppo e ammodernamento del settore infrastrutturale della regione Calabria 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 penisola, 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 Sibari-tide, 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 – Crotone) 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 di sotto dei livelli di servizio oggi ritenuti essenziali, la qua-

lità 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 successivamente 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 inesprese 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 io-

nica, 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 incidenza mortale che si riscontra su quell'arteria;

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'obiettivo 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 capa-

cià 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 come infrastruttura ferroviaria, previa valutazione e analisi rigorosa del rapporto costi-benefici, quale possibile elemento di una strategia di riaggiustamento del sistema infrastrutturale del Mezzogiorno.

(1-00993) (*Testo modificato nel corso della seduta*) « Dorina Bianchi, Garofalo, Piso, Sammarco, Scopelliti ».

La Camera,

premesso che:

la Calabria si pone obiettivi europei per la crescita, lo sviluppo, i servizi e le infrastrutture e la competitività del sistema produttivo;

la Calabria può assumere una collocazione nell'Europa, tale che da realtà problematica, periferica e marginale possa diventare un territorio privilegiato del Mediterraneo, grande bacino di scambi, frontiera di possibilità da cogliere;

tali opportunità sono drasticamente ridotte dalle molteplici carenze di infrastrutture e servizi per lo sviluppo, derivanti da anni di politica caratterizzata dall'assenza di una visione strategica capace di guidare la crescita della competitività del sistema economico, del benessere dei cittadini, della vivibilità del territorio, carenze che devono essere opportunamente colmate al fine di uscire dalle regioni (ex) Obiettivo convergenza;

in riferimento al settore dei trasporti e della logistica tali carenze sono causa di:

a) difficoltà di movimento da e per la regione nei collegamenti interregionali, nazionali e internazionali, sia per il trasporto delle merci sia per i viaggiatori;

b) bassissima accessibilità interna a vaste aree della regione, sia per quanto concerne le merci sia per quanto attiene alle persone;

c) assenza di un adeguato sviluppo economico della regione;

d) disparità economiche e sociali tra i cittadini, che non vedono egualmente riconosciuto il diritto alla mobilità;

le principali arterie stradali calabresi (autostrada A3, strada statale 106 e strada statale 18) sono interessate da lavori di manutenzione e/o di messa in sicurezza con la conseguenza di notevoli disagi per automobilisti e trasportatori, in particolare:

a) per quanto riguarda la A3 sussistono una condizione emergenziale, tra gli svincoli di Laino Borgo e Mormanno a causa del crollo del « viadotto Italia », e condizioni di criticità diffuse dovute alla presenza di cantieri, di un tratto ancora da cantierizzare e di uno in fase di ammodernamento, nonostante la volontà di accelerazione dichiarata dal Governo;

b) per la strada statale 106 jonica si riscontrano problematiche rilevanti in merito all'alto rischio di incidenti, una realtà che rende strategico il valore della messa in sicurezza dell'attuale tracciato, nelle more della completa realizzazione dell'arteria nella nuova sede;

c) infine, per quanto riguarda la strada statale 18, di grande valore strategico essendo l'unica arteria alternativa all'A3, si rilevano puntuali criticità e diffuse condizioni di insicurezza in particolare negli attraversamenti dei nuclei urbani costieri;

quanto alla rete ferroviaria calabrese, le linee di rilevanza nazionale e internazionale costituiscono parte integrante del TNT-T (*Trans-European Transport Networks*), ed in particolare:

a) la linea ferroviaria tirrenica appartiene al corridoio TEN-T 5 (corridoio scandinavo-mediterraneo) che si estende dal confine russo-finlandese, a nord dell'Europa, fino a Malta, nel Mediterraneo, attraversando il porto di Gioia Tauro;

b) le linee Cosenza-Sibari e Lamezia-Catanzaro Lido appartengono alla rete TEN-T e sono classificate come « rete Comprehensive »;

nonostante le opportunità derivanti dalla programmazione europea, permangono gravi criticità e, in particolare, la rete ferroviaria calabrese è elettrificata e a doppio binario lungo la linea tirrenica e per una modesta parte (fino a Melito P.S.) della linea jonica;

la restante parte della linea jonica non è elettrificata ed è a singolo binario; lungo la linea jonica sono in corso dismissioni di stazioni con la conseguente drastica riduzione della capacità dovuta alla maggiore distanza tra le stazioni di interscambio per la precedenza;

relativamente al trasporto delle persone, la rete ferroviaria calabrese non appartiene alla rete ad alta velocità italiana; non è stato predisposto, o comunque non è disponibile, uno studio di fattibilità in termini tecnici, finanziari ed economici;

nel tratto Battipaglia-Reggio Calabria della rete esistente, al momento sono previsti soltanto interventi per la velocizzazione che comunque produrrebbero modeste riduzioni del tempo di viaggio;

relativamente al trasporto delle merci, la sagoma limite attuale del tratto ferroviario appartenente alla rete *core* non consente il passaggio di *container* marittimi, e le previsioni di risagomatura delle gallerie ferroviarie comunque non consentiranno il passaggio dei semirimorchi su carri ferroviari *standard*;

le caratteristiche infrastrutturali attuali non consentono di fare viaggiare treni con *standard* europeo di lunghezza almeno pari a 750 metri;

i limiti sopradetti rappresentano un vincolo per lo sviluppo del porto di Gioia Tauro;

nelle more della realizzazione di interventi infrastrutturali sulla rete ferroviaria, le linee attuali non sono utilizzate in modo ottimale e, in particolare, relativamente al trasporto delle persone, esiste un solo servizio ferroviario al giorno classificato « Freccia Argento » che collega la Calabria con la Capitale; in particolare, con questo unico servizio, è possibile raggiungere Roma impiegando più di 5 ore da Reggio Calabria, 4 ore Lamezia Terme e 3,5 ore da Paola; dalle altre città capoluogo è possibile raggiungere la capitale con tempi di viaggio superiori alle 4,5 ore e con almeno un cambio; in particolare, nel caso peggiore, dalla città di Crotona è possibile raggiungere la Capitale con almeno 8 ore e almeno un cambio;

con la rete esistente, a costo zero per lo Stato, potrebbe essere realizzato un treno che in circa 4 ore collega Villa San Giovanni con Roma, Lamezia in tre ore, Paola in 2,5 ore;

con la rete esistente, potrebbe essere realizzato un servizio di collegamento con navetta su gomma tra la stazione ferroviaria di Lamezia Terme e l'aeroporto di Lamezia Terme, per garantire ai viaggiatori su treno il collegamento con il principale scalo aeroportuale della Calabria;

relativamente al trasporto delle merci, la rete ferroviaria principale costituisce parte integrante dei corridoi europei commerciali per il trasporto delle merci (*Rail Freight Corridors*, RFC) ed in particolare la linea ferroviaria tirrenica e la Paola-Cosenza-Sibari) con la prosecuzione jonico-adriatica, appartengono al corridoio RFC 3 (corridoio *Scan-Med*) che si estende dal mare del Nord (Stoccolma/Oslo) al mar Mediterraneo (Palermo), attraver-

sando il porto di Gioia Tauro; ad oggi non sono accessibili informazioni ufficiali su quanti e quali percorsi (e tracce orarie) siano predisposti sul RFC 3, che si attiverà nel novembre 2015;

nel settore aeroportuale la Calabria è dotata di tre aeroporti (Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotona) nei quali sono in corso di realizzazione interventi di potenziamento strutturale in grado di migliorarne la capacità e l'efficienza gestionale e l'integrazione con la rete nazionale ed internazionale ed in particolare:

a) per l'aeroporto di Lamezia il prolungamento della pista di volo;

b) per l'aeroporto di Reggio Calabria l'adeguamento ed il rifacimento parziale dell'aerostazione con la creazione di nuovi gate e spazi più razionali per i servizi;

c) per l'aeroporto di Crotona l'adeguamento funzionale e distributivo dell'aerostazione;

il Mezzogiorno e la Calabria con la loro collocazione geografica proiettata nel Mediterraneo costituiscono la frontiera più avanzata di un bacino attraversato da quasi un terzo delle merci che si producono nel mondo ed in particolare: il porto di Gioia Tauro è il porto appartenente alla rete TEN-T-core più a sud della penisola italiana, connesso tramite il corridoio TEN-T 5 ai più importanti mercati europei; il porto di Gioia Tauro, anche per le sue caratteristiche strutturali, che lo caratterizzano come la più grande infrastruttura portuale di *transshipment* della sponda europea del Mediterraneo, può essere una formidabile opportunità per lo sviluppo delle relazioni economiche e commerciali, e per il sistema delle imprese italiane ed europee, costituendo uno dei porti di riferimento del « *Southern Range* »;

nonostante le opportunità derivanti dalla programmazione europea, permangono gravi criticità e pertanto è necessario: consolidare il ruolo di *transshipment* di

Gioia Tauro, attivando adeguate politiche nazionali per le tasse di ancoraggio e le accise;

attivare un *gateway* con dimensioni adeguate alla lunghezza dei treni *standard* europei (750 metri), pronto a supportare i treni di lunghezza sino a 1000 metri, come quelli attivi o in corso di attivazione nei corridoi Nord-Sud che attraversano Francia e Germania, avviando subito il potenziamento della dorsale tirrenica per l'allaccio all'alta capacità ferroviaria nazionale e alle reti TEN-T, e adeguando la rete infrastrutturale per consentire il passaggio dei *container* marittimi e dell'autostrada viaggiante;

creare le condizioni per il potenziamento ed il decollo delle attività economiche del porto e del retro porto con azioni finalizzate di tipo finanziario, semplificativo e di « *governance unitaria* », anche in relazione alla proposta di nuovi organismi di autorità dei porti e alla proposta di « *zona economica speciale* » della regione Calabria;

avviare, al contempo, una logistica distributiva, connessa al *regional port* e una logistica per la produzione, soprattutto in riferimento alle produzioni che riguardano principalmente l'agricoltura e l'agroalimentare;

avviare attività da effettuare sulle produzioni agroalimentari internazionali che interessano i grandi mercati europei, costituendo un polo del freddo capace di partecipare in modo economicamente valido ai rifornimenti dei mercati europei, attualmente tutti basati nei porti del *northern range*;

sviluppare una programmazione adeguata per il porto di Reggio Calabria, inserito nella rete europea, per i grandi porti di Corigliano e Crotona, spesso oggi utilizzati per allocare i relitti di naviglio e per sviluppare i ruoli specifici dei porti di Vibo, Palmi e Saline;

porre l'attenzione sull'attraversamento dello Stretto di Messina, in particolare per le interferenze con il centro

abitato di Villa San Giovanni sia dal punto di vista infrastrutturale, almeno con la presa in considerazione dello scenario multimodale alternativo, sia dal punto di vista dei servizi con la stabilizzazione dell'attraversamento di breve percorrenza tramite navi veloci, sia dal punto di vista dei servizi ferroviari con l'utilizzo di navi ferroviarie di nuova generazione, con cui si abbattano i tempi di attraversamento;

nell'ambito delle relazioni interregionali ha un particolare rilievo il rapporto tra la Calabria e la Sicilia, anche alla luce del processo di realizzazione della città metropolitana di Reggio Calabria ed in particolare: il sistema dei collegamenti tra le due sponde costituisce un fattore importante per lo sviluppo di un'area gravitante sulle città di Reggio Calabria, Messina e Villa San Giovanni con ricadute positive su ambedue le regioni; il flusso complessivo di traffico passeggeri e merci in tutte le modalità di trasporto e con le varie tipologie di servizi si è modificato ed è globalmente cresciuto senza un parallelo adeguamento ed innovazione di mezzi e tecnologie;

la Calabria ed il Sud possono assolvere ad una funzione strategica per la logistica, gli scambi, i flussi di merci e i trasporti nelle politiche di internazionalizzazione del nostro Paese,

impegna il Governo:

a dare impulso a tutti i programmi in corso da parte dei Ministeri competenti e/o degli enti e delle società partecipate e a integrare la programmazione degli investimenti per la Calabria nel settore delle infrastrutture e della logistica, adoperandosi affinché siano potenziati i collegamenti lungo le principali direttrici nazionali e regionali, assicurando un'integrazione modale con porti, aeroporti e stazioni ferroviarie;

a tenere in adeguata considerazione la regione Calabria nell'ambito dell'annuncio « *master plan* » per lo sviluppo del Mezzogiorno;

a rendere rapidamente operativa l'intesa quadro generale tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Calabria sia in riferimento agli interventi strategici di rilevanza sovra regionale (corridoi stradali ed autostradali con la riqualificazione e la messa in sicurezza della strada statale 106; la risoluzione delle criticità puntuali sul corridoio tirrenico strada statale 18; corridoi ferroviari con la linea tirrenica, la linea ferroviaria ionica da Taranto a Reggio Calabria, il sistema portuale calabrese e Gioia Tauro, il sistema aeroportuale) sia in riferimento ad interventi di rilevanza regionale ma strettamente interagenti con le infrastrutture strategiche (potenziamento dei collegamenti trasversali; completamento della traversale delle serre; corridoi ferroviari con il completamento della trasversale Lamezia Terme-Catanzaro Lido; servizi ferroviari e marittimi a carattere regionale);

ad adottare con urgenza ogni iniziativa 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, stabilendo tempi certi per la soluzione delle maggiori criticità e attuando, per le parti di propria competenza, le opportune iniziative affinché, in tempi rapidi, siano ammodernati o ricostruiti i 20,5 chilometri che necessitano ancora di intervento e siano cantierizzati i rimanenti 98,65 chilometri;

a pianificare, per quanto attiene alla direttrice jonica, la realizzazione dell'arteria in nuova sede impegnando le necessarie risorse per i lavori di completamento del megalotto 1 (tratto Locri-Siderno) per il tratto tra Locri e Ardore e megalotto 3 « Sibari SS534-Roseto Capo Spulico », nonché a concludere, nei tempi più brevi possibili, le procedure già avviate ed attualmente in corso presso il Cipe sui progetti relativi ai megalotti 9 « Crotone Aeroporto-Mandatoriccio » e 8 « Mandato-

riccio-Sibari » ed a stanziare le occorrenze finanziarie necessarie per la loro realizzazione;

a predisporre congiuntamente alla regione Calabria, nell'immediato, uno studio di fattibilità per l'alta velocità per il percorso di connessione tra l'alta velocità/alta capacità Roma-Salerno, e la Messina-Catania-Palermo, considerando le varie opzioni alternative di percorso e le differenti opzioni tecniche che consentano di individuare una soluzione snella (*lean*) per l'alta velocità, in linea con i costi delle reti francesi e spagnole;

a pervenire, per quanto riguarda la direttrice ferroviaria ionica, ad un percorso di attuazione che consenta di conseguire in tempi certi l'istituzione del « rango C » su tutta la linea ferroviaria;

a predisporre, nel contempo, le progettazioni per i tracciati ferroviari nel nodo di Lamezia con l'interconnessione diretta tra stazione ferroviaria ed aerostazione, in linea con un *hub* di livello europeo, come risulta dalle stesse indicazioni date per i nodi principali della rete aerea nell'ambito della rete TENT *core*;

a potenziare, in considerazione delle carenze infrastrutturali ferroviarie e stradali che caratterizzano la direttrice ionica, l'aeroporto di Crotona, prevedendo, innanzitutto, così come avviene per tutti gli aeroporti di rilevanza nazionale, l'esonero dagli oneri di servizio e a favorire la mobilità pubblica dei territori con lo scalo aeroportuale;

a dotare l'aeroporto dello Stretto di Messina di un piano industriale in grado di superare le criticità di gestione e garantire la presenza di una molteplicità di vettori sulle rotte nazionali, l'adeguamento dell'aerostazione, un collegamento diretto con l'utenza siciliana con la messa a norma dell'approdo, trasporti marittimi veloci e dedicati e l'accessibilità ferroviaria dalle zone ionica e tirrenica;

a favorire la realizzazione di sistemi di mobilità sostenibile nelle principali aree urbane della regione, in linea con gli altri territori europei, attraverso la realizzazione di collegamenti metropolitani su ferro per le aree urbane a maggiore concentrazione di popolazione negli abitati di Cosenza, Catanzaro e Reggio Calabria tali da ridurre i livelli di emissione di inquinanti nel territorio;

ad adottare ogni iniziativa di propria competenza volta a favorire uno sviluppo dei trasporti in grado di sostenere l'incremento del livello di occupazione nella regione, la coesione territoriale e la sicurezza dei cittadini e di contrastare lo spopolamento del territorio;

a definire e realizzare per il trasporto sullo Stretto un sistema multimodale in grado di garantire, a costi contenuti, la mobilità delle persone e delle merci, con le differenti modalità, predisponendo risorse adeguate definitive per i servizi passeggeri interregionali di attraversamento;

ad avviare, nel breve termine, servizi passeggeri ferroviari che utilizzino al meglio la rete ferroviaria italiana e ad assumere ogni utile iniziativa volta a garantire il reale godimento da parte dei cittadini calabresi del diritto alla mobilità;

a vigilare affinché sia eliminato il rischio di infiltrazioni malavitose nell'affidamento di appalti e delle concessioni pubbliche per le opere in corso di esecuzione nel territorio calabrese, in attesa della definitiva approvazione della nuova disciplina che innova e rende più cogenti le norme sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto, in attuazione di tre direttive del Parlamento europeo e del Consiglio dell'Unione europea.

(1-00999) « Bruno Bossio, Magorno, Aiello, Battaglia, Censore, Covello, D'Atorre, Oliverio, Stumpo, Falcone ».

La Camera,

premessi che:

nel quadro complessivo di crisi economica di questo periodo, uno dei fattori che determinano il blocco dello sviluppo del Paese è sicuramente la carenza e l'inadeguatezza delle infrastrutture nel settore dei trasporti;

il sistema infrastrutturale del Sud Italia, secondo quanto evidenziato anche dai rapporti Istat e Svimez, risulta decisamente meno sviluppato rispetto al resto del Paese e tra le regioni del Mezzogiorno che soffrono maggiormente questo divario vi è certamente la Calabria;

in Calabria, così come peraltro riscontrato in altre regioni del Sud Italia, il complesso sistema dei trasporti e dei collegamenti con il resto del Paese composto da strade, autostrade, ferrovie, da porti ed aeroporti, sconta un pesantissimo quadro di perduranti ritardi e di inefficienze nell'ammodernamento e sviluppo della rete regionale;

la carenza delle reti infrastrutturali dei trasporti calabresi riveste, ormai da diverso tempo, il carattere della precarietà, provocando notevoli disagi sia ai residenti in Calabria sia ai turisti, nonché a tutti coloro che si trovano a transitare nella medesima regione;

addirittura nel rapporto Svimez del 2008, il sistema infrastrutturale del Sud Italia è definito come un « non sistema dei trasporti » presentandosi periferico e diviso, non solo rispetto al cuore del sistema produttivo nazionale, ma anche rispetto alle opportunità del Mediterraneo e dei traffici provenienti dall'Oriente. Il Sud Italia è caratterizzato da carenza di collegamenti per la mobilità interregionale e per la logistica territoriale e dall'assenza di nodi di scambio tra le principali modalità di trasporto;

a determinare questo stato è certamente anche la rilevante differenza di investimenti nel settore delle infrastrutture tra Nord e Sud, a vantaggio delle regioni

del Centro-Nord, indotta non solo dalla mancata spesa dei fondi statali e comunitari assegnati alle regioni del Mezzogiorno, che in molti casi non hanno avuto la capacità di spenderli bene o nei tempi programmati, ma anche da evidenti tagli alle risorse, da distrazione dei fondi utilizzati e dalla sostituzione di fondi di competenza nazionale con fondi comunitari;

come evidenzia il rapporto annuale del Cresme sull'attivazione della « legge obiettivo », al 31 dicembre 2014, infatti, risulta una sperequazione tra gli investimenti infrastrutturali al Centro-Nord per 192.137 milioni di euro, pari al 67,4 per cento del totale, e per 90.469 milioni di euro per il Sud, pari al 31,7 per cento;

per quanto riguarda la riduzione delle risorse, sarebbe da evidenziare il taglio di quelle destinate alla coesione territoriale operato tramite la legge di stabilità per il 2015, che ha ridotto di 4,5 miliardi di euro l'importo delle risorse destinate al piano di azione e coesione, che finanzia in gran parte infrastrutture nel Mezzogiorno, e ha ridotto di 1,8 miliardi di euro le risorse del fondo sviluppo e coesione, di cui 540 milioni di euro relativi alle 6 regioni del Mezzogiorno a statuto ordinario;

per quanto riguarda poi l'utilizzo delle risorse per scopi diversi, secondo quanto si evince dalle analisi del bilancio dello Stato, risulta che, nel corso degli ultimi anni, si sia verificata una distrazione delle risorse destinate alle infrastrutture da una molteplicità di capitoli ordinari a pochi « maxi-capitoli », con una crescente concentrazione delle risorse nei maxi-capitoli dei fondi strutturali e del fondo per lo sviluppo e la coesione;

le stime dell'Ance, di Confindustria e del Cresme evidenziano la grande portata delle risorse distratte dai capitoli ordinari: i due maxi-capitoli dei fondi strutturali e del fondo per lo sviluppo e la coesione rappresentano oggi tra il 40 ed il 45 per cento delle risorse destinate ogni anno dallo Stato alle infrastrutture e al-

l'adeguamento del territorio. Appare, dunque, strategico il celere utilizzo di queste risorse proprio in ragione del contesto in cui versa il nostro Paese e soprattutto il Sud, nel quale le risorse pubbliche a disposizione dell'infrastrutturazione sono ai livelli minimi degli ultimi 20 anni;

come già premesso, i problemi che interessano maggiormente il sistema infrastrutturale dei trasporti della regione Calabria riguardano le principali arterie stradali, ovvero l'autostrada A3, la strada statale n. 106 e la strada statale n. 18, e i collegamenti ferroviari;

in particolare, i tre collegamenti stradali risultano da molti anni interessati da continui lavori di manutenzione e di messa in sicurezza e, di conseguenza, sono causa di notevoli disagi per automobilisti e trasportatori;

l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria è ormai da anni oggetto di interminabili lavori di rifacimento e manutenzione, nonostante rappresenti il collegamento stradale più importante della regione Calabria: è, infatti, il principale asse di trasporti del Sud Italia, è di enorme importanza economica e commerciale per tutto il Meridione, in quanto unica arteria che percorre il versante sud-occidentale della penisola, nodo di traffico di enorme rilievo per i collegamenti e l'approvvigionamento di merci e beni di prima necessità, ed è l'unica di grande scorrimento che collega la Sicilia alla rete autostradale italiana ed europea;

la precarietà dell'infrastruttura e i continui lavori di miglioramento e di manutenzione nel corso degli anni sono, ovviamente, causa di numerosi incidenti e decessi, tanto che nel volume « Incidentalità nelle regioni d'Italia (2013) » dell'Istat l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria risulta tra la prime dieci per numero di sinistri;

nonostante i tangibili miglioramenti apportati nel corso del tempo, l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria resta, dopo ben 49 anni, il cantiere più lungo di

tutta Europa e il suo stato è causa di pesanti ricadute non solo sull'economia ma anche sul comparto turistico;

è necessario, però, evidenziare il recente, seppur ancora non sufficiente, impegno del Parlamento e del Governo volto a supportare il completamento delle opere relative all'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria tramite il decreto-legge « sblocca Italia »: il Ministro dell'economia e delle finanze, infatti, ha firmato a marzo 2015 il decreto interministeriale che finanzia gli ultimi due miliardi di euro del pacchetto totale di 3,9 miliardi di euro, destinato dal decreto-legge « sblocca Italia » alle infrastrutture. A valere su queste risorse, sono stati destinati 381 milioni di euro per lavori di ammodernamento e adeguamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, dallo svincolo di Rogliano (incluso) allo svincolo di Altilia, e 38 milioni di euro per lo svincolo Lauretana Borrello;

l'altro collegamento stradale primario per la Calabria è rappresentato dalla strada statale n. 106, strada che collega Taranto con Reggio Calabria, fondamentale per i collegamenti tra la Calabria, la Puglia e l'autostrada A14, oltre che per il trasporto interno fra l'area della Sibaritide, il Crotonese, lo Ionio catanzarese, la Locride e il versante sud-orientale dell'Aspromonte;

anche in questo caso, i lavori di ammodernamento procedono lentamente a causa di problemi burocratici e procedurali diversi e le sue condizioni la rendono insicura, tanto da essere considerata dal predetto studio dell'Istat come « la strada più pericolosa d'Italia » a causa degli altissimi indici di lesività e mortalità;

la strada statale n. 106 (491 chilometri di cui 405 ricadenti nella regione Calabria) risulta, infatti, inadeguata a gestire gli attuali volumi di traffico a causa di rilevanti problemi infrastrutturali, della presenza di lunghi tratti a due corsie di marcia a frequenti accessi non autorizzati, fuori norma o non segnalati, di un manto

stradale in pessime condizioni ad attraversamenti dei centri abitati e di un'illuminazione spesso carente;

la strada statale n. 18 « Tirrena inferiore » (535 chilometri di cui 236 in territorio calabrese) risulta chiusa in più punti a causa di lavori di manutenzione con la presenza di una miriade di sensi unici alternati; anche in questo caso, il precario stato della terza arteria calabrese produce effetti negativi su trasporti, economia e turismo;

per quanto riguarda il sistema infrastrutturale ferroviario, vi è da riscontrare l'insufficiente posizionamento nella rete nazionale ad alta velocità, benché i servizi di quest'ultima siano notoriamente operati in regime di libero mercato. In ogni caso, resta, e andrebbe risolto, il problema del mancato collegamento ferroviario ad alta velocità: nello specifico, non risulta alcun treno *Frecciarossa* che colleghi la Calabria al resto d'Italia, mentre il trasporto ferroviario semi-veloce è limitato ad un solo *Frecciargento* e due *Frecciabianca*;

nonostante sussistano disservizi evidenti, c'è da evidenziare l'impegno dello Stato ad accogliere e a tentare di risolvere le problematiche esistenti. Infatti, l'offerta ferroviaria riguardante la Calabria, sovvenzionata dallo Stato attraverso il contratto di servizio pubblico per i servizi ferroviari passeggeri per la media e lunga percorrenza, è stata oggetto di attenta analisi nel corso del precedente contratto di servizio pubblico per i servizi ferroviari passeggeri per la media e lunga percorrenza 2009-2014 per soddisfare, per quanto possibile, le richieste pervenute dalle istituzioni locali, che hanno rappresentato le esigenze degli utenti calabresi, anche nel limite delle risorse disponibili e del rispetto degli impegni assunti nel contratto vigente. Altrettanto si punta ad effettuare nella riprogrammazione dell'offerta nel nuovo contratto di servizio a media e lunga percorrenza che si intenderebbe affidare quanto prima;

un problema considerevole sembrerebbe rappresentato anche dalla man-

canza di un trasporto ferroviario adeguato sulla dorsale jonica. I servizi, infatti, vengono erogati quasi esclusivamente lungo la dorsale tirrenica in quanto dotata di una rete infrastrutturale migliore rispetto a quella jonica, caratterizzata da un unico binario non elettrificato con corse operate su base regionale;

per quanto concerne le problematiche di potenziamento del sistema portuale, c'è da evidenziare lo stato del porto di Gioia Tauro che necessita di miglioramenti al fine di poter rappresentare un moderno sistema logistico per il trasporto delle merci ed un collegamento marittimo efficiente verso l'Europa;

anche in questo caso è recente l'impegno politico del Governo, seppur con obiettivi non raggiungibili nel breve termine. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, infatti, ha pubblicato a settembre 2015 il programma operativo nazionale infrastrutture e reti 2014-2020, stipulato nell'autunno 2014 tra la Commissione europea e l'Italia. Il programma ha un *budget* complessivo di 1,8 miliardi di euro, di cui il 75 per cento rinveniente dal fondo europeo di sviluppo regionale, cioè 1,382 miliardi di euro, e il 25 per cento di cofinanziamento nazionale, 460 milioni di euro circa, come stabilito dall'accordo di partenariato; la finalità del piano è la promozione di sistemi di trasporto sostenibili e l'eliminazione delle strozzature nelle principali infrastrutture di rete, attraverso il finanziamento di progetti collocati in 5 regioni del Sud, tra cui la Calabria;

proprio nell'ambito del predetto piano, è stato inserito 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 e all'ampliamento della lunghezza delle banchine e della dotazione dei piazzali;

per quanto riguarda la situazione dei collegamenti aerei, vi è da registrare, da un lato, la scarsa attenzione dei vettori

rispetto ai servizi offerti ai cittadini della regione Calabria, con riferimento ai carenti collegamenti aerei e all'inadeguatezza del servizio aeroportuale, e dall'altro l'impossibilità dello Stato stesso ad intromettersi nelle scelte operative e gestionali dei vettori ai sensi del regolamento (CE) 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008. Secondo il provvedimento, infatti, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nell'Unione europea, qualsiasi determinazione in merito alle rotte da realizzare e agli operativi con i quali svolgere i servizi sulle rotte stesse è ricondotta unicamente alla libera valutazione del vettore;

il Consiglio dei ministri ha approvato, però, ad agosto 2015 uno schema di decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 698 del codice della navigazione. In linea con quanto riportato nello schema di piano nazionale degli aeroporti, tale schema di decreto del Presidente della Repubblica ha suddiviso gli scali nazionali in 38 aeroporti di interesse nazionale, tra cui Lamezia Terme, Crotona e Reggio Calabria, e ha individuato 12 aeroporti strategici, tra i quali quello di Lamezia Terme;

gli aeroporti così individuati rappresentano, dunque, nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, tenendo conto delle dimensioni e della tipologia del traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico dei medesimi, nonché di quanto previsto nei progetti europei Ten. Il provvedimento è finalizzato allo sviluppo del settore all'interno di una *governance* che contemperi le esigenze della domanda di traffico nazionale e internazionale con quelle di sviluppo dei territori, di potenziamento delle infrastrutture necessarie, di utilizzo proficuo delle risorse pubbliche impiegate e di efficientamento dei servizi di navigazione aerea e degli altri servizi resi in ambito aeroportuale;

l'impegno del Governo a voler risolvere le annose problematiche relative al

settore dei trasporti del Sud Italia, e quindi anche di quelle attinenti alla Calabria, si evince dal recente annuncio di futuri patti operativi con regioni e città metropolitane del Sud, al fine di selezionare e realizzare in tempi certi e brevi una serie di grandi opere che saranno oggetto del nucleo fondamentale del nuovo documento pluriennale di programmazione, le cui risorse saranno probabilmente da ricercare tra fondi strutturali europei della nuova programmazione 2014-2020, fondi nazionali di cofinanziamento e fondo di sviluppo e coesione;

il recente incontro tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il presidente della regione Calabria, nel corso del quale si è discusso delle possibili soluzioni ai problemi relativi al settore dei trasporti, è la prova tangibile dell'interessamento dell'Esecutivo al miglioramento definitivo delle infrastrutture calabresi,

impegna il Governo:

ad assumere iniziative per ridurre gradualmente e secondo obiettivi definiti e programmati il divario infrastrutturale nel settore dei trasporti tra le regioni del Sud Italia e quelle del Centro-Nord, con particolare riferimento alla rete autostradale e ferroviaria;

ad assumere iniziative per completare i lavori di sviluppo infrastrutturale progettati da *Rete ferroviaria italiana*, con particolare riferimento alla necessità di potenziare i servizi e i collegamenti di *Trenitalia* nelle regioni del Sud Italia, al miglioramento dell'alta velocità e dell'alta capacità e all'introduzione di nuove tratte veloci in aree del Mezzogiorno ancora non coperte;

a garantire che la programmazione infrastrutturale rappresenti l'elemento centrale dei programmi dei fondi strutturali europei e fondo di sviluppo e coesione 2007-2013 e 2014-2020, evitando di utilizzare impropriamente questi fondi per finanziare altre esigenze nell'attuale difficile contesto di finanza pubblica;

a rafforzare l'azione dell'Agenzia di sviluppo e coesione nel supportare efficacemente le regioni del Mezzogiorno, e della Calabria in particolare, nella programmazione dei fondi europei affinché essa sia strutturata e coerente con gli obiettivi e, soprattutto, integrata tra le stesse regioni e affinché possa garantire la tempestiva redazione dei relativi progetti, promuovendo la semplificazione delle procedure di autorizzazione degli interventi e della conseguente spesa;

ad istituire un tavolo permanente per la predisposizione e l'attuazione di un piano di emergenza per i trasporti in Calabria;

a valutare la fattibilità tecnica ed economica per il potenziamento della rete ad alta velocità per la regione Calabria, con particolare riferimento all'istituzione dell'alta velocità tra Battipaglia e Reggio Calabria e dell'ammodernamento e miglioramento dei servizi ferroviari della fascia ionica;

ad attuare ogni utile iniziativa al fine di definire, in tempi brevi e certi, l'iter conclusivo dei lavori dell'intero tratto dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria;

ad adottare misure volte al miglioramento del sistema infrastrutturale stradale della regione Calabria, con particolare riferimento a interventi di ammodernamento e di messa in sicurezza della strada statale n. 106 e della strada statale n. 18;

ad adottare ogni utile iniziativa al fine di migliorare e potenziare l'infrastruttura portuale di Gioia Tauro nell'ambito delle previsioni del « piano operativo nazionale trasporti »;

a valutare l'opportunità di attivare le procedure per il riconoscimento della zona economica speciale per l'area di Gioia Tauro, al fine di accelerare lo sviluppo economico ed occupazionale del territorio, nonché per potenziare le attività e la competitività del porto rispetto agli altri scali transfrontalieri;

a valutare l'opportunità di istituire un'autorità portuale unica per tutta la portualità calabrese e di favorire il collegamento ferroviario con i porti di Corigliano e Crotona, nonché la realizzazione del *gateway* a Gioia Tauro;

a valutare l'opportunità di realizzare investimenti per il miglioramento e il potenziamento delle infrastrutture degli aeroporti calabresi e dei relativi collegamenti.

(1-01001) « Matarrese, Monchiero, Dambroso, D'Agostino, Vargiu, Antimo Cesaro ».

La Camera,

premesso che:

in Calabria sono presenti tre arterie stradali, l'autostrada A3, la strada statale n. 106 « Jonica » e la strada statale n. 18, che collegano la regione al resto d'Italia e tutte e tre sono attualmente e contemporaneamente interessate da lavori di manutenzione e/o messa in sicurezza, con disagi notevoli per automobilisti ed autotrasportatori;

il tratto cosentino dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria è chiuso per verifica tecnica a seguito del crollo del vecchio « viadotto Italia » costato, peraltro, la vita ad un giovane operaio venticinquenne;

a seguito del crollo del viadotto la procura di Castrovillari ha disposto una perizia per accertare l'entità dei danni riportati dal nuovo ponte che gli corre accanto, investito dal tracollo di un troncone del primo, costringendo quindi alla deviazione del flusso veicolare su percorso alternativo;

la strada statale n. 106, cosiddetta Jonica, è del tutto inadeguata a gestire gli attuali volumi di traffico a causa di una serie criticità infrastrutturali storiche dovute ad un'errata progettazione della stessa, oltre che per la carente illuminazione, la pessima manutenzione del manto

stradale, la presenza di un *guard-rail* completamente fuori norma e una cartellonistica stradale a tratti fatiscente e in stato di degrado, e per questi motivi detiene il triste primato di essere la strada più pericolosa d'Italia, tanto da essere stata soprannominata « strada della morte »;

i lavori del « megalotto3 », che interessano proprio la strada statale n. 106 nel tratto tra Sibari e Crotone, non sono ancora stati approvati e tantomeno dati in appalto;

la strada statale n. 18 « Tirrena inferiore » è chiusa in più tratti a causa di lavori di manutenzione ed è attualmente interessata da percorrenza a senso unico alternato in tratti saltuari;

da decenni si susseguono richieste d'investimento nel miglioramento della rete infrastrutturale calabrese senza trovare accoglimento, al punto che sono decenni che, tra rinvii e mancate approvazioni, vengono negati alla strada statale n. 106 Jonica i lavori di ampliamento previsti nel « megalotto 3 » di cui sopra;

le difficoltà infrastrutturali del territorio calabrese sono aggravate da aeroporti regionali del tutto inadeguati a far fronte alla crescente domanda di servizi e dal fatto che la carente rete ferroviaria sta subendo un ulteriore aggravio a causa dell'incomprensibile scelta di *Trenitalia* di chiudere le stazioni sulla tratta jonica, con conseguente soppressione dei treni, in ossequio ad un'illogica *spending review*;

per quanto attiene agli scali aeroportuali, versano in grande difficoltà sia l'aeroporto di Foggia, che continua ad essere in attesa che siano realizzate le necessarie opere di allungamento della pista, sia quello di Crotone, gravato da criticità economiche e difficoltà di gestione in seguito alla sentenza di fallimento della sua società di gestione;

inoltre, l'aeroporto di Crotone allo stato sembra essere stato escluso dal contratto di programma dei servizi di Enav per il triennio 2016-2018, nonostante esso sia classificato tra gli scali a rilevanza

nazionale nell'ambito del « piano nazionale degli aeroporti » e che lo stesso piano prevedesse un potenziamento di tali scali sia dal punto di vista delle infrastrutture sia per quanto riguarda l'accessibilità ad essi, ai fini del miglioramento sia della domanda sia della qualità dei servizi;

anche in considerazione del regolamento europeo « Orientamenti della Commissione europea sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree » del marzo 2014, lo scalo crotonese deve essere messo in grado di poter competere con gli altri scali nazionali, anche dal punto di vista dei servizi e dei relativi costi, e appare incomprensibile il motivo per il quale sia l'unico scalo di interesse nazionale che abbia dovuto sottoscrivere un contratto di natura privatistica e oneroso con l'Enav;

dal mese di novembre 2014 al giugno 2015 lo scalo crotonese ha movimentato oltre centocinquantamila passeggeri e si è confermato come uno scalo importantissimo per concorrere a far uscire il crotonese dall'isolamento territoriale, anche in previsione di un ulteriore aumento dei suoi utenti;

a fronte delle enormi difficoltà legate ad una carente e ormai insostenibile rete stradale e ferroviaria, l'aeroporto di Crotone rappresenta una delle più importanti infrastrutture della Calabria ionica centro-settentrionale, insistendo su un'area con un bacino di utenza di circa 450.000 abitanti, pari circa il 25 per cento dell'intera popolazione calabrese;

le carenze infrastrutturali rendono altamente difficoltosa la fruibilità del territorio e determinano gravi disagi per le attività produttive del territorio calabrese, in particolar modo per l'agricoltura ed il turismo, soprattutto nei mesi estivi;

la regione Calabria è quasi completamente isolata dal resto della penisola per l'inadeguatezza delle infrastrutture dei trasporti alle esigenze del territorio, per quanto riguarda sia i trasporti aeroportuali, sia i trasporti su gomma, sia i trasporti su strada ferrata;

il ritardo infrastrutturale concorre a determinare la crisi del sistema economico e produttivo della regione, con l'aumento della povertà e della disoccupazione, e ad allargare il divario rispetto alle regioni settentrionali italiane ed europee in termini di mancanza di competitività e di sviluppo dei territori;

il piano di interventi infrastrutturali presentato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla Commissione europea nel mese di febbraio 2015, composto da settantuno progetti per un costo totale di sei miliardi di euro, rispetto al quale è stata avanzata la richiesta di contributo comunitario per quasi due miliardi e mezzo di euro da spendere entro il 2020, contiene opere solo in minima parte localizzate nel Sud Italia;

la debolezza del sistema di trasporto in Calabria e in Sicilia è stato più volte evidenziato nel corso del dibattito relativo all'ipotesi della costruzione del ponte sullo Stretto di Messina;

l'aggiornamento dell'anagrafe delle opere pubbliche incompiute di interesse nazionale, recentemente pubblicato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha messo in luce come, delle 649 opere pubbliche che non sono state completate in Italia, il primato assoluto, con 93 opere incompiute, spetta proprio alla Calabria,

impegna il Governo:

a varare tempestivamente un piano organico di sviluppo infrastrutturale per la Calabria, che favorisca il rilancio dell'economia e il miglioramento della competitività;

a disporre con urgenza la cantierizzazione delle opere di completamento, sistemazione e ammodernamento della rete stradale e ferroviaria della Calabria, a tal fine prevedendo i necessari stanziamenti di risorse;

in questo quadro, ad elaborare procedure e meccanismi che consentano la

piena e tempestiva utilizzazione di tutte le risorse disponibili rivenienti dalla programmazione comunitaria;

ad adottare ogni iniziativa utile in materia di vigilanza e controllo sulla gestione degli appalti e sulla loro esecuzione, nonché con riferimento al rispetto delle norme di sicurezza sul lavoro nei cantieri della regione;

a sostenere lo sviluppo degli aeroporti minori della regione, anche in considerazione della fondamentale funzione di traino che essi esercitano sull'economia locale.

(1-01004) « Rampelli, Cirielli, Tagliatela, Giorgia Meloni, La Russa, Maietta, Nastri, Totaro ».

La Camera,

premessi che:

il *gap* infrastrutturale della Calabria, rispetto ad altre realtà del Paese, raggiunge livelli critici sia in ordine allo sviluppo della rete dei trasporti sia in ordine alla manutenzione straordinaria delle infrastrutture esistenti e quindi anche ai livelli qualitativi e di sicurezza raggiunti da tutte le infrastrutture di trasporto, aeroportuale, marittimo ferroviario e stradale;

tale carenza delle reti infrastrutturali, che riguarda tutte e tre le arterie stradali che collegano la regione Calabria al resto d'Italia, ossia la P3 - Salerno-Reggio Calabria, la strada statale n. 106 e la strada statale n. 18, ha oramai raggiunto per la stessa regione carattere emergenziale in quanto da una parte provoca notevoli disagi ai residenti e agli utenti in transito e dall'altra danneggia anche l'economia dell'intero Paese creando notevoli incidenze negative al movimento della merci e allo sviluppo del turismo, anche tenendo conto che quest'ultimo rappresenta una delle più importanti industrie del Paese ed è soprattutto fondamentale per il Mezzogiorno;

i trasporti rappresentano infatti servizi essenziali, costituzionalmente garantiti, che rivestono carattere strategico sul piano della garanzia del diritto fondamentale dei cittadini per la comunicazione e per la mobilità, che rispecchiano la qualità della vita e che, purtroppo, oggi, nel nostro Paese contribuiscono a caratterizzare la vera e propria qualità della cittadinanza, profondamente variegata e differenziata tra Nord e Sud su una serie di servizi essenziali, siano essi servizi per il cittadino, smaltimento di rifiuti, rete dei trasporti;

tutti i cittadini nel territorio del Paese hanno, invece, gli stessi diritti per la qualità delle infrastrutture e dei servizi di mobilità del proprio territorio e il Governo deve garantire realmente questi diritti;

ultimamente il Governo, in risposta ad una interpellanza in Aula, nell'elogiare il proprio operato, ha anche, indirettamente, denunciato un ritardo per la presentazione alla Commissione europea di tre POR, Abruzzo, Calabria e Campania, fondamentali per la programmazione dei Fondi europei 2014-2020, nonché una rimanenza ancora del 26 per cento dei fondi della programmazione 2007-2013; si tratta di situazioni che riguardano tutti i ritardi nell'infrastrutturazione del Mezzogiorno;

la rete infrastrutturale del Mezzogiorno costituisce, invece, una parte importante dei corridoi trans-europei Ten-T; infatti, i due corridoi, quello « Mediterraneo », orizzontale, al sud delle Alpi (Algeria - Bobadilla - Madrid - Zaragoza - Tarragona - Sevilla - Bobadilla - Murcia - Cartagena - Murcia - Valencia - Tarragona - Barcellona - Perpignan - Marseille/Lyon - Torino - Novara - Milano - Verona - Padova - Venezia - Ravenna/Trieste/Koper - Ljubljana - Budapest - Ljubljana/Rijeka - Zagreb - Budapest - UA border) e quello « Scandinavo-Mediterraneo » verticale, lungo tutta la penisola (Helsinki - Turku/Naantali - Stockholm - Malmö - Oslo - Göteborg - Malmö - Trelleborg - Malmö - København - Kolding/Lübeck - Hamburg - Hannover - Bremen - Hannover - Nürn-

berg - Rostock - Berlin - Leipzig - München - Nürnberg - München - Innsbruck - Verona - Bologna - Ancona/Firenze - Livorno/La Spezia - Firenze - Roma - Napoli - Bari Taranto - Valletta - Napoli - Gioia Tauro - Palermo/Augusta - La Valletta), se non completati, comporteranno l'esclusione dell'Italia dai traffici europei e internazionali con gravi ripercussioni sull'economia dell'intero Paese;

la realizzazione dello stesso corridoio Helsinki-La Valletta, se non completato nell'asse Napoli-Reggio Calabria-Messina Palermo, attraverso il Ponte sullo Stretto, optando, invece, per il collegamento Napoli-Bari e da lì verso Malta (La Valletta) e Palermo, per le vie del mare, comporterà una vera e propria esclusione di una gran parte del Paese dai traffici internazionali, creando un danno enorme per la coesione territoriale, sociale ed economica del Mezzogiorno e soprattutto delle regioni Calabria e Sicilia;

le dichiarazioni del Governo in tema infrastrutturale evidenziano e pubblicizzano una volontà di indirizzare le risorse alla rete logistica dei trasporti, piuttosto che ad interventi sporadici a pioggia, e pertanto al collegamento infrastrutturale di porti o aeroporti con la piattaforma logistica e da lì con la rete viaria e ferroviaria rapida di collegamento Ten-T; in tale ambito, l'asse Salerno-Reggio Calabria costituisce quindi un asse di fondamentale interesse strategico dal punto di vista sia nazionale sia internazionale e sia per il trasporto tra il Sud e il Nord della penisola;

nonostante l'importanza che riveste tale arteria, la stessa detiene, purtroppo, il primato per la lunghezza dei tempi e per i ritardi della realizzazione e spesso viene definita come un cantiere più lungo d'Europa; infatti, l'avvio dei lavori di realizzazione dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, per una lunghezza pari a 442,9 chilometri, in gestione da Anas spa, risale all'anno 1966; dopo ben 49 anni, l'autostrada è ancora in fase di realizzazione con tratti ancora da cantierizzare o in fase di ammodernamento;

già dall'apertura dei primi tratti autostradali, infatti, il tracciato si rivelò del tutto inadeguato per contenere il traffico in aumento, in quanto dotato 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 secondo le normative europee e da quel momento sono iniziati i lavori di riammodernamento la cui conclusione è stata rimandata di anno in anno;

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 (chilometro 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 Castroviliari a Sibari), in progettazione;

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

h) sistema di svincoli di Cosenza sud (fra 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);

dalle dichiarazioni pubbliche del Governo dei mesi scorsi, è indicata la data del 31 dicembre 2015 come ultima data per il completamento dei cantieri; tali dichiarazioni oltre a dimostrare una superficialità nella stima dei tempi di completamento di un'arteria di così difficile concretizzazione, dimostrano una carenza di informazione del Governo riguardo alla reale condizione in cui versano attualmente i tratti di strada già costruiti. Infatti, percorrendo la Salerno-Reggio Calabria si contano 32 lavori temporanei mentre da Cosenza in giù la segnaletica sull'asfalto è pressoché inesistente nelle gallerie l'illuminazione non è funzionante;

in quasi 50 anni, l'infrastruttura, gestita dall'ANAS, ha pesato, sia come costruzione che come gestione, sulla fisca-

lità generale; sono state spese ingenti somme di denaro per fare male i lavori, correggere e rifare interi tratti stradali, e per finanziare cantieri in cui, successivamente, sono state scoperte pesanti infiltrazioni della 'ndrangheta; si tratta di sprechi sui quali occorre indagare, e assumersi le dovute responsabilità; occorre informare i cittadini danneggiati sulle colpe di chi ha contribuito alla negazione dei propri diritti essenziali;

in più occasioni il Governo ha pubblicizzato l'intenzione di risolvere i problemi della Calabria e dell'intero Mezzogiorno, con stanziamenti appositi o con l'implementazione delle strutture dell'Agenzia per la coesione territoriale e del dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica, che ancora stentano a funzionare con efficienza;

tuttavia, 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 e ulteriori ritardi per la conclusione dei lavori;

in condizioni pessime versa anche 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, che 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 attra-

versamenti dei centri abitati, di *guardrail* « assassini », di una pessima illuminazione, tanto da essere denominata la « strada della morte », con oltre 600 vittime e circa 9000 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;

anche 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 e anche la ex strada statale n. 522 (ora strada provinciale) presenta numerosi *deficit* circa gli standard di sicurezza;

al pessimo livello della rete stradale calabrese si aggiunge una pessima gestione del sistema ferroviario, tagliato fuori dalla rete nazionale ad alta velocità, e anche del servizio aeroportuale, del tutto inadatto a fronte della crescita della domanda di servizi e isolato rispetto alla rete ferroviaria;

si tratta di difficoltà infrastrutturali che recano gravi disagi ai cittadini calabresi, penalizzano le attività produttive e l'agricoltura e scoraggiano i turisti nel considerare la Calabria come meta della loro vacanza, indebolendo irreparabilmente il settore alberghiero, l'occupazione e l'indotto della regione e danneggiando l'economia del Paese,

impegna il Governo

a garantire ai cittadini calabresi e delle aree del Mezzogiorno gli stessi diritti essenziali nel settore dei trasporti e della mobilità delle altre aree del Paese e dell'Unione europea, inquadrando le infrastrutture della regione Calabria e del Mezzogiorno d'Italia, ed in particolare l'asse Salerno-Reggio Calabria, come parti integranti e imprescindibili del completamento dei corridoi trans-europei Ten-T;

ad attuare ogni utile iniziativa per garantire l'ammodernamento delle reti, varie, ferroviarie e aeroportuali, e le condizioni di sicurezza, nonché la qualità degli standard europei, evitando penalizzazioni e consentendo il regolamento del trasporto delle merci, e la normale percorrenza dei cittadini e dei turisti tra il Nord e il Sud del Paese;

a chiarire definitivamente le intenzioni politiche e i programmi di governo in merito alla realizzazione dell'opera relativa al ponte sullo Stretto di Messina, nonché all'eventuale stanziamento di ulte-

riori risorse a copertura degli oneri derivanti dalle procedure di contenzioso, tenendo conto delle ripercussioni sulla economia italiana che possono derivare da una definizione in sede europea dei tracciati Ten-T che escludono parti del territorio nazionale;

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 istituire un'apposita sezione al sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ove i cittadini, vessati dagli sprechi che la realizzazione dell'autostrada ha comportato fino ad oggi, possano controllare l'andamento dei cantieri e i relativi costi e soprattutto possano conoscere i costi fino ad oggi sostenuti per la realizzazione o ricostruzione di ciascun lotto, gli estratti delle relazioni della Corte dei conti sulla gestione dei cantieri da parte dell'ANAS e i risultati delle inchieste giudiziarie e amministrative fino ad oggi concluse in relazione alle gare d'appalto e i relativi lavori;

a presentare una relazione al Parlamento con una descrizione dettagliata dei finanziamenti che il Governo ha destinato fino a oggi al Mezzogiorno e con chiarimenti puntuali sul programma effettivo del Governo per il rilancio del Mezzogiorno.

(1-01005) « Saltamartini, Attaguile, Fedriga, Allasia, Borghesi, Bossi, Busin, Caparini, Giancarlo Giorgetti, Grimaldi, Invernizzi, Molteni, Gianluca Pini, Rondini, Simonetti ».

DISEGNO DI LEGGE: CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE 20 SETTEMBRE 2015, N. 146, RECANTE MISURE URGENTI PER LA FRUIZIONE DEL PATRIMONIO STORICO E ARTISTICO DELLA NAZIONE (A.C. 3315)

A.C. 3315 – *Questione pregiudiziale*

QUESTIONE PREGIUDIZIALE

La Camera,

premesso che:

il provvedimento all'esame rappresenta l'ennesimo abuso della decretazione d'urgenza da parte di un Governo che sceglie di evitare, anche in assenza di una situazione emergenziale, il confronto parlamentare;

com'è noto il secondo comma dell'articolo 77 della Costituzione disciplina uno strumento legislativo eccezionale, derogatorio rispetto al generale divieto contenuto nel primo comma dello stesso articolo 77, che consente al Governo di adottare « in casi straordinari di necessità e d'urgenza (...) provvedimenti provvisori con forza di legge »;

è continuamente rilevato dalla dottrina e dalla giurisprudenza costituzionale come l'utilizzo della decretazione d'urgenza abbia nella prassi superato le intenzioni dei costituenti e come esso rappresenti oggi una grave patologia che inficia il sistema delle fonti del nostro ordinamento e scardina le strutture portanti della nostra forma di governo;

il decreto-legge di cui si chiede la conversione è un esempio brillante del descritto abuso: non può non contestarsi l'evidente mancanza dei presupposti di necessità e urgenza; la stessa relazione del Governo presenta ragioni idonee a sup-

portare la presentazione di un disegno di legge ordinaria, ma non indica alcuna situazione fattuale che giustifichi l'urgenza del provvedere;

in merito giova ricordare che la Corte costituzionale nella sentenza n. 128 del 2008 ha stabilito che la sussistenza dei presupposti « non può essere sostenuta da apodittica enunciazione della sussistenza dei richiamati presupposti, né può esaurirsi nella eventuale constatazione della ragionevolezza della disciplina »;

nella richiamata relazione si legge « In passato, la Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali ha tentato di applicare la legge n. 146 del 1990 anche ai servizi di fruizione del patrimonio culturale (si veda in particolare l'indicazione immediata del 24 marzo 2015, con riguardo a uno sciopero indetto presso la Galleria degli Uffizi di Firenze, in quella occasione dichiarato illegittimo). » e ancora « La modifica introdotta dal presente decreto-legge appare altresì necessaria e urgente alla luce del ripetuto verificarsi, nelle ultime settimane, di manifestazioni sindacali e scioperi che hanno impedito l'apertura al pubblico e l'accesso ai luoghi della cultura di appartenenza pubblica, specialmente siti di particolare interesse culturale e attrattività turistica (come Pompei e il Colosseo). »;

risulta di tutta evidenza che l'adozione del decreto-legge all'esame sia stata giustificata con il verificarsi di eventi diversi, ma accomunati dal fatto che i relativi effetti sono esauriti; a tal proposito si deve

segnalare che la Corte nella stessa sentenza n. 128 del 2008 ha chiarito che « la preesistenza di una situazione di fatto comportante la necessità e l'urgenza di provvedere tramite l'utilizzazione di uno strumento eccezionale, quale il decreto-legge, costituisce un requisito di validità costituzionale dell'adozione del predetto atto »;

merita inoltre di essere rilevato che, nel caso in esame, il Governo è intervenuto in una materia, il diritto di sciopero, coperta da riserva di legge (articolo 40 della Costituzione);

non può negarsi che, seppure la giurisprudenza costituzionale, nonostante autorevole dottrina sostenga il contrario, ritenga soddisfatta la riserva di legge anche da atti con forza di legge, in tali ipotesi il vaglio sulla sussistenza dei presupposti di necessità ed urgenza debba essere più stringente;

la *ratio* dell'istituto della riserva di legge risiede nella scelta dei costituenti di « riservare » la disciplina di talune materie

alla legge, a garanzia di diritti e libertà, delle autonomie costituzionalmente garantite, nonché dell'indipendenza e dell'imparzialità di organi e istituzioni. È sulla base di queste premesse che la riserva di legge rappresenta un istituto di garanzia « posto in Costituzione a presidio di diritti e libertà ». Non si dovrebbe, pertanto, discutere della forza formale richiesta all'atto per soddisfare la riserva, ma dell'opportunità che alcune materie non siano sottratte al dibattito parlamentare per un capriccio governativo. È necessario, pertanto, che la disciplina di materie che rappresentano il nucleo essenziale dei diritti e delle libertà dei cittadini nasca dal confronto tra interessi opposti,

delibera

di non procedere all'esame del disegno di legge n. 3315.

n. 1. Chimienti, Ciprini, Cominardi, Dall'Osso, Lombardi, Tripiedi, Simone Valente, Brescia, D'Uva, Luigi Gallo, Marzana, Vacca, D'Incà.

DISEGNO DI LEGGE: LEGGE ANNUALE PER IL MERCATO E LA CONCORRENZA (A.C. 3012-A) E ABBINATE PROPOSTE DI LEGGE: CAUSI E BENAMATI; MARCO DI STEFANO ED ALTRI; MORETTO ED ALTRI; COLLETTI ED ALTRI; VIGNALI; RUSSO ED ALTRI; SIMONETTI ED ALTRI (A.C. 2437-2469-2684-2708-2733-3025-3060)

A.C. 3012-A – Parere della I Commissione

PARERE DELLA I COMMISSIONE SULLE PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE

NULLA OSTA

sugli emendamenti contenuti nel fascicolo n. 2.

A.C. 3012-A – Parere della V Commissione

PARERE DELLA V COMMISSIONE SUL TESTO DEL PROVVEDIMENTO E SULLE PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE

Sul testo del provvedimento in oggetto:

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni, volte a garantire il rispetto dell'articolo 81 della Costituzione:

All'articolo 5, comma 1, lettera a), sopprimere le parole da: Le certificazioni a n. 642.

Conseguentemente al medesimo articolo 5 sopprimere il comma 1-bis;

All'articolo 22-bis, comma 6, sostituire il secondo periodo con i seguenti: I proventi

della sanzione amministrativa di cui al presente comma spettano al Fondo per la razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti, di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, fino al riordino dell'attività della Cassa conguaglio GPL, e comunque non oltre il 31 dicembre 2016, conformemente al termine indicato dal decreto del Ministro dello sviluppo economico del 14 febbraio 2014. A decorrere dalla scadenza del predetto termine, tali proventi sono acquisiti all'entrata del bilancio dello Stato;

All'articolo 22-bis, comma 9, sostituire il secondo periodo con i seguenti: I proventi della sanzione amministrativa di cui al presente comma spettano al Comune competente per territorio per la quota del 70 per cento e per la quota restante al Fondo per la razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti, di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, fino al riordino dell'attività della Cassa conguaglio GPL, e comunque non oltre il 31 dicembre 2016, conformemente al termine indicato dal decreto del Ministro dello sviluppo economico del 14 febbraio 2014. A decorrere dalla scadenza del predetto termine, quest'ultima quota è acquisita all'entrata del bilancio dello Stato;

All'articolo 22-bis, dopo il comma 20 aggiungere il seguente:

20-bis. Le amministrazioni competenti provvedono all'attuazione delle disposizioni del presente articolo con le risorse

umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;

e con la seguente osservazione:

si valuti l'opportunità, all'articolo 14, di sopprimere il comma 4 e di aggiungere conseguentemente, dopo l'articolo 15, il seguente:

ART. 15-bis — (Clausola di neutralità finanziaria). — 1. All'attuazione del presente capo le amministrazioni competenti provvedono nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Sugli emendamenti trasmessi dall'Assemblea:

PARERE CONTRARIO

sugli emendamenti 16.12, 18.2, 26.18, 28-bis.403, 28-bis.404, 28-bis.405, 30.2, 30.3, 30.4, 30.5 e sugli articoli aggiuntivi 6.01, 6-bis.03 e 31.02, in quanto suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica privi di idonea quantificazione e copertura;

NULLA OSTA

sulle restanti proposte emendative.

A.C. 3012-A — Articolo 1

ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLE COMMISSIONI
IDENTICO A QUELLO DEL GOVERNO

CAPO I

FINALITÀ

ART. 1.

(Finalità).

1. La presente legge reca disposizioni finalizzate a rimuovere ostacoli regolatori all'apertura dei mercati, a promuovere lo

sviluppo della concorrenza e a garantire la tutela dei consumatori, anche in applicazione dei principi del diritto dell'Unione europea in materia di libera circolazione, concorrenza e apertura dei mercati, nonché delle politiche europee in materia di concorrenza.

PROPOSTE EMENDATIVE RIFERITE ALL'ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

(Finalità).

Al comma 1, sostituire le parole: la tutela dei consumatori con le seguenti: utili alle compagnie di assicurazioni ed alle banche.

1. 1. (ex 1. 1) Colletti.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

ART. 1-bis.

(Concorrenza nel mercato assicurativo).

1. Al fine di promuovere lo sviluppo della concorrenza nel settore assicurativo e a garantire la tutela degli assicurati, in conformità ai principi dell'Unione Europea in materia di apertura dei mercati, nessuna impresa di assicurazione, anche a seguito di procedure di fusione o acquisizione, può detenere più del venti per cento delle quote del mercato assicurativo nazionale.

1. 01. (ex 1. 02) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

ART. 1-bis.

1. All'articolo 130 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legi-

slativo 7 settembre 2005, n. 209, dopo il comma 3, è aggiunto il seguente:

« 3-bis. Al fine di incentivare la concorrenza nel settore assicurativo, le imprese di assicurazione, non collegate con o controllate da altre imprese di assicurazione già autorizzate, che ricevono dall'IVASS l'autorizzazione all'attività assicurativa per responsabilità civile autoveicoli terrestri di cui all'articolo 2, comma 3, numero 10), sono esentate per due anni dall'inizio dell'attività dall'applicazione dell'obbligo a contrarre di cui all'articolo 132 qualora offrano prodotti assicurativi rivolti a segmenti omogenei di mercato definiti su base geografica o per tipologia di veicolo ».

2. Al fine di diminuire gli importi dei premi dell'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile verso i terzi derivante dalla circolazione di veicoli a motore e di natanti, di seguito denominata « Rc auto », di aumentare la concorrenza e di diminuire la concentrazione in poche imprese, a decorrere dal terzo anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, ciascuna impresa di assicurazione, anche attraverso imprese controllate, marchi e portafogli assicurativi, può raccogliere fino a un massimo del 20 per cento del totale dei premi della Rc auto su base provinciale, aumentando al 30 per cento nel primo anno di applicazione del presente comma. La riduzione deve avvenire mediante cessione di quote di portafoglio o mediante cessione di rami d'azienda, società o marchi minori controllati. L'Autorità garante della concorrenza e del mercato e l'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni trasmettono, ogni sei mesi, alle competenti Commissioni parlamentari, una relazione sul grado di concentrazione del mercato della Rc auto in Italia, suddiviso su base provinciale e regionale.

3. La disposizione del comma 2 si applica dopo un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.

1. 02. (ex 1. 010) Colletti.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

ART. 1-bis.

(Liberalizzazione dei mercati e incentivo alla concorrenza per le imprese estere).

1. All'articolo 130 del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 e successive modificazioni, è aggiunto in fine il seguente comma:

3-bis. Al fine di incentivare la concorrenza nel settore assicurativo, le nuove imprese di assicurazione che ricevono dall'IVASS l'autorizzazione all'attività assicurativa per responsabilità civile autoveicoli terrestri di cui all'articolo 2, comma 3, numero 10), sono esentate per tre anni dall'inizio dell'attività dall'applicazione dell'obbligo a contrarre di cui all'articolo 132 qualora offrano prodotti assicurativi rivolti a segmenti omogenei di mercato definiti su base geografica o per tipologia di veicolo.

***1. 03.** (ex 1. 03). Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

ART. 1-bis.

(Liberalizzazione dei mercati e incentivo alla concorrenza per le imprese estere).

1. All'articolo 130 del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 e successive modificazioni, dopo il comma 3, inserito il seguente:

3-bis. Al fine di incentivare la concorrenza nel settore assicurativo, le nuove imprese di assicurazione che ricevono dall'IVASS l'autorizzazione all'attività assicurativa per responsabilità civile autoveicoli terrestri di cui all'articolo 2, comma 3, numero 10), sono esentate per tre anni dall'inizio dell'attività dall'applicazione dell'obbligo a contrarre di cui all'articolo 132 qualora offrano prodotti assicurativi rivolti a segmenti omogenei di mercato definiti su base geografica o per tipologia di veicolo.

***1. 04.** (ex 1. 014) Colletti, Pesco, Vallasca, Da Villa, Fantinati, Cancellieri, Della Valle, Crippa.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

ART. 1-bis.

2. All'articolo 131 del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 e successive modificazioni, dopo il comma 1, sono aggiunti i seguenti:

1-bis. È fatto divieto di determinare il valore commerciale di un veicolo attraverso il rinvio esclusivo ad una determinata rivista. Per tutti i contratti, per quelli in corso alla prima scadenza, il valore di riferimento dovrà essere determinato sulla base del valore di acquisto di un veicolo simile desunto da siti internet e, in via non esclusiva, da riviste di settore. Il valore economico dovrà tenere comunque conto delle spese figurative di reimmatricolazione e FRAM.

1-ter. Fermo il divieto di cui al presente codice è comunque nulla ogni pattuizione che vieti la cedibilità del credito a soggetti che si rendano cessionari di crediti comunque inerenti l'attività svolta.

1-quater. Fermo il divieto di cui al presente codice è comunque nulla ogni pattuizione tesa a limitare o ridurre il diritto al risarcimento o all'indennizzo in relazione alle modalità di riparazione del mezzo o al soggetto che tali riparazioni effettuerà.

1-quinquies. È fatto obbligo alle imprese di assicurazione di garantire, oltre al contratto base, anche l'offerta di polizza RC auto con franchigia con sconto proporzionale alla minore incidenza sul premio del minore costo medio per sinistro valutato secondo gli ordinari criteri attuariale.

1-sexies. È fatto obbligo da parte delle imprese di assicurazioni non dirette, per la trattazione e la liquidazione dei sinistri ove risultano lesioni valutate oltre il 9 per cento di invalidità, di dotarsi di ispettorati sinistri o punti di contatto aperti al pubblico su base provinciale. In caso di inadempienza da parte della compagnia assicuratrice potranno essere comminate

sanzioni da parte dell'IVASS per un importo da euro 10.000 ad euro fino a euro 150.000.

1. 05. (*ex* 1. 05) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

ART. 1-bis.

1. All'articolo 131 del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, dopo il comma 1, sono inseriti i seguenti:

1-bis. È fatto divieto di determinare il valore commerciale di un veicolo attraverso il rinvio esclusivo ad una determinata rivista. Per tutti i contratti, per quelli in corso alla prima scadenza, il valore di riferimento dovrà essere determinato sulla base del valore di acquisto di un veicolo simile desunto da siti internet e, in via non esclusiva, da riviste di settore. Il valore economico dovrà tenere comunque conto delle spese figurative di reimmatricolazione e FRAM.

1-ter. Fermo il divieto di cui al presente codice è comunque nulla ogni pattuizione che vieti la cedibilità del credito a soggetti che si rendano cessionari di crediti comunque inerenti l'attività svolta.

***1. 06.** (*ex* 1. 04) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

ART. 1-bis.

1. All'articolo 131 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005 n. 209, dopo il comma 1, sono aggiunti i seguenti:

1-bis. È fatto divieto di determinare il valore commerciale di un veicolo attraverso il rinvio esclusivo ad una determinata rivista. Per tutti i contratti, per quelli in corso

alla prima scadenza, il valore di riferimento dovrà essere determinato sulla base del valore di acquisto di un veicolo similare desunto da siti internet e, in via non esclusiva, da riviste di settore. Il valore economico dovrà tenere comunque conto delle spese figurative di reimmatricolazione e FRAM.

1-ter. Fermo il divieto di cui alla normativa di cui al presente codice è comunque nulla ogni pattuizione che vieti la cedibilità del credito a soggetti che d rendano cessionari di crediti comunque inerenti l'attività svolta.

***1. 07.** (ex 1. 013) Colletti, Pesco, Vallascas.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

ART. 1-bis.

All'articolo 131 del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, dopo il comma 1 sono aggiunti i seguenti:

1-bis. È fatto obbligo alle imprese di assicurazione di garantire, oltre al contratto base, anche l'offerta di polizza RC auto con franchigia con sconto proporzionale alla minore incidenza sul premio del minore costo medio per sinistro valutato secondo gli ordinari criteri attuariali. Il contratto potrà essere perfezionato con il deposito da parte dell'assicurato della franchigia, rivalutabile al tasso di inflazione determinato dagli indici ISTAT.

1-ter. È fatto obbligo da parte delle Imprese di assicurazioni non dirette, per la trattazione e la liquidazione dei sinistri ove risultano lesioni valutate oltre il 9 per cento di invalidità, di dotarsi di ispettorati sinistri o punti di contatto aperti al pubblico su base regionale. In caso di inadempienza da parte della compagnia assicuratrice potranno essere comminate sanzioni da parte dell'IVASS per un importo da euro 10.000 ad euro fino a euro 150.000.

1. 08. (ex 1. 09) Colletti.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

ART. 1-bis.

1. All'articolo 131 del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, dopo il comma *2-ter*, sono aggiunti i seguenti:

2-quater. Tutti i contratti di assicurazione prevedono la facoltà per l'assicurato, in caso di danno garantito dal contratto, di scegliere il riparatore delle cui prestazioni sceglie di avvalersi. Questa informazione deve essere fornita nelle condizioni generali di polizza e all'atto della denuncia di sinistro. L'obbligo di indicare tale facoltà si applica ai contratti sottoscritti successivamente alla entrata in vigore della presente norma così come all'atto del rinnovo dei contratti in corso, per i quali l'informazione deve essere data sull'avviso di scadenza annuale o sulla quietanza di pagamento del premio.

2-quinquies. È facoltà dell'assicurato, decorso un anno dalla prima stipula, recedere dal contratto senza oneri spese o penalità. Il recesso ha effetto dopo un mese dalla ricezione della disdetta che deve essere inviata in forma scritta, con raccomandata o equipollente che ne comprovino la ricezione. Il diritto di recesso è indicato in polizza, sull'avviso di scadenza e sulla quietanza di premio. A seguito della disdetta di cui al presente articolo, l'assicurato è tenuto unicamente al pagamento della parte di premio relativo al periodo che decorre dall'efficacia della polizza fino alla data di effetto della disdetta e l'assicuratore è tenuto a rimborsare la differenza entro trenta giorni dalla data della disdetta, in caso di ritardo saranno dovuti oltre agli interessi legali gli interessi monitori. Le formalità per l'anticipato recesso sono assolute dal nuovo assicuratore per la RC auto che garantisce la continuità della copertura assicurativa. Il recesso si estende a tutte le garanzie accessorie o comunque stipulate con la polizza RC auto.

1. 09. (ex 1. 08) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

ART. 1-bis.

(Libertà di scelta e tutela del consumatore).

1. All'articolo 131 del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, dopo il comma 2-ter è aggiunto il seguente:

2-quater. Tutti i contratti di assicurazione prevedono la facoltà per l'assicurato, in caso di danno garantito dal contratto, di scegliere il riparatore delle cui prestazioni sceglie di avvalersi. Questa informazione deve essere fornita nelle condizioni generali di polizza e all'atto della denuncia di sinistro. L'obbligo di cui al periodo precedente si applica ai contratti sottoscritti successivamente alla entrata in vigore della presente norma così come all'atto del rinnovo dei contratti in corso, per i quali l'informazione deve essere data sull'avviso di scadenza annuale o sulla quietanza di pagamento del premio.

*1. 010. (ex 1. 07) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

ART. 1-bis.

1. All'articolo 131 del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, dopo il comma 2-ter è aggiunto il seguente:

2-quater. Tutti i contratti di assicurazione prevedono la facoltà per l'assicurato, in caso di danno garantito dal contratto, di scegliere il riparatore delle cui prestazioni avvalersi. Questa facoltà deve essere chiarita nelle condizioni generali di polizza e indicata all'atto della denuncia di sinistro. L'obbligo di cui al periodo precedente si applica ai contratti sottoscritti successivamente alla entrata in vigore della presente norma così come all'atto del rinnovo dei contratti in corso per i quali l'informa-

zione deve essere data sull'avviso di scadenza annuale o sulla quietanza di pagamento del premio.

*1. 011. (ex 1. 011) Colletti.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

ART. 1-bis.

1. All'articolo 131 del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, dopo il comma 2-ter è aggiunto il seguente:

2-quater. È facoltà dell'assicurato, decorso un anno dalla prima stipula, recedere dal contratto senza oneri spese o penalità. Il recesso ha effetto dopo un mese dalla ricezione della disdetta che deve essere inviata in forma scritta, con raccomandata o equipollente che ne comprovino la ricezione. Il diritto di recesso è indicato in polizza, sull'avviso di scadenza e sulla quietanza di premio. A seguito della disdetta di cui al presente articolo, l'assicurato è tenuto unicamente al pagamento della parte di premio relativo al periodo che decorre dall'efficacia della polizza fino alla data di effetto della disdetta e l'assicuratore è tenuto a rimborsare la differenza entro trenta giorni dalla data della disdetta, in caso di ritardo saranno dovuti oltre agli interessi legali gli interessi monitori. Le formalità per l'anticipato recesso sono assolute dal nuovo assicuratore per la RC auto che garantisce la continuità della copertura assicurativa. Il recesso si estende a tutte le garanzie accessorie o comunque stipulate con la polizza RC auto.

1. 012. (ex 1. 012) Colletti.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

ART. 1-bis.

1. All'articolo 131 del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legi-

slativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni, dopo il comma 2-ter, è aggiunto il seguente:

2-quater. In considerazione della superiore tutela del diritto alla salute e alla mobilità che le imprese operanti nel mercato assicurativo R.C. auto devono garantire, delle distorsioni derivanti dal suo assetto oligopolistico e della obbligatorietà per i possessori di veicoli di assicurarsi, il premio viene percentualmente ridotto dello stesso valore ricavato dalla differenza tra il margine tecnico che le imprese assicuratrici hanno conseguito nell'anno precedente e il margine di remunerazione del 4 per cento.

1. 013. (ex 1. 06) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

A.C. 3012-A – Articolo 2

ARTICOLO 2 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLE COMMISSIONI

CAPO II

ASSICURAZIONI E FONDI PENSIONE

ART. 2.

(*Obbligo a contrarre*).

1. Il comma 1 dell'articolo 132 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni, è sostituito dai seguenti:

« 1. Le imprese di assicurazione stabiliscono preventivamente le condizioni di polizza e le tariffe relative all'assicurazione obbligatoria, comprensive di ogni rischio derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti.

1-bis. Le imprese di assicurazione sono tenute ad accettare le proposte che sono

loro presentate secondo le condizioni e le tariffe di cui al comma 1, fatta salva la necessaria verifica della correttezza dei dati risultanti dall'attestato di rischio, nonché dell'identità del contraente e dell'intestatario del veicolo, se persona diversa.

1-ter. Qualora dalla verifica, effettuata anche mediante consultazione delle banche di dati di settore e dell'archivio informatico integrato istituito presso l'IVASS di cui all'articolo 21 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, e successive modificazioni, risulti che le informazioni fornite dal contraente non siano corrette o veritiere, le imprese di assicurazione non sono tenute ad accettare le proposte loro presentate ».

1-bis. All'articolo 132 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« *3-bis.* In caso di segnalazione di violazione o elusione dell'obbligo a contrarre, incluso il rinnovo, i termini regolamentari di gestione dei reclami da parte dell'IVASS sono dimezzati. Decorso inutilmente il termine, l'IVASS provvede a comminare le sanzioni di cui all'articolo 314 ».

1-ter. All'articolo 314, comma 1, del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, le parole: « euro millecinquecento ad euro quattromilacinquecento » sono sostituite dalle seguenti: « euro duemilacinquecento ad euro quindicimila ».

2. Ai commi *1-bis* e *1-ter* dell'articolo 32 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, le parole: « di cui al comma 1 », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « di cui all'articolo 132-ter, comma 1, del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 ».

PROPOSTE EMENDATIVE RIFERITE ALL'ARTICOLO 2 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 2.

(Obbligo a contrarre).

Sopprimere gli articoli 2 e 3;

Conseguentemente:

all'articolo 5, comma 1, sopprimere le lettere b) e c);

all'articolo 8, comma 1, capoverso « ART. 145-bis »:

al comma 1, sostituire le parole da: dispositivo elettronico fino a: comma 1, lettera b) e c) con le seguenti: meccanismo elettronico o un ulteriore dispositivo che presenta le caratteristiche tecniche e funzionali stabilite ai sensi dell'articolo 132, comma 1;

al comma 2, al primo periodo, sostituire le parole: che registrano l'attività del veicolo di cui all'articolo 132-ter, comma 1, lettera, b) con le seguenti: o degli ulteriori dispositivi che registrano l'attività del veicolo di cui all'articolo 132, comma 1.

all'articolo 9, comma 1, sostituire le parole: dispositivi elettronici di cui all'articolo 132-ter con le seguenti: meccanismi elettronici o dagli ulteriori dispositivi di cui all'articolo 132;

all'articolo 10, al comma 1, capoverso « ART. 149-bis », sopprimere il comma 2.

2. 1. (ex 2. 6) Schullian, Alfreider, Gebhard, Plangger, Ottobre.

Sopprimerlo.

2. 2. (ex 2. 1) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 2.

1. Il comma 1 dell'articolo 132 del codice delle assicurazioni private di cui al

decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 è sostituito dai seguenti:

1. Le imprese di assicurazione sono tenute ad accettare, per ogni rischio derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti, le proposte per l'assicurazione obbligatoria che sono loro presentate, secondo le condizioni di polizza e le tariffe che hanno l'obbligo di stabilire preventivamente secondo lo schema del contratto base di cui all'articolo 22 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, e successive modificazioni, facendo salva la necessaria verifica della correttezza, dei dati risultanti dall'attestato di rischio, nonché dell'identità del contraente e dell'intestatario del veicolo, se persona diversa. Le imprese di assicurazioni possono richiedere ai soggetti che presentano proposte per l'assicurazione obbligatoria di sottoporre volontariamente il veicolo a ispezione, prima della stipula del contratto. Qualora si proceda a ispezione ai sensi del secondo periodo, le imprese praticano una riduzione non inferiore al 10 per cento rispetto alle tariffe stabilite ai sensi del primo periodo. In alternativa al contratto base, le imprese di assicurazione possono proporre la stipula di contratti che prevedono l'installazione di meccanismi elettronici che registrano i movimenti del veicolo, denominati scatola nera o equivalenti, ovvero di ulteriori dispositivi, individuati dal decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 25 gennaio 2013, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 30 del 5 febbraio 2013. Se l'assicurato acconsente all'installazione dei meccanismi di cui al quarto periodo, i costi di installazione, nonché i costi di buon funzionamento e di gestione per l'intera durata del contratto di assicurazione, disinstallazione, sostituzione e portabilità sono posti a carico dell'impresa di assicurazione, che deve applicare, all'atto della stipula del contratto, una riduzione del premio non inferiore al 20 per cento

dell'importo stabilito ai sensi del primo periodo. Tale riduzione, in caso di contratto stipulato con un nuovo assicurato, non può essere inferiore al 30 per cento dell'importo risultante dalla somma dei premi dell'assicurazione obbligatoria incassati nella regione dalla medesima impresa nell'anno precedente divisa per il numero degli assicurati nella stessa regione. In caso di scadenza del precedente contratto di assicurazione e di contestuale stipula di uno nuovo tra le stesse parti, la misura della riduzione del premio determinata ai sensi del presente comma, per la prima volta in cui si realizzano le condizioni previste dal medesimo comma, non può comunque essere inferiore al 30 per cento del premio applicato all'assicurato nell'anno precedente. Resta fermo l'obbligo di rispettare i parametri stabiliti dal contratto di assicurazione.

1-bis. L'interoperabilità dei meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, di cui al comma 1, è garantita dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti attraverso un servizio unico di raccolta dei dati da costituire presso le strutture tecniche del Centro di coordinamento delle informazioni sul traffico, sulla viabilità e sulla sicurezza stradale di cui all'articolo 73 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. A tal fine, a decorrere dal 1° marzo 2016, i dati sull'attività del veicolo sono trasmessi direttamente dai meccanismi elettronici di bordo al medesimo Centro, che ne è titolare e responsabile ai fini dell'interoperabilità. Le informazioni sono successivamente trasmesse dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alle imprese di assicurazione competenti per ciascun veicolo assicurato. I dati sono trattati dalle strutture tecniche del citato Centro, che ne assicurano l'accessibilità all'interessato e la consultazione all'impresa di assicurazione, solo in riferimento al sinistro di cui alla denuncia proveniente dal proprio assicurato nel rispetto delle disposizioni del codice in materia di protezione dei dati personali, di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196. L'impresa di assicurazione è tito-

lare del trattamento dei dati ai sensi dell'articolo 28 del citato codice di cui al decreto legislativo n. 196 del 2003. Qualora l'assicurato intenda avvalersi della facoltà di rimuovere il dispositivo la riduzione del premio di cui al comma 1 non è applicata per la durata residua del contratto. Con provvedimento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sentito l'IVASS, sono disciplinati le caratteristiche tecniche, le modalità e i contenuti dei trasferimenti di informazioni previsti dal presente comma.

2. 3. (ex 2. 9) Colletti.

Sostituire il comma 1, con il seguente:

1. Il comma 1 dell'articolo 132 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, è sostituito dal seguente:

1. Le imprese di assicurazione sono tenute ad accettare, secondo le condizioni di polizza e le tariffe che hanno l'obbligo di stabilire preventivamente per ogni rischio derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti in aggiunta al contratto base secondo lo schema di cui all'articolo 22 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221. Le proposte per l'assicurazione obbligatoria che sono loro presentate, fatta salva la necessaria verifica della correttezza dei dati risultanti dall'attestato di rischio, nonché dell'identità del contraente e dell'intestatario del veicolo, se persona diversa.

2. 4. (ex 2. 12) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Al comma 1, capoverso comma 1-ter, sostituire le parole: non sono tenute ad accettare le proposte loro presentate *con le seguenti:* sono tenute comunque a stipulare il contratto applicando la tariffa determinata sulla base delle informazioni

corrette acquisite dall'impresa attraverso la consultazione delle banche dati di settore e del citato archivio informatico.

2. 5. (ex 2. 17) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Al comma 1, capoverso 1-ter, sostituire le parole: non sono tenute ad accettare le proposte loro presentate *con le seguenti:* sono tenute a riqualificare il rischio e a riquantificare il premio.

2. 6. (ex 2. 16) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Al comma 1, capoverso 1-ter, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Le imprese di assicurazione, in caso di mancata accettazione della proposta, ricalcolano il premio ed inviano un nuovo preventivo al potenziale cliente.

2. 7. (ex 2. 18) Allasia, Busin.

Al comma 1, dopo il capoverso comma 1-ter, aggiungere il seguente:

« 1-*quater* Le imprese di assicurazione riconoscono sia in sede di rinnovo che di nuovo contratto, anche in assenza di esplicita richiesta dei singoli interessati, una tariffa premio ai contraenti o agli assicurati che non abbiano denunciato sinistri negli ultimi cinque anni. La tariffa premio è riconosciuta con l'applicazione del premio più basso previsto nell'intero territorio nazionale, da ciascuna impresa, per la corrispondente classe universale di assegnazione del singolo contraente o assicurato, come risultante dall'attestato di rischio ».

2. 8. (ex 2. 13) Da Villa.

Al comma 1, dopo il capoverso comma 1-ter, aggiungere il seguente:

« 1-*quater* Le imprese di assicurazione riconoscono sia in sede di rinnovo che di nuovo contratto, anche in assenza di esplicita richiesta dei singoli interessati, una

tariffa premio ai contraenti o agli assicurati che non abbiano denunciato sinistri negli ultimi cinque anni. La tariffa premio è riconosciuta con l'applicazione di un premio che non superi di più del quaranta per cento il premio più basso previsto nell'intero territorio nazionale, da ciascuna impresa, per la corrispondente classe universale di assegnazione del singolo contraente o assicurato, come risultante dall'attestato di rischio ».

2. 9. (ex 2. 14) Da Villa.

Al comma 1, dopo il capoverso comma 1-ter, aggiungere il seguente:

« 1-*quater*. In caso di accettazione delle proposte di cui al comma 1-*bis*, le imprese di assicurazione sono tenute a risarcire i danni assicurati anche quando le informazioni fornite dal contraente, verificabili a norma del comma 1-*ter*, non siano corrette o veritiere ».

2. 10. (ex 2. 21) Schullian, Alfreider, Gebhard, Plangger, Ottobre.

Aggiungere in fine il seguente comma:

« 2-*bis*. Entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, è disposta la piena operatività dell'archivio informatico integrato istituito presso l'IVASS di cui all'articolo 21 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221. Entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministro dello sviluppo economico è tenuto a trasmettere una relazione alle Commissioni Parlamentari competenti una relazione sulle modalità di funzionamento dell'archivio e le eventuali problematiche relative alla connessione dell'archivio stesso con le banche dati esistenti indicate dal medesimo articolo 21 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221 ».

2. 11. (ex 2. 22) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

A.C. 3012-A – Articolo 3**ARTICOLO 3 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLE COMMISSIONI****ART. 3.**

(Trasparenza e risparmi in materia di assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore).

1. Dopo l'articolo 132 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, sono inseriti i seguenti:

« ART. 132-bis. – *(Obblighi informativi degli intermediari).* – 1. Gli intermediari, prima della sottoscrizione di un contratto di assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore, sono tenuti a informare il consumatore in modo corretto, trasparente ed esaustivo sui premi offerti da tutte le imprese di assicurazione di cui sono mandatarî relativamente al contratto base previsto dall'articolo 22 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, e successive modificazioni.

2. Al fine di cui al comma 1, gli intermediari forniscono l'indicazione dei premi offerti dalle imprese di assicurazione mediante collegamento telematico al preventivatore consultabile nei siti *internet* dell'IVASS e del Ministero dello sviluppo economico e senza obbligo di rilascio di supporti cartacei.

3. L'IVASS adotta disposizioni attuative in modo da garantire l'accesso e la risposta per via telematica, sia ai consumatori che agli intermediari, esclusivamente per i premi applicati dalle imprese di assicurazione per il contratto base relativo ad autovetture e motoveicoli. Con le stesse disposizioni sono definite le modalità attraverso le quali i preventivi ottenuti sulla base delle informazioni inserite nel servizio informativo di cui all'articolo 136, comma 3-bis, possono consentire la conclusione del contratto contestualmente all'esito della comparazione, ovvero, attra-

verso un collegamento diretto al sito *internet* di ciascuna compagnia di assicurazione, la possibilità di perfezionare l'acquisto a condizioni non peggiorative rispetto a quelle contenute nel preventivo.

4. Il contratto stipulato senza la dichiarazione del cliente di aver ricevuto, ove prescritte, le informazioni di cui al comma 1 è affetto da nullità rilevabile solo a favore del cliente.

ART. 132-ter. – *(Sconti obbligatori).* – 1. In presenza di almeno una delle seguenti condizioni, da verificare in precedenza o contestualmente alla stipulazione del contratto o dei suoi rinnovi, le imprese di assicurazione praticano uno sconto determinato dall'impresa nei limiti stabiliti dal comma 1-bis:

a) nel caso in cui, su proposta dell'impresa di assicurazione, i soggetti che presentano proposte per l'assicurazione obbligatoria accettano di sottoporre il veicolo a ispezione da eseguire a spese dell'impresa di assicurazione;

b) nel caso in cui vengono installati, su proposta dell'impresa di assicurazione, o sono già presenti meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, denominati "scatola nera" o equivalenti, ovvero ulteriori dispositivi, individuati, per i soli requisiti funzionali minimi necessari a garantire l'utilizzo dei dati raccolti, in particolare, ai fini tariffari e della determinazione della responsabilità in occasione dei sinistri, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione;

c) nel caso in cui vengono installati, su proposta dell'impresa di assicurazione, meccanismi elettronici che impediscono l'avvio del motore qualora sia riscontrato nel guidatore un tasso alcolemico superiore ai limiti stabiliti dalla legge per la conduzione di veicoli a motore.

1-bis. Lo sconto di cui al comma 1 non può essere inferiore a una percentuale

determinata dall'IVASS, sulla base del prezzo della polizza altrimenti applicato. Resta fermo l'obbligo di rispettare i parametri stabiliti dal contratto di assicurazione. La percentuale di cui al periodo precedente è maggiorata per le regioni a maggiore tasso di sinistrosità. Al fine del conseguimento della massima trasparenza, l'impresa di assicurazione pubblica nel proprio sito *internet* l'entità della riduzione dei premi effettuata ai sensi delle disposizioni di cui al comma 1, secondo forme di pubblicità che ne rendano efficace e chiara l'applicazione.

1-ter. Il mancato rispetto da parte dell'impresa di assicurazione dell'obbligo di riduzione del premio nei casi previsti dalle disposizioni di cui al comma 1 comporta l'applicazione alla medesima impresa, da parte dell'IVASS, di una sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 euro a 40.000 euro e la riduzione automatica del premio di assicurazione relativo al contratto in essere.

2. In sede di emissione del preventivo, le imprese di assicurazione evidenziano, per ciascuna delle condizioni di cui al comma 1, l'ammontare dello sconto praticato in caso di accettazione da parte del contraente.

3. Nei casi di cui al comma 1, lettere *b)* e *c)*, i costi di installazione, disinstallazione, sostituzione e portabilità sono a carico dell'impresa. La proprietà delle dotazioni di cui alle citate lettere *b)* e *c)* spetta all'assicurato. La riduzione di premio praticata dall'impresa di assicurazione di cui al comma 1 si applica, altresì, in caso di contratto stipulato con un nuovo assicurato e in caso di scadenza di un contratto o di stipulazione di un nuovo contratto di assicurazione fra le stesse parti. Resta fermo l'obbligo di rispettare i parametri stabiliti dal contratto di assicurazione ».

1-bis. La percentuale di cui all'articolo 132-*ter*, comma 1-*bis*, del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, introdotto dal comma 1 del presente articolo, è determinata dall'IVASS entro sessanta

giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

1-ter. All'articolo 148 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« *11-bis.* Resta ferma per l'assicurato la facoltà di ottenere l'integrale risarcimento per la riparazione a regola d'arte del veicolo danneggiato avvalendosi di imprese di autoriparazione di propria fiducia abilitate ai sensi della legge 5 febbraio 1992, n. 122. A tal fine, l'impresa di autoriparazione fornisce la documentazione fiscale e un'idonea garanzia sulle riparazioni effettuate, con una validità non inferiore a due anni per tutte le parti non soggette a usura ordinaria ».

1-quater. Al fine di garantire le condizioni di sicurezza e funzionalità dei veicoli, le associazioni nazionali maggiormente rappresentative del settore dell'autoriparazione, l'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici e le associazioni dei consumatori iscritte nell'elenco istituito ai sensi dell'articolo 137 del codice del consumo, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, e successive modificazioni, definiscono d'intesa tra loro apposite linee guida finalizzate a determinare gli strumenti, le procedure, le soluzioni realizzative e gli ulteriori parametri tecnici per l'effettuazione delle riparazioni a regola d'arte di cui all'articolo 148, comma 11-*bis*, del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, introdotto dal comma 1-*ter* del presente articolo. Le predette linee guida sono comunicate al Ministero dello sviluppo economico che ne assicura le necessarie forme di pubblicità.

1-quinquies. Le imprese di assicurazione praticano uno sconto significativo rispetto al prezzo della polizza altrimenti applicato nel caso in cui l'assicurato contragga più polizze assicurative di veicoli in suo possesso e sottoscriva per ogni singola polizza una clausola di guida esclusiva.

PROPOSTE EMENDATIVE RIFERITE ALL'ARTICOLO 3 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 3.

(Trasparenza e risparmi in materia di assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore).

Sopprimerlo.

3. 1. (ex 3. 2.) Pesco.

Al comma 1, capoverso ART. 132-bis, comma 1, dopo le parole: Gli intermediari aggiungere le seguenti: , ivi inclusi i broker e le banche.

3. 2. (ex 3. 98.) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Al comma 1, capoverso ART. 132-bis, comma 1, aggiungere, in fine, le parole: nonché sulla adeguatezza del prodotto offerto rispetto alle concrete e specifiche esigenze dell'assicurato.

3. 3. (ex 3. 107.) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Al comma 1, capoverso ART. 132-bis, comma 1 aggiungere, in fine, il seguente periodo:

Lo stesso obbligo, oltre che agli agenti di assicurazione di cui all'articolo 109, comma 1 lettera *a*), del presente codice, si applica ai mediatori di assicurazione di cui al medesimo articolo, lettera *b*), nonché alle banche di cui al medesimo articolo, lettera *d*). Sono comunque fatte salve le necessarie verifiche di adeguatezza della polizza di cui all'articolo 183 del codice.

3. 20. (vedi 3. 117.) Sottanelli, Galgano.

Al comma 1, capoverso ART. 132-bis, comma 3, primo periodo, dopo le parole:

L'IVASS adotta *aggiungere le seguenti: ,* entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. 4. (ex 3. 134.) Da Villa.

Al comma 1, capoverso ART. 132-bis, comma 3, sostituire il secondo periodo con il seguente: Con le stesse disposizioni sono definite le modalità attraverso le quali, ottenuti i preventivi sulla base delle informazioni inserite nel servizio informativo di cui all'articolo 136, comma 3-bis, è consentita la conclusione del contratto, a condizioni non peggiorative rispetto a quanto indicato nel preventivo stesso, o presso un'agenzia della compagnia ovvero, per le imprese che lo prevedano, attraverso un collegamento diretto al sito internet di ciascuna compagnia di assicurazione.

3. 400. (Nuova formulazione) Taranto.

(Approvato)

Al comma 1, capoverso ART. 132-bis, comma 3, secondo periodo, sostituire le parole: contestualmente all'esito della comparazione, ovvero, con le seguenti: recandosi presso un'agenzia della compagnia, a condizioni non peggiorative rispetto a quanto indicato nel preventivo stesso, ovvero, per le imprese che lo prevedano, concludere il contratto.

***3. 401.** Polidori, Sandra Savino.

Al comma 1, capoverso ART. 132-bis, comma 3, secondo periodo, sostituire le parole: contestualmente all'esito della comparazione, ovvero, con le seguenti: recandosi presso un'agenzia della compagnia, a condizioni non peggiorative rispetto a quanto indicato nel preventivo stesso, ovvero, per le imprese che lo prevedano, concludere il contratto.

***3. 402.** Sottanelli, Galgano.

Al comma 1, capoverso ART. 132-bis, aggiungere, in fine, il seguente comma:

« 5. È facoltà dell'assicurato recedere in qualsiasi momento dal contratto di assicurazione senza oneri o penalità. Il recesso ha effetto immediato dalla ricezione della disdetta che deve essere inviata in forma scritta, con raccomandata o equipollente che ne comprovi la ricezione. Il diritto di recesso è indicato nel contratto di assicurazione. A seguito della disdetta l'assicurato è tenuto unicamente al pagamento della parte di premio relativa al periodo che decorre dall'efficacia della polizza fino alla data di effetto della disdetta e l'assicuratore è tenuto a rimborsare la differenza, entro trenta giorni dalla data della disdetta. In caso di ritardo sono dovuti, oltre agli interessi legali, gli interessi moratori. Le formalità per l'anticipato recesso sono assolute dal nuovo assicuratore che garantisce la continuità della copertura assicurativa. Il recesso si estende a tutte le garanzie accessorie o comunque stipulate con la polizza RC auto. ».

3. 5. (ex 3. 115.) Busin, Allasia.

Al comma 1, capoverso ART. 132-bis, aggiungere, in fine, il seguente comma:

« 5. È facoltà dell'assicurato, decorso un anno dalla prima stipula, recedere dal contratto senza oneri, spese o penalità. Il recesso ha effetto dopo un mese dalla ricezione della disdetta che deve essere inviata in forma scritta, con raccomandata o equipollente che ne comprovi la ricezione. Il diritto di recesso è indicato in polizza, sull'avviso di scadenza e sulla quietanza di premio. A seguito della disdetta di cui al presente articolo, l'assicurato è tenuto unicamente al pagamento della parte di premio relativo al periodo che decorre dall'efficacia della polizza fino alla data di effetto della disdetta e l'assicuratore è tenuto a rimborsare la differenza entro trenta giorni dalla data della disdetta; in caso di ritardo sono dovuti,

oltre agli interessi legali, gli interessi moratori. Le formalità per l'anticipato recesso sono assolute dal nuovo assicuratore per la RC auto che garantisce la continuità della copertura assicurativa. Il recesso si estende a tutte le garanzie accessorie o comunque stipulate con la polizza RC auto. »

3. 6. (ex 3. 114.) Busin, Allasia.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1, premettere le parole: Fatta, salva l'impossibilità nei contratti per l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile di introdurre qualsivoglia limitazione risarcitoria a carattere contrattuale e fermo ogni divieto di cui alla normativa di cui al decreto legislativo n. 206 del 2005,

Conseguentemente, al medesimo comma, lettera b), sopprimere le parole: , in particolare, ai fini tariffari e della determinazione della responsabilità in occasione dei sinistri.

3. 7. (vedi 3. 4.) Colletti, Pesco, Vallasca.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1, premettere le parole: Fatta salva l'impossibilità nei contratti per l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile di introdurre qualsivoglia limitazione risarcitoria a carattere contrattuale e fermo ogni divieto di cui al presente codice,

3. 8. (ex 3. 3.) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1, sostituire le parole: In presenza con le seguenti: In caso di offerta.

3. 9. (ex 3. 81.) Pagano.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1, dopo le parole: una delle seguenti condizioni, aggiungere le seguenti: offerte dalle imprese.

3. 10. (ex 3. 104.) Pagano.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1, sostituire la parola: determinato con le seguenti: individuato, per almeno cinque anni,

3. 403. Pesco.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1, sostituire la parola: determinato con le seguenti: individuato, per almeno tre anni,

3. 404. Pesco.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1, lettera b), dopo le parole: su proposta dell'impresa di assicurazione aggiungere le seguenti: e senza alcun costo a carico dell'assicurato.

Conseguentemente, sostituire il comma 3, con il seguente:

3. Nei casi di cui al comma 1, lettere *b)* e *c)*, il mancato rinnovo del contratto per almeno due anni da parte dell'assicurato può comportare l'addebito a suo carico di un contributo *una tantum* non superiore a euro trenta per la gestione, installazione e rimozione dei dispositivi di cui alla lettera *b)* del comma 1; a tale propria facoltà l'impresa di assicurazione deve dare particolare evidenza nel contratto. La riduzione del premio prevista nei casi di cui al comma 1, lettere *b)* e *c)*, si applica, altresì, in caso di contratto stipulato con un nuovo assicurato e in caso di scadenza di un contratto o di stipulazione di un nuovo contratto di assicurazione fra le stesse parti. Resta fermo l'obbligo di rispettare i parametri stabiliti dal contratto di assicurazione.

3. 11. (ex 3. 111.) Da Villa.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1, lettera b), dopo le parole: su

proposta dell'impresa di assicurazione aggiungere le seguenti: e senza alcun costo a carico dell'assicurato.

3. 12. (ex 3. 110.) Da Villa.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1, lettera b), dopo le parole: o sono già presenti aggiungere le seguenti: e portabili ai sensi dell'articolo 32, comma 1-bis, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, e successive modificazioni.

3. 13. (ex 3. 20.) Sottanelli, Galgano, Catalano.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, alla lettera b), sopprimere le parole: ovvero ulteriori dispositivi, individuati, per i soli requisiti funzionali minimi necessari a garantire l'utilizzo dei dati raccolti.

3. 14. (ex 3. 156.) Pesco.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1, lettera b), sopprimere le parole: , in particolare, ai fini tariffari e della determinazione della responsabilità in occasione dei sinistri.

3. 15. (ex 3. 13.) Paglia, Ricciatti, Ferrara, Busin.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1, lettera b), sopprimere le parole: tariffari e.

3. 16. (ex 3. 12.) Colletti.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, sopprimere il comma 1-bis.

Conseguentemente, sopprimere il comma 1-bis.

***3. 405.** Pagano.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, sopprimere il comma 1-bis.

Conseguentemente, sopprimere il comma 1-bis.

***3. 406.** Polidori, Sandra Savino.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1-bis, primo periodo, sostituire le parole da: non può essere inferiore fino alla fine del comma con le seguenti: deve essere significativo e deve essere comunicato all'IVASS. Resta fermo l'obbligo di rispettare i parametri stabiliti dal contratto di assicurazione. La misura dello sconto è funzione del tasso di sinistrosità delle province, a parità di condizioni soggettive dell'assicurato. Al fine del conseguimento della massima trasparenza, l'impresa di assicurazione pubblica nel proprio sito internet l'entità della riduzione dei premi effettuata ai sensi delle disposizioni di cui al comma 1, secondo forme di pubblicità che ne rendano efficace e chiara l'applicazione. L'IVASS verifica costantemente l'adempimento da parte della compagnia sulle disposizioni di cui al comma 1.

Conseguentemente:

sopprimere il comma 1-bis;

all'articolo 6-bis, sopprimere il comma 2.

3. 408. Giampaolo Galli, Tinagli, Fusilli, Zoggia.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1-bis, primo periodo, sostituire le parole da: non può essere inferiore fino alla fine del comma con le seguenti: deve essere significativo e deve essere comunicato all'IVASS. Resta fermo l'obbligo di rispettare i parametri stabiliti dal contratto di assicurazione. La misura dello sconto è funzione del tasso di sinistrosità delle province, a parità di condizioni soggettive dell'assicurato. Al fine del conseguimento della massima trasparenza, l'im-

presa di assicurazione pubblica nel proprio sito internet l'entità della riduzione dei premi effettuata ai sensi delle disposizioni di cui al comma 1, secondo forme di pubblicità che ne rendano efficace e chiara l'applicazione. L'IVASS verifica costantemente l'adempimento da parte della compagnia sulle disposizioni di cui al comma 1.

Conseguentemente, sopprimere il comma 1-bis.

3. 409. Polidori, Sandra Savino.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1-bis, primo periodo, sostituire le parole da: non può essere inferiore fino alla fine del comma con le seguenti: deve essere significativo e deve essere comunicato all'IVASS. Resta fermo l'obbligo di rispettare i parametri stabiliti dal contratto di assicurazione. La misura dello sconto è funzione del tasso di sinistrosità delle regioni, a parità di condizioni soggettive dell'assicurato. Al fine del conseguimento della massima trasparenza, l'impresa di assicurazione pubblica sul proprio sito internet l'entità della riduzione dei premi effettuata ai sensi delle disposizioni di cui al comma 1, secondo forme di pubblicità che ne rendano efficace e chiara l'applicazione. L'IVASS verifica costantemente l'adempimento da parte della compagnia sulle disposizioni di cui al comma 1.

Conseguentemente:

sopprimere il comma 1-bis;

all'articolo 6-bis, sopprimere il comma 2.

***3. 410.** Sottanelli, Galgano.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1-bis, primo periodo, sostituire le parole da: non può essere inferiore fino alla fine del comma con le seguenti: deve essere significativo e deve essere comunicato all'IVASS. Resta fermo l'obbligo di

rispettare i parametri stabiliti dal contratto di assicurazione. La misura dello sconto è funzione del tasso di sinistrosità delle regioni, a parità di condizioni soggettive dell'assicurato. Al fine del conseguimento della massima trasparenza, l'impresa di assicurazione pubblica sul proprio sito *internet* l'entità della riduzione dei premi effettuata ai sensi delle disposizioni di cui al comma 1, secondo forme di pubblicità che ne rendano efficace e chiara l'applicazione. L'IVASS verifica costantemente l'adempimento da parte della compagnia sulle disposizioni di cui al comma 1.

Conseguentemente:

sopprimere il comma 1-bis;

all'articolo 6-bis, sopprimere il comma 2.

***3. 411.** Pagano.

*Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1-bis, primo periodo, sostituire le parole da: non può essere inferiore fino alla fine del comma con le seguenti: deve essere significativo e deve essere comunicato all'IVASS. Resta fermo l'obbligo di rispettare i parametri stabiliti dal contratto di assicurazione. La misura dello sconto è funzione del tasso di sinistrosità delle regioni, a parità di condizioni soggettive dell'assicurato. Al fine del conseguimento della massima trasparenza, l'impresa di assicurazione pubblica sul proprio sito *internet* l'entità della riduzione dei premi effettuata ai sensi delle disposizioni di cui al comma 1, secondo forme di pubblicità che ne rendano efficace e chiara l'applicazione. L'IVASS verifica costantemente l'adempimento da parte della compagnia sulle disposizioni di cui al comma 1.*

Conseguentemente, sopprimere il comma 1-bis.

3. 412. Polidori, Sandra Savino.

*Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1-bis, primo periodo, sostituire le parole da: non può essere inferiore fino a: maggiore tasso di sinistrosità con le seguenti: si applica con riferimento al premio di tariffa vigente per i contratti in cui non vengano sottoscritte le clausole di cui al presente articolo. Resta fermo l'obbligo di rispettare i parametri stabiliti dal contratto di assicurazione. Nelle province nelle quali la frequenza sinistri e l'incidenza delle frodi risultino superiori alla media nazionale lo sconto da riconoscere deve essere maggiorato. L'IVASS sulla base dei dati di mercato calcola i valori combinati della frequenza sinistri e dell'incidenza delle frodi in ogni provincia e individua le aree provinciali in cui lo sconto di cui al comma 1 deve essere aumentato, dandone informazione alle imprese di assicurazione e agli assicurati sul proprio sito *internet*.*

3. 407. Sottanelli.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1-bis, primo periodo, sostituire le parole: a una percentuale determinata dall'IVASS con le seguenti: al 20 per cento rispetto al prezzo della polizza altrimenti applicato ovvero, in caso di contratto stipulato con un nuovo assicurato, non può essere inferiore al 30 per cento dell'importo risultante dalla somma dei premi RCA incassati nella regione dalla medesima compagnia nell'anno precedente divisa per il numero degli assicurati nella stessa regione.

3. 413. Colletti.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1-bis, primo periodo, sostituire le parole: determinata dall'IVASS con le seguenti: pari almeno al 50 per cento.

3. 414. Pesco.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1-bis, primo periodo, sostituire le

parole: determinata dall'IVASS con le seguenti: non inferiore al 40 per cento.

3. 415. Ruocco.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1-bis, primo periodo, sostituire le parole: determinata dall'IVASS con le seguenti: non inferiore al 35 per cento.

3. 416. Ruocco.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1-bis, primo periodo, sostituire le parole: determinata dall'IVASS con le seguenti: non inferiore al 30 per cento.

3. 417. Pesco.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1-bis, primo periodo, sostituire le parole: determinata dall'IVASS con le seguenti: non inferiore al 25 per cento.

3. 418. Ruocco.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1-bis, dopo il secondo periodo, aggiungere il seguente: Con l'accettazione dello sconto, l'impresa di assicurazione si impegna altresì a non aumentare il prezzo del premio assicurativo per un periodo non inferiore a 5 anni, ad eccezione dei casi di variazioni contrattuali richieste dell'assicurato o di introduzione di nuove disposizioni normative.

3. 419. Pesco.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1-bis, dopo il terzo periodo, aggiungere il seguente: I maggiori costi sostenuti dalle imprese di assicurazione in applicazione del precedente periodo non devono comportare un aumento delle tariffe a carico degli assicurati ubicati sul territorio nazionale.

3. 430. Allasia, Busin.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1-bis, ultimo periodo, dopo le parole: nel proprio sito internet aggiungere le seguenti: , oltre all'algoritmo matematico utilizzato per il calcolo del premio assicurativo, le variabili utilizzate per il calcolo ed i pesi associati alle diverse variabili,

3. 420. Pesco.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1-bis, ultimo periodo, dopo le parole: nel proprio sito internet aggiungere le seguenti: i criteri di calcolo del premio assicurativo, comprese le variabili utilizzate per il calcolo ed i pesi associati alle diverse variabili, nonché.

3. 421. Pesco.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1-bis, ultimo periodo, sostituire le parole: che ne rendano efficace e chiara l'applicazione con le seguenti: di chiara ed efficace applicazione e indica nel prospetto informativo o nella proposta contrattuale tutte le variabili che incidono nella determinazione del premio assicurativo ed in che misura incidono sul medesimo.

3. 422. Pesco.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 1-ter, sostituire le parole: da 5.000 euro a 40.000 euro con le seguenti: da 1.000 a 5.000 euro.

3. 423. Sottanelli.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 2, sostituire le parole: per ciascuna delle condizioni di cui al comma 1 con le seguenti: per le condizioni contrattuali proposte tra quelle previste al comma 1.

***3. 17.** (ex 3. 119.) Pagano.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 2, sostituire le parole: per ciascuna delle condizioni di cui al comma 1 con le seguenti: per le condizioni contrattuali proposte tra quelle previste al comma 1.

***3. 18.** (ex 3. 122.) Sottanelli, Galgano.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 3, secondo periodo, sostituire la parola: proprietà con la seguente: titolarità.

****3. 424.** Sottanelli.

(Approvato)

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 3, secondo periodo, sostituire la parola: proprietà con la seguente: titolarità.

****3. 450.** Boccadutri, Giampaolo Galli, Fusilli.

(Approvato)

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 3, dopo il terzo periodo, aggiungere il seguente: È facoltà dell'impresa di assicurazione di modulare il premio sulla base del comportamento osservato dall'assicurato sulla base dei parametri previsti dal contratto.

***3. 425.** Sottanelli.

Al comma 1, capoverso ART. 132-ter, comma 3, dopo il terzo periodo, aggiungere il seguente: È facoltà dell'impresa di assicurazione di modulare il premio sulla base del comportamento osservato dall'assicurato sulla base dei parametri previsti dal contratto.

***3. 451.** Boccadutri, Giampaolo Galli, Fusilli.

Al comma 1-quinquies, dopo le parole: sconto significativo aggiungere le seguenti: , in ogni caso in misura non inferiore al 40 per cento,

3. 426. Pesco.

Al comma 1-quinquies, dopo le parole: sconto significativo aggiungere le seguenti: , in ogni caso in misura non inferiore al 30 per cento,.

3. 427. Pesco.

Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:

ART. 3-bis.

(Principio della libertà di scelta dell'assicurato).

1. Dopo l'articolo 142-ter del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, è inserito il seguente:

« ART. 142-quater.

(Libertà di scelta dell'assicurato e obbligo informativo. Clausole assicurative vessatorie).

1. Tutti i contratti di assicurazione prevedono espressamente la facoltà dell'assicurato di avvalersi di imprese di autoriparazione di propria fiducia, abilitate ai sensi della legge 5 febbraio 1992, n. 122, e successive modificazioni ed integrazioni, per la riparazione del danno. Tale indicazione deve essere riportata all'atto della stipulazione di nuovi contratti, nonché in occasione di ogni rinnovo contrattuale, ed è inserita esplicitamente nella nota informativa prevista dall'articolo 185.

2. Le clausole dirette ad escludere, limitare o condizionare la libertà di scelta dell'assicurato si presumono vessatorie e sono nulle ai sensi degli articoli 33 e 36 del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, e successive modificazioni ed integrazioni, in quanto dirette a determinare un significativo squilibrio dei diritti e degli obblighi derivanti dal contratto. ».

***3. 01.** (ex 3. 01.) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:

ART. 3-bis.

(Principio della libertà di scelta dell'assicurato).

1. Dopo l'articolo 142-ter del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, è inserito il seguente:

« ART. 142-quater.

(Libertà di scelta dell'assicurato e obbligo informativo. Clausole assicurative vessatorie).

1. Tutti i contratti di assicurazione prevedono espressamente la facoltà dell'assicurato di avvalersi di imprese di autoriparazione di propria fiducia, abilitate ai sensi della legge 5 febbraio 1992, n. 122, e successive modificazioni ed integrazioni, per la riparazione del danno. Tale indicazione deve essere riportata all'atto della stipulazione di nuovi contratti, nonché in occasione di ogni rinnovo contrattuale, ed è inserita esplicitamente nella nota informativa prevista dall'articolo 185.

2. Le clausole dirette ad escludere, limitare o condizionare la libertà di scelta dell'assicurato si presumono vessatorie e sono nulle ai sensi degli articoli 33 e 36 del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, e successive modificazioni ed integrazioni, in quanto dirette a determinare un significativo squilibrio dei diritti e degli obblighi derivanti dal contratto. ».

***3. 02.** (ex 3. 04.) Pastorelli.

Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:

ART. 3-bis.

(Principio della libertà di scelta dell'assicurato).

1. Dopo l'articolo 142-ter del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, è inserito il seguente:

« ART. 142-quater.

(Libertà di scelta dell'assicurato e obbligo informativo. Clausole assicurative vessatorie).

1. Tutti i contratti di assicurazione prevedono espressamente la facoltà del-

l'assicurato di avvalersi di imprese di autoriparazione di propria fiducia, abilitate ai sensi della legge 5 febbraio 1992, n. 122, e successive modificazioni ed integrazioni, per la riparazione del danno. Tale indicazione deve essere riportata all'atto della stipulazione di nuovi contratti, nonché in occasione di ogni rinnovo contrattuale, ed è inserita esplicitamente nella nota informativa prevista dall'articolo 185.

2. Le clausole dirette ad escludere, limitare o condizionare la libertà di scelta dell'assicurato si presumono vessatorie e sono nulle ai sensi degli articoli 33 e 36 del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, e successive modificazioni ed integrazioni, in quanto dirette a determinare un significativo squilibrio dei diritti e degli obblighi derivanti dal contratto. »

***3. 03.** (ex 3. 06.) Pratavia, Matteo Bragantini, Caon.

Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:

ART. 3-bis.

(Principio della libertà di scelta dell'assicurato).

1. Dopo l'articolo 142-ter del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, è inserito il seguente:

« ART. 142-quater.

(Libertà di scelta dell'assicurato e obbligo informativo. Clausole assicurative vessatorie).

1. Tutti i contratti di assicurazione prevedono espressamente la facoltà dell'assicurato di avvalersi di imprese di autoriparazione di propria fiducia, abilitate ai sensi della legge 5 febbraio 1992, n. 122, e successive modificazioni ed integrazioni, per la riparazione del danno. Tale indi-

cazione deve essere riportata all'atto della stipulazione di nuovi contratti, nonché in occasione di ogni rinnovo contrattuale, ed è inserita esplicitamente nella nota informativa prevista dall'articolo 185.

2. Le clausole dirette ad escludere, limitare o condizionare la libertà di scelta dell'assicurato si presumono vessatorie e sono nulle ai sensi degli articoli 33 e 36 del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, e successive modificazioni ed integrazioni, in quanto dirette a determinare un significativo squilibrio dei diritti e degli obblighi derivanti dal contratto. »

***3. 04.** (ex 3. 012.) Locatelli.

Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:

ART. 3-bis.

(Principio della libertà di scelta dell'assicurato).

1. Dopo l'articolo 142-ter del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, è inserito il seguente:

« ART. 142-quater.

(Libertà di scelta dell'assicurato e obbligo informativo. Clausole assicurative vessatorie).

1. Tutti i contratti di assicurazione prevedono espressamente la facoltà dell'assicurato di avvalersi di imprese di autoriparazione di propria fiducia, abilitate ai sensi della legge 5 febbraio 1992, n. 122, e successive modificazioni ed integrazioni, per la riparazione del danno. Tale indicazione deve essere riportata all'atto della stipulazione di nuovi contratti, nonché in occasione di ogni rinnovo contrattuale, ed è inserita esplicitamente nella nota informativa prevista dall'articolo 185.

2. Le clausole dirette ad escludere, limitare o condizionare la libertà di scelta dell'assicurato si presumono vessatorie e sono nulle ai sensi degli articoli 33 e 36 del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, e successive modificazioni ed in-

tegrazioni, in quanto dirette a determinare un significativo squilibrio dei diritti e degli obblighi derivanti dal contratto. ».

***3. 05.** (ex 3. 014.) Vignali, Pizzolante.

Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:

ART. 3-bis.

(Principio della libertà di scelta dell'assicurato).

1. Dopo l'articolo 142-ter del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, è inserito il seguente:

« ART. 142-quater.

(Libertà di scelta dell'assicurato e obbligo informativo. Clausole assicurative vessatorie).

1. Tutti i contratti di assicurazione prevedono espressamente la facoltà dell'assicurato di avvalersi di imprese di autoriparazione di propria fiducia, abilitate ai sensi della legge 5 febbraio 1992, n. 122, e successive modificazioni ed integrazioni, per la riparazione del danno. Tale indicazione deve essere riportata all'atto della stipulazione di nuovi contratti, nonché in occasione di ogni rinnovo contrattuale, ed è inserita esplicitamente nella nota informativa prevista dall'articolo 185.

2. Le clausole dirette ad escludere, limitare o condizionare la libertà di scelta dell'assicurato si presumono vessatorie e sono nulle ai sensi degli articoli 33 e 36 del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, e successive modificazioni ed integrazioni, in quanto dirette a determinare un significativo squilibrio dei diritti e degli obblighi derivanti dal contratto. »

***3. 06.** (ex 7. 06.) Allasia, Busin.

Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:

ART. 3-bis.

(Trasparenza del valore dei premi assicurativi).

1. Al comma 1 dell'articolo 183 del codice delle assicurazioni private, di cui al

decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, dopo la lettera *d*) è aggiunta la seguente:

« *d-bis*) indicare nel prospetto informativo o nella proposta contrattuale tutte le variabili che incidono nella determinazione del premio assicurativo ed in che misura incidono sul medesimo; »

3. 07. (ex 3. 015.) Pesco.

A.C. 3012-A – Articolo 4

ARTICOLO 4 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLE COMMISSIONI
IDENTICO A QUELLO DEL GOVERNO

ART. 4.

(Trasparenza delle variazioni del premio).

1. Al comma 1 dell'articolo 133 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni, le parole: « La predetta variazione in diminuzione del premio » sono sostituite dalle seguenti: « La predetta variazione del premio, in aumento o in diminuzione, da indicare in valore assoluto e in percentuale all'atto dell'offerta di preventivo della stipulazione o di rinnovo, ».

PROPOSTE EMENDATIVE RIFERITE ALL'ARTICOLO 4 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 4.

(Trasparenza delle variazioni del premio).

Sostituirlo con il seguente:

ART. 4.

(Trasparenza delle variazioni del premio).

1. All'articolo 133, comma 1, terzo periodo, del codice delle assicurazioni pri-

vate, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, dopo le parole: « La predetta variazione in diminuzione del premio » aggiungere le seguenti: « , da indicare in valore assoluto e in percentuale all'atto dell'offerta di preventivo della stipulazione o di rinnovo, ».

4. 1. (ex 4. 2.) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

1-bis. Il quarto periodo del comma 1 dell'articolo 133 del codice di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente: « Il mancato rispetto della disposizione di cui al presente comma comporta l'applicazione, da parte dell'IVASS, di una sanzione amministrativa da euro 10.000 a euro 200.000 ».

1-ter. Dopo il comma 2 dell'articolo 133 del codice di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, è aggiunto il seguente:

« *2-bis.* Per i contratti di assicurazione riguardanti la circolazione di veicoli a motore, al raggiungimento della classe di merito 3, ovvero al compimento del settimo anno di assicurazione senza applicazione di *malus* in caso di contratti stipulati ai sensi dell'articolo 134, comma *4-bis*, è fatto obbligo alle imprese di assicurazione di applicare la tariffa minima nazionale ».

4. 2. (ex 4. 3.) Colletti.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. All'articolo 133 del codice di cui al decreto legislativo n. 209 del 2005, e successive modificazioni, dopo il comma 1, è aggiunto il seguente:

« *1-bis.* È fatto divieto alle imprese di assicurazione di differenziare la progressione e la attribuzione delle classi di merito interne in funzione della durata del

rapporto contrattuale tra l'assicurato e la medesima impresa, ovvero in base a parametri che ostacolino la mobilità tra diverse compagnie assicurative, garantendo, in particolare, nell'ambito della classe di merito, le condizioni di premio assegnate agli assicurati aventi identiche caratteristiche di rischio del soggetto che stipula il nuovo contratto».

4. 3. (ex 4. 8.) Luigi Di Maio, Pesco, Fantinati, Della Valle, Da Villa, Crippa, Cancelleri, Vallascas, Ruocco.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. All'articolo 133 dopo il comma 2 è aggiunto il seguente:

«2-bis. È fatto divieto alle imprese di assicurazione di variare ovvero differenziare le formule tariffarie ovvero il premio assicurativo in base alla residenza o al domicilio dell'assicurato o del proprietario del veicolo».

4. 4. (ex 4. 9.) Colletti.

Dopo l'articolo 4, aggiungere il seguente:

ART. 4-bis.

(Trasparenza del calcolo dei tempi e dei costi di riparazione dei veicoli in caso di sinistro stradale).

1. In caso di sinistro stradale, il perito incaricato della valutazione del danno, nel redigere la perizia, deve fare riferimento ai tempi relativi alla sostituzione di componenti e di riparazione del danno.

2. Presso l'IVASS è istituito un tavolo di lavoro indipendente, atto a determinare, basandosi sui dati tecnici forniti dai costruttori dei veicoli, i costi relativi ai componenti e ai tempi di sostituzione degli stessi, nonché a determinare i tempi di riparazione dei danni subiti dal veicolo prendendo in considerazione altresì la tec-

nologia idonea da utilizzare affinché venga ripristinato il danno a regola d'arte e secondo le specifiche del costruttore.

3. Le tabelle elaborate di cui al comma 2 e il calcolo da parte del perito secondo le specifiche del comma 1, devono garantire il ripristino del veicolo danneggiato in coerenza con il principio della sicurezza stradale. Il perito incaricato di cui al comma 1, deve indicare nella sua perizia quelle che sono le riparazioni e le sostituzioni necessarie affinché il veicolo possa circolare nuovamente su strada in sicurezza. I relativi danni devono essere risarciti da parte dell'assicurazione anche laddove il costo della riparazione superi il valore di mercato del veicolo, qualora il danneggiato acconsenta al risarcimento in forma specifica ovvero presenti la fattura emessa dall'impresa di autoriparazione abilitata ai sensi della legge 5 febbraio 1992, n. 122, che ha eseguito le riparazioni.

4. Le tabelle di cui al comma 2 devono essere determinate entro 3 mesi dalla data di approvazione della presente legge e aggiornate ogni anno. Le case costruttrici dei veicoli, nonché i produttori dei veicoli, devono obbligatoriamente fornire i dati necessari per la determinazione dei tempi e dei costi di cui al comma 2. In caso di rifiuto, viene applicata dall'IVASS una sanzione di 100.000 euro.

5. Le sanzioni di cui al comma precedente entrano a far parte delle disponibilità di bilancio dell'IVASS, e devono essere impiegate esclusivamente per le funzioni istituzionali svolte dall'istituto.

4. 01. (ex 4. 02.) Catalano, Galgano.

A.C. 3012-A – Articolo 5

ARTICOLO 5 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLE COMMISSIONI

ART. 5.

(Misure relative all'assegnazione delle classi di merito).

1. All'articolo 134 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e succes-

sive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 4-*bis*, dopo le parole: « non può assegnare al contratto una classe di merito più sfavorevole rispetto a quella risultante dall'ultimo attestato di rischio conseguito sul veicolo già assicurato » sono aggiunte le seguenti: « e non può discriminare in funzione della durata del rapporto garantendo, nell'ambito della classe di merito, le condizioni di premio assegnate agli assicurati aventi le stesse caratteristiche di rischio del soggetto che stipula il nuovo contratto. Le certificazioni dello stato di famiglia rilasciate per le finalità di cui al presente comma sono esenti dall'imposta di bollo di cui al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 642 »;

b) al comma 4-*ter* è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « In ogni caso, le variazioni peggiorative apportate alla classe di merito e i conseguenti incrementi del premio per gli assicurati che hanno esercitato la facoltà di cui all'articolo 132-*ter*, comma 1, lettera b), devono essere inferiori a quelli altrimenti applicati. »;

c) dopo il comma 4-*ter* è inserito il seguente:

« 4-*ter.1*. Conseguentemente al verificarsi di un sinistro, qualora l'assicurato accetti l'installazione di uno dei dispositivi di cui all'articolo 132-*ter*, le variazioni peggiorative apportate alla classe di merito e i conseguenti incrementi del premio devono essere inferiori a quelli altrimenti applicati ».

1-*bis*. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, lettera a), quantificati in euro 500.000 a decorrere dall'anno 2015, si provvede mediante riduzione delle dotazioni finanziarie di parte corrente iscritte, nell'ambito delle spese rimodulabili di cui all'articolo 21, comma 5, lettera b), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, nel programma « Programmazione economico-finanziaria e politiche di bilancio », nella missione

« Politiche economico-finanziarie e di bilancio » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze.

PROPOSTE EMENDATIVE RIFERITE ALL'ARTICOLO 5 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 5.

(Misure relative all'assegnazione delle classi di merito).

Sopprimerlo.

*5. 1. (ex 5. 4.) Sottanelli, Galgano.

Sopprimerlo.

*5. 2. (ex 5. 6.) Pagano.

Al comma 1, premettere il seguente:

01. All'articolo 134 del codice di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 3, al primo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « ed è registrata all'anagrafe nazionale delle persone abilitate alla guida » e al secondo periodo, la parola: « cinque » è sostituita dalla seguente: « dieci »;

b) il comma 4 è sostituito dal seguente:

« 4. L'attestazione sullo stato del rischio è consegnata dal contraente all'impresa di assicurazione, nel caso in cui sia stato stipulato un nuovo contratto al quale l'impresa è tenuta ad assegnare una classe di merito che non sia più sfavorevole rispetto a quella risultante dall'attestazione stessa »;

c) al comma 4-*bis*, dopo le parole: « nucleo familiare » sono inserite le se-

guenti: « ovvero da un figlio convivente con l'altro genitore » ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « In ogni caso, qualora il contraente non sia dotato di un valido attestato di rischio, l'impresa di assicurazione non può assegnare al contratto una classe di merito inferiore alla classe 9, ovvero a quella media ».

5. 3. (ex 5. 8.) Colletti.

Al comma 1, lettera a), sopprimere le parole: garantendo, nell'ambito della classe di merito, le condizioni di premio assegnate agli assicurati aventi le stesse caratteristiche di rischio del soggetto che stipula il nuovo contratto.

5. 4. (ex 5. 9.) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Al comma 1, lettera a), sopprimere le parole: Le certificazioni fino a: n. 642.

Conseguentemente, sopprimere il comma 1-bis.

5. 500. (da votare ai sensi dell'articolo 86, comma 4-bis, del Regolamento)

(Approvato)

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente:

a-bis) al comma 4-bis, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « In ogni caso, qualora il contraente non sia dotato di un valido attestato di rischio, l'impresa di assicurazione non può assegnare al contratto una classe di merito non più favorevole della nona ovvero a quella media ».

5. 5. (ex 5. 10.) Colletti.

Dopo l'articolo 5, aggiungere il seguente:

ART. 5-bis.

1. Le imprese di assicurazione sono tenute a riconoscere sia in sede di rinnovo

che di nuovo contratto, anche in assenza di esplicita richiesta dei singoli interessati, una tariffa-premio ai contraenti e/o assicurati che non abbiano denunciato sinistri negli ultimi cinque anni. Tale tariffa-premio dovrà essere riconosciuta con l'applicazione del premio più basso previsto sull'intero territorio nazionale, da ciascuna compagnia di assicurazione, per la corrispondente classe universale di rischio (CU) di assegnazione del singolo contraente/assicurato, come risultante dall'attestato di rischio.

5. 0400. (vedi 5. 01.) Luigi Di Maio, Fantinati, Da Villa, Crippa, Della Valle, Vallascas, Cancelleri.

Dopo l'articolo 5, aggiungere il seguente:

ART. 5-bis.

1. Ai contraenti e/o assicurati che non abbiano denunciato sinistri negli ultimi otto anni è ulteriormente riconosciuta dall'impresa di assicurazione una significativa riduzione del premio, in misura direttamente proporzionale alla percentuale di sinistrosità rilevata nel territorio dalla medesima impresa.

5. 0401. (vedi 5. 01.) Luigi Di Maio, Pesco, Ruocco, Fantinati, Da Villa, Crippa, Della Valle, Vallascas, Cancelleri.

Dopo l'articolo 5, aggiungere il seguente:

ART. 5-bis.

1. Il mancato rispetto da parte dell'impresa assicuratrice dell'obbligo di riduzione del premio nei casi di cui al comma 3-sexies dell'articolo 32 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, come introdotto dal comma 1 del presente articolo, comporta l'applicazione alla medesima impresa, da parte dell'IVASS, di una sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 euro a 40.000 euro e

la riduzione automatica del premio di assicurazione relativo al contratto in essere.

5. 0402. (vedi 5. 01.) Luigi Di Maio, Pesco, Ruocco, Fantinati, Da Villa, Crippa, Della Valle, Vallascas, Cancelleri.

Dopo l'articolo 5, aggiungere il seguente:

ART. 5-bis.

1. Al fine del conseguimento della massima trasparenza, ogni impresa di assicurazione pubblica sul proprio sito internet l'entità della riduzione dei premi effettuata ai sensi dell'articolo 32, comma 3-*sexies*, come introdotto dal presente articolo, secondo forme di pubblicità che ne rendano efficace e chiara l'applicazione. L'impresa comunica altresì i medesimi dati al Ministero dello sviluppo economico e all'IVASS, ai fini della loro pubblicazione sui rispettivi siti internet.

2. L'IVASS esercita poteri di controllo e di monitoraggio in merito all'osservanza delle disposizioni contenute nel presente articolo. Il mancato rispetto delle disposizioni di cui al comma 1 comporta l'applicazione da parte dell'IVASS di una sanzione amministrativa pecuniaria da 1.000 euro a 10.000 euro. I relativi importi sono versati all'entrata del bilancio per essere riassegnate al Fondo di garanzia vittime della strada.

5. 0403. (vedi 5. 01.) Luigi Di Maio, Pesco, Ruocco, Fantinati, Da Villa, Crippa, Della Valle, Vallascas, Cancelleri.

A.C. 3012-A – Articolo 6

**ARTICOLO 6 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLE COMMISSIONI**

ART. 6.

(Identificazione dei testimoni di sinistri con soli danni a cose).

1. All'articolo 135 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legi-

slativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

« 3-*bis*. In caso di sinistri con soli danni a cose, l'identificazione di eventuali testimoni sul luogo di accadimento dell'incidente deve risultare dalla richiesta di risarcimento presentata all'impresa di assicurazione ai sensi degli articoli 148 e 149 o dall'invito alla stipula della negoziazione assistita ovvero può essere richiesta dall'impresa di assicurazione. In quest'ultimo caso, l'impresa di assicurazione deve effettuare la richiesta di indicazione dei testimoni con raccomandata con avviso di ricevimento entro il termine di sessanta giorni dalla denuncia del sinistro e la parte che riceve tale richiesta effettua la comunicazione dei testimoni, a mezzo di raccomandata con avviso di ricevimento, entro il termine di sessanta giorni dalla ricezione della richiesta. L'impresa di assicurazione deve procedere a sua volta all'individuazione e alla comunicazione di eventuali ulteriori testimoni entro il termine di sessanta giorni. Fatte salve le risultanze contenute in verbali delle autorità di polizia intervenute sul luogo dell'incidente, l'identificazione dei testimoni avvenuta in un momento successivo comporta l'inammissibilità della prova testimoniale addotta.

3-*ter*. In caso di giudizio, il giudice, sulla base della documentazione prodotta, non ammette le testimonianze che non risultino acquisite secondo le modalità previste dal comma 3-*bis*. Il giudice dispone l'audizione dei testimoni che non sono stati indicati nel rispetto del citato comma 3-*bis* nei soli casi in cui risulti comprovata l'oggettiva impossibilità della loro tempestiva identificazione.

3-*quater*. Nelle controversie civili promosse per l'accertamento della responsabilità e per la quantificazione dei danni, il giudice, anche su documentata segnalazione delle parti che, a tale fine, possono richiedere i dati all'IVASS, trasmette un'informativa alla procura della Repubblica, per quanto di competenza, in rela-

zione alla ricorrenza dei medesimi nominativi di testimoni già chiamati in più di tre cause concernenti la responsabilità civile da circolazione stradale negli ultimi cinque anni. Il presente comma non si applica agli ufficiali e agli agenti delle autorità di polizia che sono chiamati a testimoniare ».

PROPOSTE EMENDATIVE RIFERITE ALL'ARTICOLO 6 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 6.

(Identificazione dei testimoni di sinistri con soli danni a cose).

Sopprimerlo.

***6. 1.** (ex 6. 17.) Vignali, Pagano.

Sopprimerlo.

***6. 2.** (ex 6. 19.) Colletti, Pesco, Vallascas.

Al comma 1, sopprimere i capoversi commi 3-bis e 3-ter.

****6. 3.** (ex 6. 22.) Colletti.

Al comma 1, sopprimere i capoversi commi 3-bis e 3-ter.

****6. 4.** (ex 6. 31.) Prativiera, Matteo Bragantini, Caon.

Al comma 1, sopprimere i capoversi commi 3-bis e 3-ter.

****6. 5.** (ex 6. 36.) Pizzolante, Vignali.

Al comma 1, sopprimere i capoversi commi 3-bis e 3-ter.

****6. 14.** (ex 6. 37.) Locatelli.

Al comma 1, sopprimere i capoversi commi 3-bis e 3-ter.

****6. 6.** (ex 6. 40.) Gebhard, Alfreider, Plangger, Schullian, Ottobre, Marguerrettaz.

Al comma 1, sopprimere i capoversi commi 3-bis e 3-ter.

****6. 7.** (ex 6. 42.) Pastorelli.

Al comma 1, capoverso comma 3-bis, sopprimere le parole: in caso di sinistri con soli danni a cose.

Conseguentemente, alla rubrica, sopprimere le parole: con soli danni a cose.

6. 8. (ex 6. 43.) Pagano.

Al comma 1, capoverso comma 3-bis, primo periodo, sostituire le parole: sinistri con soli danni a cose con la seguente: sinistro.

Conseguentemente, alla rubrica, sopprimere le parole: con soli danni a cose.

6. 9. (ex 6. 47.) Sottanelli, Galgano, Antimo Cesaro.

Al comma 1, capoverso comma 3-bis, secondo periodo, dopo le parole: avviso di ricevimento aggiungere le seguenti: o posta elettronica certificata.

6. 400. Colletti.

Al comma 1, capoverso comma 3-bis, sopprimere l'ultimo periodo.

6. 401. Colletti.

Al comma 1, capoverso 3-quater, sostituire il primo periodo con il seguente: Nelle controversie civili attivate per l'accertamento e a responsabilità e la quantificazione dei danni, il giudice, su documentata

segnalazione dell'IVASS o delle parti, trasmette un'informativa alla Procura della Repubblica, per quanto di competenza, in relazione alla ricorrenza dei medesimi nominativi di testimoni già chiamati in più di tre cause concernenti la responsabilità civile da circolazione stradale negli ultimi cinque anni.

6. 10. (ex 6. 54.) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Al comma 1, capoverso 3-quater, primo periodo, sostituire le parole: già chiamati in più di tre cause concernenti la responsabilità civile da circolazione stradale negli ultimi cinque anni *con le seguenti:* registrati nella banca dati dell'IVASS in almeno tre sinistri.

***6. 11.** (ex 6. 50.) Sottanelli, Galgano, Antimo Cesaro, Catalano.

Al comma 1, capoverso 3-quater, primo periodo, sostituire le parole: già chiamati in più di tre cause concernenti la responsabilità civile da circolazione stradale negli ultimi cinque anni *con le seguenti:* registrati nella banca dati dell'IVASS in almeno tre sinistri.

***6. 12.** (ex 6. 51.) Pagano.

Al comma 1, capoverso 3-quater, dopo il primo periodo, aggiungere il seguente: Tale informativa è trasmessa dall'IVASS alla procura della Repubblica, per quanto di competenza, anche nel caso che un medesimo testimone sia identificato ai sensi del comma 3-bis più di cinque volte negli ultimi nove anni.

6. 13. (ex 6. 49.) Da Villa.

Dopo l'articolo 6, aggiungere il seguente:

ART. 6-bis.

1. Dopo l'articolo 135 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto

legislativo 7 settembre 2005, n. 209, è inserito il seguente:

«ART. 135-bis. — (*Istituzione della Banca dati nazionale dei veicoli coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile automobilistica verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile*). — 1. Nelle more del concreto funzionamento dell'archivio informatico integrato istituito presso l'IVASS, di cui all'articolo 21 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, e successive modificazioni, al fine di ridurre progressivamente il costo dei premi assicurativi per la responsabilità civile automobilistica è istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la Banca dati nazionale dei veicoli coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile automobilistica verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile, di seguito denominata "Banca".

2. Alla Banca affluiscono tutti i dati della Motorizzazione civile relativi ai veicoli a motore immatricolati e circolanti in Italia, nonché i dati relativi alla copertura assicurativa obbligatoria degli stessi veicoli.

3. Le imprese di assicurazione sono tenute a comunicare i dati riguardanti la copertura assicurativa dei propri assicurati, secondo regolamento adottato dall'IVASS entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. I dati relativi alle imprese di assicurazione che operano nel territorio della Repubblica in regime di libera prestazione di servizi o in regime di stabilimento sono richiesti dall'IVASS entro il termine di cui al precedente periodo alle rispettive autorità di vigilanza degli Stati membri. Con regolamento adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita l'IVASS e per i profili di riservatezza il Garante per la protezione dei dati personali, sono disciplinati le modalità di funzionamento della Banca, le modalità di accesso, l'inserimento in essa dei dati, la gestione dei profili nonché ogni comuni-

cazione e informativa facente riferimento alle imprese di assicurazione stesse e ai dati relativi ai veicoli a motore immatricolati in Italia non circolanti ed esenti dall'obbligo di assicurazione obbligatoria RC Auto.

4. Il mancato rispetto della disposizione di cui al presente articolo comporta per l'impresa di assicurazione l'applicazione da parte dell'IVASS di una sanzione amministrativa pecuniaria pari a 20.000 euro. Gli introiti derivanti dall'applicazione delle sanzioni amministrative di cui al presente comma sono destinati ad incrementare il Fondo di garanzia per le vittime della strada, di cui all'articolo 285 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209.

5. All'attuazione del presente articolo si provvede nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica ».

6. 01. (ex 6. 01.) Paglia, Ricciatti, Ferrara.
(*Inammissibile*)

A.C. 3012-A – Articolo 6-bis

ARTICOLO 6-BIS DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLE COMMISSIONI

ART. 6-bis.

(*Verifica dell'IVASS sui dati relativi ai sinistri e definizione del sistema degli sconti*).

1. L'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (IVASS) provvede alla verifica trimestrale dei dati relativi ai sinistri che le imprese di assicurazione sono tenute a inserire nella banca dati sinistri di cui all'articolo 135 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni, al fine di assicurare l'omogenea e oggettiva definizione dei criteri di trattamento dei dati medesimi. All'esito delle verifiche periodiche, l'IVASS redige

apposita relazione le cui risultanze sono considerate anche al fine della definizione della significatività degli sconti di cui all'articolo 132-ter, comma 1, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 209 del 2005, introdotto dall'articolo 3, comma 1, della presente legge.

2. Per i contraenti residenti nelle regioni con costo medio del premio, calcolato sulla base dell'anno precedente, superiore alla media nazionale, che non abbiano effettuato sinistri con responsabilità esclusiva o concorrente per un periodo pari ad almeno cinque anni e che abbiano installato il dispositivo di cui all'articolo 132-ter, comma 1, lettera b), del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, introdotto dall'articolo 3, comma 1, della presente legge, l'IVASS stabilisce una percentuale di sconto minima tale da commisurare la tariffa loro applicata a quella media applicabile a un assicurato, con le medesime caratteristiche soggettive e collocato nella medesima classe di merito, residente nelle regioni con un costo medio del premio inferiore alla media nazionale, riferito allo stesso periodo.

PROPOSTE EMENDATIVE RIFERITE ALL'ARTICOLO 6-BIS DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 6-bis.

(*Verifica dell'IVASS sui dati relativi ai sinistri e definizione del sistema degli sconti*).

Sopprimerlo.

6-bis. 400. Sottanelli.

Sopprimere il comma 2.

***6-bis. 401.** Pagano.

Sopprimere il comma 2.

***6-bis. 402.** Sottanelli, Galgano.

Sostituire il comma 2 con il seguente:

2. Gli automobilisti che negli ultimi cinque anni non hanno causato sinistri vedono calcolata la propria tariffa come prima ma con il rischio contratto distribuito a livello nazionale, secondo il principio di mutualità, e non nelle aree di tariffazione determinate dalla compagnia.

6-bis. 403. Russo.

Sostituire il comma 2 con il seguente:

2. Gli automobilisti che negli ultimi cinque anni non hanno causato sinistri con responsabilità esclusiva né con responsabilità concorrente, a parità di medesime condizioni soggettive, sono beneficiari di uno sconto pari alla differenza della tariffa loro offerta nella provincia di residenza e la media delle tre migliori tariffe di altrettante province italiane.

6-bis. 404. Russo.

Al comma 2, sostituire, ovunque ricorrono, le parole: nelle regioni con le seguenti: nelle aree di tariffazione.

6-bis. 405. Russo.

Al comma 2, sostituire, ovunque ricorrono, le parole: nelle regioni con le seguenti: nei comuni delle province storiche.

6-bis. 406. Luigi Di Maio, Villarosa, Ruocco, Pesco, Alberti, Pisano, Fico.

Al comma 2, sostituire, ovunque ricorrono, le parole: nelle regioni con le seguenti: nei comuni appartenenti alle aree riconducibili alle province in essere al 1° gennaio 2014.

6-bis. 407. Luigi Di Maio, Villarosa, Ruocco, Pesco, Alberti, Pisano, Fico.

Al comma 2, sostituire, ovunque ricorrono, le parole: nelle regioni con le seguenti: nelle province storiche.

6-bis. 408. Luigi Di Maio, Villarosa, Ruocco, Pesco, Alberti, Pisano, Fico.

Al comma 2, sostituire, ovunque ricorrono, le parole: nelle regioni con le seguenti: nelle province storiche risalenti al 1° gennaio 2014.

6-bis. 409. Luigi Di Maio, Villarosa, Ruocco, Pesco, Alberti, Pisano, Fico.

Al comma 2, sostituire, ovunque ricorrono, le parole: nelle regioni con le seguenti: nelle aree territoriali riconducibili alle province in essere al 1° gennaio 2014.

6-bis. 410. Luigi Di Maio, Villarosa, Ruocco, Pesco, Alberti, Pisano, Fico.

Al comma 2, sostituire, ovunque ricorrono, le parole: nelle regioni con le seguenti: nelle province.

6-bis. 411. Russo.

Al comma 2, dopo le parole: cinque anni aggiungere le seguenti: precedenti al rinnovo del premio.

6-bis. 412. Villarosa, Luigi Di Maio, Pesco, Alberti, Ruocco, Pisano, Fico.

Al comma 2, sopprimere le parole da: e che abbiano installato fino a: della presente legge.

6-bis. 413. Russo.

Al comma 2, sostituire le parole: nelle regioni con un costo medio del premio inferiore alla media nazionale con le seguenti: in una delle tre province con il costo medio più basso d'Italia.

6-bis. 414. Russo.

Al comma 2, sostituire le parole: nelle regioni con un costo medio del premio inferiore alla media nazionale *con le seguenti:* in una delle tre regioni con il costo medio più basso d'Italia.

6-bis. 415. Russo.

Al comma 2, aggiungere, in fine, il seguente periodo: I maggiori costi sostenuti dalle imprese di assicurazione in applicazione del precedente periodo non devono comportare un aumento delle tariffe a carico di tutti gli altri assicurati ubicati sul territorio nazionale.

6-bis. 416. Allasia, Busin.

Dopo l'articolo 6-bis, aggiungere il seguente:

ART. 6-ter.

(Modifiche dell'articolo 136 del codice di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, riguardanti il comitato di esperti in materia di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile e la composizione dell'IVASS).

1. Al fine di contenere l'elevato grado di variabilità che contraddistingue premi per la responsabilità civile auto (RCA), all'articolo 136, comma 2, del codice di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, dopo le parole: « di esperti », sono inserite le seguenti: « di elevata professionalità, di notoria indipendenza e comprovata esperienza »;

b) il secondo periodo è sostituito dai seguenti: « Il comitato ha altresì il compito di predisporre per il Ministro dello sviluppo economico ipotesi di intervento finalizzate a contenere l'andamento degli incrementi tariffari praticati dalle imprese di assicurazione, nonché di formulare proposte e progetti al medesimo Ministro volti ad aumentare il grado di informazione a

vantaggio degli assicurati e ad agevolare la mobilità dei medesimi. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico sono disciplinati l'istituzione, l'organizzazione e il funzionamento del comitato di esperti, fermo restando che i componenti del medesimo comitato: *a)* durano in carica tre anni; *b)* possono essere riconfermati per una sola volta e non possono essere nuovamente nominati prima che siano trascorsi almeno cinque anni dalla cessazione dell'ultimo incarico; *c)* sono tenuti a dichiarare, all'atto del loro insediamento, di non versare in situazioni di incompatibilità derivanti dall'esercizio attuale e personale di attività oggetto del compito istituzionale; *d)* non possono percepire alcuna indennità o emolumento comunque denominato ».

2. Al fine di assicurare la trasparenza e la correttezza dei comportamenti delle imprese di assicurazione e degli intermediari assicurativi nei confronti di assicurati, beneficiari e danneggiati, all'articolo 13 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 10 la lettera *c)* è sostituita dalla seguente:

« *c)* il Direttorio, operante nella composizione integrata di cui al comma 17, composto da un membro del Direttorio di cui all'articolo 21 dello Statuto della Banca d'Italia scelto dal Governatore della Banca d'Italia, due membri scelti dal Presidente tra i magistrati della Corte dei conti, un membro scelto tra i componenti del Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti »;

b) il comma 11 è sostituito dal seguente:

« 11. Presidente dell'Istituto è il Presidente della Corte dei conti »;

c) al comma 13 le parole: « , su proposta del Governatore della Banca d'Italia e » sono soppresse;

d) al comma 14, è aggiunto il seguente periodo: « Con il medesimo decreto sono altresì individuate le cause di decadenza dall'incarico »;

e) dopo il comma 14 è inserito il seguente:

« 14-bis. I membri del Direttorio restano in carica tre anni »;

f) il comma 17 è sostituito dal seguente:

« 17. Ai soli fini dell'esercizio delle funzioni istituzionali attribuite all'IVASS in materia assicurativa, il Direttorio di cui al comma 10, lettera c), è integrato con i due consiglieri di cui al comma 13 »;

g) i commi 28 e 30 sono abrogati.

3. Alla data di entrata in vigore della presente legge gli organi dell'IVASS decadono entro quattro mesi dalla medesima data sono nominati i consiglieri di cui al comma 13 dell'articolo 13 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e il Direttorio di cui al comma 10, lettera c), del medesimo articolo 13 unitamente al presidente predispongono lo statuto dell'IVASS.

6-bis. 01. (ex 6. 02.) Luigi Di Maio, Pesco, Fantinati, Della Valle, Da Villa, Crippa, Cancelleri, Vallascas, Ruocco.

Dopo l'articolo 6-bis, aggiungere il seguente:

ART. 6-ter.

(Disposizioni in materia di prevenzione e contrasto di comportamenti fraudolenti).

1. Ai fini dell'adozione del regolamento recante la disciplina della banca dati « anagrafe testimoni » di cui all'articolo 135, comma 1, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 209 del 2005, e successive modificazioni, l'IVASS provvede ad inserire tra parametri tecnici finalizzati al

miglior funzionamento della medesima banca dati il numero e la ricorrenza delle testimonianze intervenute da parte di un medesimo soggetto in relazione a più sinistri.

6-bis. 02. (ex 6. 03.) Luigi Di Maio, Pesco, Fantinati, Della Valle, Da Villa, Crippa, Cancelleri, Vallascas, Ruocco.

Dopo l'articolo 6-bis, aggiungere il seguente:

ART. 6-ter.

1. Nell'attesa di una riforma organica del sistema *bonus malus* e al fine di contrastare il fenomeno dell'aumento dei premi RCA con specifico riferimento ad alcune aree del Paese, a far data dal 1° gennaio 2016 è istituito presso la Concessionaria servizi assicurativi pubblici SpA (CONSAP), ai fini dell'adempimento dell'obbligo di assicurazione dei veicoli a motore, in via sperimentale e solo fino ad un massimo di tre anni, un sistema di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione del veicoli a motore, volto a garantire esclusivamente un trattamento minimo di copertura obbligatoria, ferma restando la possibilità per i contraenti di avvalersi di qualsiasi impresa autorizzata ad esercitare nel territorio della Repubblica, ai sensi dell'articolo 130 del citato codice di cui al decreto legislativo n. 209 del 2005.

2. Al fine di pervenire ad una consistente riduzione del premio di tariffa per i giovani neo-patentati, in tutti i casi di stipulazione di un nuovo contratto in adempimento dell'obbligo di assicurazione relativo a veicoli acquistati da soggetti con età compresa tra i diciotto e i trenta anni, e fatto salvo quanto previsto al comma 4-bis dell'articolo 134 del citato codice di cui al decreto legislativo n. 209 del 2005, la CONSAP provvede all'assegnazione al veicolo di una classe di merito di conversione universale (CU) 9. Al verificarsi di un sinistro, ai sensi di quanto previsto all'articolo 134 del codice di cui al decreto

legislativo n. 209 del 2005, e successive modificazioni, l'impresa di assicurazione applica la CU 14.

3. I soggetti che intendono avvalersi del sistema di assicurazione obbligatoria di cui al comma 1 devono acconsentire all'installazione di meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, denominati scatola nera o equivalenti, o ulteriori dispositivi, di cui all'articolo 132 del citato codice di cui al decreto legislativo n. 209 del 2005, e successive modificazioni. È fatto divieto per l'assicurato di disinstallare, manomettere o comunque rendere non funzionante il dispositivo installato. In caso di violazione da parte dell'assicurato del divieto di cui al presente comma, fatte salve le eventuali sanzioni penali, il contratto si risolve automaticamente.

4. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, su proposta dell'IVASS, sentita la CONSAP, e, per i profili di tutela della riservatezza, il Garante per la protezione dei dati personali, sono definiti, entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le modalità di gestione dell'offerta dei servizi assicurativi da parte della CONSAP, che deve avvenire a condizioni equivalenti a quelle delle imprese di diritto privato; le modalità e le condizioni di accesso della medesima CONSAP alle banche dati di cui all'articolo 135, comma 1, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 209 del 2005, e successive modificazioni, e all'anagrafe nazionale delle persone abilitate alla guida prevista dal codice della strada; i criteri volti alla fissazione della tariffa assicurativa e le relative modalità di applicazione, tenendo conto, nell'ottica di una riduzione significativa dei premi, del rischio medio nazionale, dell'andamento dei premi praticati dalle imprese di assicurazione a livello nazionale, nonché degli oneri che concorrono alla determinazione dei tassi di premio.

5. Il Fondo di garanzia per le vittime della strada, costituito presso la CONSAP ai sensi dell'articolo 283 del citato codice di cui al decreto legislativo n. 209 del 2005, e successive modificazioni, assolve

allo scopo di provvedere al risarcimento dei danni causati dalla circolazione dei veicoli assicurati secondo le modalità di cui al comma 1. Ai fini dell'adempimento delle procedure relative all'istruttoria e alla liquidazione dei danni per i sinistri a carico del Fondo di cui al periodo precedente, si applica il provvedimento ISVAP 28 dicembre 2006, n. 2496.

6. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, è stabilita la quota dei contributi da riconoscere alla medesima CONSAP a copertura degli oneri sostenuti per l'esercizio delle funzioni di cui al presente articolo.

6-bis. 03. (ex 6. 05.) Luigi Di Maio, Pesco, Fantinati, Della Valle, Da Villa, Crippa, Cancelleri, Vallascas, Ruocco.

(Inammissibile)

A.C. 3012-A – Articolo 7

ARTICOLO 7 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLE COMMISSIONI

ART. 7.

(Risarcimento del danno non patrimoniale).

1. L'articolo 138 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, è sostituito dal seguente:

« ART. 138. – *(Danno non patrimoniale per lesioni di non lieve entità).* – 1. Al fine di garantire il diritto delle vittime dei sinistri a un pieno risarcimento del danno non patrimoniale effettivamente subito e di razionalizzare i costi gravanti sul sistema assicurativo e sui consumatori, con decreto del Presidente della Repubblica, da adottare entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro della salute, con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali e con il

Ministro della giustizia, si provvede alla predisposizione di una specifica tabella unica su tutto il territorio della Repubblica:

a) delle menomazioni all'integrità psico-fisica comprese tra dieci e cento punti;

b) del valore pecuniario da attribuire a ogni singolo punto di invalidità comprensivo dei coefficienti di variazione corrispondenti all'età del soggetto leso.

2. La tabella unica nazionale è redatta, tenuto conto dei criteri di valutazione del danno non patrimoniale ritenuti congrui dalla consolidata giurisprudenza di legittimità, secondo i seguenti principi e criteri:

a) agli effetti della tabella, per danno biologico si intende la lesione temporanea o permanente all'integrità psico-fisica della persona, suscettibile di accertamento medico-legale, che esplica un'incidenza negativa sulle attività quotidiane e sugli aspetti dinamico-relazionali della vita del danneggiato, indipendentemente da eventuali ripercussioni sulla sua capacità di produrre reddito;

b) la tabella dei valori economici si fonda sul sistema a punto variabile in funzione dell'età e del grado di invalidità;

c) il valore economico del punto è funzione crescente della percentuale di invalidità e l'incidenza della menomazione sugli aspetti dinamico-relazionali della vita del danneggiato cresce in modo più che proporzionale rispetto all'aumento percentuale assegnato ai postumi;

d) il valore economico del punto è funzione decrescente dell'età del soggetto, sulla base delle tavole di mortalità elaborate dall'ISTAT, al tasso di rivalutazione pari all'interesse legale;

d-bis) al fine di considerare la componente del danno morale da lesione all'integrità fisica, la quota corrispondente al danno biologico stabilita in applicazione dei criteri di cui alle lettere da a) a d) è incrementata in via percentuale e progressiva per punto, individuando la percen-

tuale di aumento di tali valori per la personalizzazione complessiva della liquidazione;

e) il danno biologico temporaneo inferiore al 100 per cento è determinato in misura corrispondente alla percentuale di inabilità riconosciuta per ciascun giorno.

3. Qualora la menomazione accertata incida in maniera rilevante su specifici aspetti dinamico-relazionali personali documentati e obiettivamente accertati, l'ammontare del risarcimento del danno, calcolato secondo quanto previsto dalla tabella unica nazionale di cui al comma 2, può essere aumentato dal giudice, con equo e motivato apprezzamento delle condizioni soggettive del danneggiato, fino al trenta per cento.

3-bis. L'ammontare complessivo del risarcimento riconosciuto ai sensi del presente articolo è esaustivo del risarcimento del danno conseguente alle lesioni fisiche.

4. Gli importi stabiliti nella tabella unica nazionale sono aggiornati annualmente, con decreto del Ministro dello sviluppo economico, in misura corrispondente alla variazione dell'indice nazionale dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati accertata dall'ISTAT ».

2. La tabella unica nazionale predisposta con il decreto del Presidente della Repubblica di cui all'articolo 138, comma 1, del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, come sostituito dal presente articolo, si applica ai sinistri e agli eventi verificatisi successivamente alla data di entrata in vigore del medesimo decreto.

3. L'articolo 139 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« ART. 139. — (*Danno non patrimoniale per lesioni di lieve entità*) — 1. Il risarcimento del danno biologico per lesioni di lieve entità, derivanti da sinistri conseguenti alla circolazione di veicoli a motore e di natanti, è effettuato secondo i criteri e le misure seguenti:

a) a titolo di danno biologico permanente, è liquidato per i postumi da lesioni pari o inferiori al 9 per cento un importo crescente in misura più che proporzionale in relazione a ogni punto percentuale di invalidità; tale importo è calcolato in base all'applicazione a ciascun punto percentuale di invalidità del relativo coefficiente secondo la correlazione stabilita dal comma 6. L'importo così determinato si riduce con il crescere dell'età del soggetto in ragione dello 0,5 per cento per ogni anno di età a partire dall'undicesimo anno di età. Il valore del primo punto è pari a 795,91 euro;

b) a titolo di danno biologico temporaneo, è liquidato un importo di 39,37 euro per ogni giorno di inabilità assoluta; in caso di inabilità temporanea inferiore al 100 per cento, la liquidazione avviene in misura corrispondente alla percentuale di inabilità riconosciuta per ciascun giorno.

2. Ai fini di cui al comma 1, per danno biologico si intende la lesione temporanea o permanente all'integrità psico-fisica della persona suscettibile di accertamento medico-legale che esplica un'incidenza negativa sulle attività quotidiane e sugli aspetti dinamico-relazionali della vita del danneggiato, indipendentemente da eventuali ripercussioni sulla sua capacità di produrre reddito. In ogni caso, le lesioni di lieve entità, che non siano suscettibili di accertamento clinico strumentale obiettivo, ovvero visivo, con riferimento alle lesioni quali le cicatrici, oggettivamente riscontrabili senza l'ausilio di strumentazioni, non possono dar luogo a risarcimento per danno biologico permanente.

3. Qualora la menomazione accertata incida in maniera rilevante su specifici aspetti dinamico-relazionali personali documentati e obiettivamente accertati ovvero causi o abbia causato una sofferenza psico-fisica di particolare intensità, l'ammontare del risarcimento del danno, cal-

colato secondo quanto previsto dalla tabella di cui al comma 4, può essere aumentato dal giudice, con equo e motivato apprezzamento delle condizioni soggettive del danneggiato, fino al 20 per cento. L'ammontare complessivo del risarcimento riconosciuto ai sensi del presente articolo è esaustivo del risarcimento del danno non patrimoniale conseguente a lesioni fisiche.

4. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro della salute, di concerto con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, con il Ministro della giustizia e con il Ministro dello sviluppo economico, si provvede alla predisposizione di una specifica tabella delle menomazioni dell'integrità psico-fisica comprese tra 1 e 9 punti di invalidità.

5. Gli importi indicati nel comma 1 sono aggiornati annualmente con decreto del Ministro dello sviluppo economico, in misura corrispondente alla variazione dell'indice nazionale dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati accertata dall'ISTAT.

6. Ai fini del calcolo dell'importo di cui al comma 1, lettera a), per un punto percentuale di invalidità pari a 1 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 1,0, per un punto percentuale di invalidità pari a 2 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 1,1, per un punto percentuale di invalidità pari a 3 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 1,2, per un punto percentuale di invalidità pari a 4 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 1,3, per un punto percentuale di invalidità pari a 5 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 1,5, per un punto percentuale di invalidità pari a 6 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 1,7, per un punto percentuale di invalidità pari a 7 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 1,9, per un punto percentuale di invalidità pari a 8 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 2,1 e per un punto percentuale di invalidità pari a 9 si applica un coefficiente moltiplicatore pari a 2,3 ».

PROPOSTE EMENDATIVE RIFERITE ALL'ARTICOLO 7 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 7.

(Risarcimento del danno non patrimoniale).

Sopprimerlo.

***7. 1.** *(ex 7. 2.)* Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Sopprimerlo.

***7. 2.** *(ex 7. 3.)* Colletti.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 7.

1. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le tariffe assicurative per la responsabilità civile automobilistica (RC auto) a parità di classe, sono formulate unitariamente per l'intero territorio nazionale al fine di consentire che il premio per la copertura assicurativa RC auto da corrispondere sia identico, per ogni assicurato, indipendentemente dal luogo di residenza.

2. La disposizione di cui al comma 1 trova applicazione nei confronti di tutti gli automobilisti che, alla data del rinnovo del contratto di assicurazione e nella medesima classe di appartenenza, non abbiano provocato alcun sinistro per almeno 5 anni.

7. 3. *(ex 7. 9.)* Paglia, Ricciatti, Ferrara, Scotto.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 7.

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, le compagnie di assicurazione sono obbligate a pubblicare sul proprio sito *internet* le statistiche in base alle quali viene calcolata la tariffa

e il premio per regione. Il mancato rispetto della disposizione di cui al presente comma comporta l'applicazione da parte dell'IVASS di una sanzione amministrativa pecuniaria pari a 20.000 euro. Gli introiti derivanti dall'applicazione delle sanzioni amministrative di cui al presente comma sono destinati ad incrementare il Fondo di garanzia per le vittime della strada, di cui all'articolo 285 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209.

7. 4. *(ex 7. 8.)* Paglia, Ricciatti, Ferrara, Scotto.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 7.

1. Gli articoli 138 e 139 del codice di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni, sono abrogati.

2. Il decreto del Ministro della salute 3 luglio 2003, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 211 dell'11 settembre 2003, è abrogato.

3. Il comma 3 dell'articolo 3 del decreto-legge 13 settembre 2012, n. 158, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 novembre 2012, n. 189, è abrogato.

7. 5. *(ex 7. 11.)* Colletti.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 7.

1. Il comma 3 dell'articolo 3 del decreto-legge 13 settembre 2012, n. 158, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 novembre 2012, n. 189, è abrogato.

7. 6. *(ex 7. 10.)* Colletti, Nicola Bianchi.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 7.

1. Al fine di garantire il diritto delle vittime dei sinistri ad un pieno risarcimento del danno subito e di razionalizzare i costi gravanti sul sistema assicurativo e sui consumatori, con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro della salute, con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali e con il Ministro della giustizia, da adottarsi entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge si provvede alla predisposizione di una specifica tabella unica per tutto il territorio della Repubblica delle menomazioni all'integrità psicofisica di lieve entità e di quelle comprese tra 10 e 100 punti di invalidità aggiornata ai valori proposti dalle tabelle del Tribunale di Milano ritenuti congrui dalla sentenza della Corte di Cassazione n. 12408 del 2011. Entro il termine di cui al precedente periodo, l'IVASS effettua un monitoraggio dell'evoluzione dei costi per il risarcimento dei sinistri e dei premi delle polizze dell'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti distinti per tipologie omogenee di assicurati in relazione ai principali profili di rischio e per aree territoriali. Alla formazione della banca dati per il monitoraggio di cui al precedente periodo collaborano, oltre che l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, il Ministero dello sviluppo economico e l'Istituto nazionale di statistica, anche le imprese di assicurazione che, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono tenute a pubblicare sul proprio sito *internet* le statistiche in base alle quali sono calcolate le tariffe applicate da ciascuna impresa di assicurazione ed il premio delle polizze RC Auto per provincia di residenza.

2. I risultati del monitoraggio di cui al comma 1 sono riportati in un rapporto contenente, oltre alla descrizione dei dati,

una valutazione in merito all'effettiva riduzione dei premi assicurativi derivante dall'applicazione della tabella prevista dal medesimo comma 1. Il rapporto è trasmesso semestralmente alle Camere.

3. L'Autorità garante della concorrenza e del mercato, qualora accerti, anche a seguito del monitoraggio di cui al comma 1 o su segnalazione dell'IVASS, il mancato adeguamento delle tariffe alle riduzioni di costo consentite dalle disposizioni di cui alla presente legge e delle ulteriori misure previste dalle medesime disposizioni, applica alle imprese di assicurazione interessate e alle loro società controllanti una sanzione amministrativa pecuniaria fino al 10 per cento del loro fatturato per l'anno precedente relativo al ramo assicurazioni per la responsabilità civile verso terzi derivante dalla circolazione di veicoli e natanti secondo l'entità percentuale degli scostamenti rilevati. I relativi importi sono devoluti per la metà al Fondo di garanzia per le vittime della strada e per la metà a misure di informazione e di prevenzione in materia di sicurezza stradale con particolare riguardo ai comportamenti alla guida e all'uso delle cinture di sicurezza e degli altri dispositivi di protezione, secondo modalità fissate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e dell'istruzione, dell'università e della ricerca. Con lo stesso decreto la percentuale di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *x*), della legge 13 giugno 1991, n. 190, è elevata al 30 per cento e sono modificate le percentuali previste dall'articolo 208 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

7. 7. (*ex* 0. 7. 97. 186.) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 7.

(*Monitoraggio*).

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto del Presidente della

Repubblica recante la tabella delle menomazioni all'integrità psicofisica di lieve entità e di quelle comprese tra 10 e 100 punti di invalidità, emanato ai sensi degli articoli 138 e 139 del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni, aggiornata ai valori proposti dalle tabelle del Tribunale di Milano ritenuti congrui dalla sentenza della Corte di Cassazione n. 12408 del 2011, l'IVASS effettua un monitoraggio dell'evoluzione dei costi per il risarcimento dei sinistri e dei premi delle polizze dell'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti distinti per tipologie omogenee di assicurati in relazione ai principali profili di rischio e per aree territoriali. Alla formazione della banca dati per il monitoraggio di cui al precedente periodo collaborano, oltre che l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, il Ministero dello sviluppo economico e l'Istituto nazionale di statistica, anche le imprese di assicurazione che, a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono tenute a pubblicare sul proprio sito *internet* le statistiche in base alle quali sono calcolate le tariffe applicate da ciascuna impresa di assicurazione ed il premio delle polizze RC Auto per provincia di residenza.

2. I risultati del monitoraggio di cui al comma 1 sono riportati in un rapporto contenente, oltre alla descrizione dei dati, una valutazione in merito all'effettiva riduzione dei premi assicurativi derivante dall'applicazione della tabella prevista dal medesimo comma 1. Il rapporto è trasmesso semestralmente alle Camere.

3. L'Autorità garante della concorrenza e del mercato, qualora accerti, anche a seguito del monitoraggio di cui al comma 1 o su segnalazione dell'IVASS, il mancato adeguamento delle tariffe alle riduzioni di costo consentite dalle disposizioni di cui alla presente legge e delle ulteriori misure previste dalle medesime disposizioni, applica alle imprese di assicurazione interessate e alle loro società controllanti una

sanzione amministrativa pecuniaria fino al 10 per cento del loro fatturato per l'anno precedente relativo al ramo assicurazioni per la responsabilità civile verso terzi derivante dalla circolazione di veicoli e natanti secondo l'entità percentuale degli scostamenti rilevati. I relativi importi sono devoluti per la metà al Fondo di garanzia per le vittime della strada e per la metà a misure di informazione e di prevenzione in materia di sicurezza stradale con particolare riguardo ai comportamenti alla guida e all'uso delle cinture di sicurezza e degli altri dispositivi di protezione, secondo modalità fissate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e dell'istruzione, dell'università e della ricerca. Con lo stesso decreto la percentuale di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *x*), della legge 13 giugno 1991, n. 190, è elevata al 30 per cento e sono modificate le percentuali previste dall'articolo 208 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

7. 8. (ex 7. 7.) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Sopprimere il comma 1.

7. 9. (ex 7. 5.) Colletti, Pesco, Vallascas.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 1, alinea, sostituire le parole: a un pieno con la seguente: al.

7. 10. (ex 0. 7. 97. 197.) Sottanelli, Galgano.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 1, alinea, dopo le parole: su tutto il territorio della Repubblica inserire le seguenti: nel rispetto delle tabelle elaborate dal Tribunale di Milano, in conformità con la sentenza n. 12408 del 7 giugno 2011 della III Sezione civile della Corte di cassazione.

7. 11. (ex 0. 7. 97. 210.) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Al comma 1, capoverso ART. 138, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. I parametri previsti dalla tabella di cui al comma 1 si applicano anche alle richieste di risarcimento del danno pendenti alla data di entrata in vigore della presente legge. Nel caso in cui nel giudizio di primo grado sia stata emessa la sentenza che stabilisce l'entità del risarcimento ovvero, nel caso in cui la richiesta sia stata formulata in sede extragiudiziale, l'assicuratore, alla data di entrata in vigore della presente legge, abbia formalmente comunicato al danneggiato, a mezzo raccomandata con avviso di ricevimento o posta elettronica certificata, l'offerta indicante l'entità del risarcimento proposto, la valutazione del danno continuerà ad essere effettuata secondo i parametri applicabili alla data in cui si è verificato il sinistro.

7. 12. (ex 0. 7. 97. 211.) Sottanelli, Galgano.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 2, alinea, sostituire le parole da: redatta fino a: legittimità, con le seguenti: aggiornata ai valori proposti dalle tabelle del Tribunale di Milano ritenuti congrui dalla sentenza della Corte di Cassazione n. 12408 del 2011 ed è redatta.

7. 13. (ex 0. 7. 97. 213.) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 2, alinea, sopprimere le parole da: , tenuto conto fino a: legittimità,

Conseguentemente, al medesimo comma, alla lettera a), premettere la seguente:
0a) la tabella recepisce i criteri valutativi del danno biologico ritenuti congrui dalla consolidata giurisprudenza di legittimità;

7. 14. (vedi 0. 7. 97. 214.) Sottanelli, Galgano.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 2, alinea, sopprimere le parole da: , tenuto conto fino a: legittimità,

7. 401. Sottanelli.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 2, alinea, sostituire le parole da: , tenuto conto fino alla fine del comma con le seguenti: prendendo come riferimento esclusivo le tabelle per la liquidazione del danno non patrimoniale derivante da lesione all'integrità psico-fisica e dalla perdita o grave lesione parentale, nonché le medesime note esplicative predisposte dall'Osservatorio di giustizia civile di Milano del Tribunale di Milano.

Conseguentemente, al medesimo capoverso, sopprimere i commi 3 e 3-bis.

7. 140. (vedi 7. 32.) Colletti.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 2, alinea, sostituire le parole da: di valutazione fino a: legittimità con le seguenti: valutativi del danno biologico ritenuti congrui dalla consolidata giurisprudenza di legittimità e dalla tabella di cui al decreto legislativo 23 febbraio 2000, n. 38, e successive modificazioni.

Conseguentemente, al medesimo capoverso:

al comma 2, sopprimere la lettera d-bis):

al comma 3, dopo le parole: obiettivamente accertati aggiungere le seguenti: ovvero causi o abbia causato una sofferenza psico-fisica di particolare intensità.

***7. 402.** Sottanelli, Galgano.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 2, alinea, sostituire le parole da: di valutazione fino a: legittimità con le seguenti: valutativi del danno biologico ritenuti congrui dalla consolidata giurisprudenza di legittimità e dalla tabella di cui al decreto legislativo 23 febbraio 2000, n. 38, e successive modificazioni.

Conseguentemente, al medesimo capoverso:

al comma 2, sopprimere la lettera d-bis):

al comma 3, dopo le parole: obiettivamente accertati aggiungere le seguenti: ovvero causi o abbia causato una sofferenza psico-fisica di particolare intensità.

***7. 403.** Polidori, Sandra Savino.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 2, alinea, sostituire le parole: non patrimoniale con la seguente: biologico.

Conseguentemente, al medesimo capoverso:

al comma 2, sopprimere la lettera d-bis):

al comma 3, dopo le parole: obiettivamente accertati aggiungere le seguenti: ovvero causi o abbia causato una sofferenza psico-fisica di particolare intensità.

****7. 404.** Polidori, Sandra Savino.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 2, alinea, sostituire le parole: non patrimoniale con la seguente: biologico.

Conseguentemente, al medesimo capoverso:

al comma 2, sopprimere la lettera d-bis):

al comma 3, dopo le parole: obiettivamente accertati aggiungere le seguenti: ovvero causi o abbia causato una sofferenza psico-fisica di particolare intensità.

****7. 405.** Giampaolo Galli, Tinagli, Fusilli, Zoggia.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 2, alinea, sostituire le parole: non patrimoniale con la seguente: biologico.

Conseguentemente, al medesimo capoverso:

al comma 2, sopprimere la lettera d-bis):

al comma 3, dopo le parole: obiettivamente accertati aggiungere le seguenti: ovvero causi o abbia causato una sofferenza psico-fisica di particolare intensità.

****7. 406.** Sottanelli, Galgano.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 2, alinea, sostituire le parole: non patrimoniale con la seguente: biologico.

Conseguentemente, al medesimo capoverso:

al comma 2, lettera e), aggiungere, in fine, le parole: L'importo dovuto per ogni giorno di inabilità temporanea assoluta, fermi restando gli aggiornamenti annuali di cui al comma 4, è pari a quello previsto dalla lettera b) del comma 1 dell'articolo 139.;

al comma 3-bis, sostituire le parole: del danno conseguente alle lesioni fisiche con le seguenti: di ogni danno non patrimoniale, incluso quello derivante dalla lesione di ogni diritto primario o costituzionalmente protetto della persona.

7. 15. (vedi 0. 7. 97. 199.) Sottanelli, Galgano.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 2, alinea, sostituire le parole: non patrimoniale con la seguente: biologico.

Conseguentemente, al medesimo capoverso, al comma 3:

dopo le parole: obiettivamente accertati aggiungere le seguenti: ovvero causi o abbia causato una sofferenza psico-fisica di particolare intensità;

dopo le parole: soggettive del danneggiato, aggiungere le seguenti: fino al dieci per cento nel caso in cui sia stato riconosciuto il danno di cui al comma 2, lettera d-bis), o, in caso contrario,

***7. 407.** Sottanelli, Galgano.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 2, alinea, sostituire le parole: non patrimoniale con la seguente: biologico.

Conseguentemente, al medesimo capoverso, al comma 3:

dopo le parole: obiettivamente accertati aggiungere le seguenti: ovvero causi o abbia causato una sofferenza psico-fisica di particolare intensità;

dopo le parole: soggettive del danneggiato, aggiungere le seguenti: fino al dieci per cento nel caso in cui sia stato riconosciuto il danno di cui al comma 2, lettera d-bis), o, in caso contrario,

***7. 408.** Polidori, Sandra Savino.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 2, alinea, sopprimere le parole: ritenuti congrui dalla consolidata giurisprudenza di legittimità.

7. 16. (ex 0. 7. 97. 228.) Sottanelli, Galgano.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 2, alinea, dopo le parole: consolidata giurisprudenza di legittimità aggiungere le seguenti: , nel rispetto dei valori proposti dalle tabelle del Tribunale di Milano ritenuti congrui dalla sentenza della Corte di Cassazione n. 12408 del 2011.

7. 17. (ex 0. 7. 97. 230.) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 2, lettera a) aggiungere, in fine, le parole: ; il danno non patrimoniale viene risarcito in proporzione del danno biologico accertato.

7. 18. (ex 0. 7. 97. 231.) Sottanelli, Galgano.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 2, lettera b), aggiungere, in fine, le parole: La valutazione è stabilita con riferimento

alla media, ponderata rispetto al prodotto interno lordo, dei parametri risarcitori medi applicati nei sei principali Stati dell'area Euro.

7. 19. (ex 7. 29.) Vargiu, Sottanelli, Galgano.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 2, sopprimere le lettere c) e d).

7. 20. (ex 0. 7. 97. 233.) Sottanelli, Galgano.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 2, sopprimere la lettera c).

7. 21. (ex 0. 7. 97. 234.) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 2, lettera c), sostituire le parole da: è funzione fino a: vita del danneggiato con le seguenti: per il danno biologico è determinato sulla base dei valori monetari di cui alle tabelle redatte dall'osservatorio per la giustizia civile del Tribunale di Milano e.

7. 22. (ex 0. 7. 97. 235.) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 2, lettera c), sostituire le parole: della percentuale con le seguenti: in misura più che proporzionale rispetto alla percentuale.

7. 409. Colletti.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 2, dopo la lettera d-bis), aggiungere la seguente:

d-ter) il valore del decimo punto per un soggetto di anni 1 è pari ad euro 27.603,00.

7. 23. (ex 0. 7. 97. 243.) Colletti.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 2, sostituire la lettera e), con la seguente:

e) l'importo dovuto per ogni giorno di inabilità temporanea assoluta e relativa è pari a quello ritenuto congruo dalla giurisprudenza di legittimità.

7. 24. (ex 0. 7. 97. 251.) Colletti, Bonafede.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 2, lettera e), aggiungere, in fine, le parole: L'importo dovuto per ogni giorno di inabilità temporanea assoluta, fermi restando gli aggiornamenti annuali di cui al comma 4, è pari ad una somma compresa tra 96 euro e 145 euro, variabile in base grado di sofferenza subito.

7. 410. Colletti.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 2, lettera e), aggiungere, in fine, le parole: L'importo dovuto per ogni di inabilità temporanea assoluta, fermi gli aggiornamenti annuali di cui al comma 4, è pari a quello previsto dal comma 1, lettera b), dell'articolo 139.

7. 25. (ex 0.7. 97. 258.) Sottanelli, Galgano.

Al comma 1, capoverso ART. 138, sostituire il comma 3 con il seguente:

3. Per il risarcimento dei pregiudizi di natura morale allegati e provati dal danneggiato, rappresentati dalle sofferenze fisiche e psichiche cagionate dal fatto lesivo e dall'eventuale lesione della dignità o integrità morale, nonché per la rilevante incidenza della menomazione su specifici aspetti dinamico-relazionali personali, ove documentati ed accertati, il giudice può aumentare fino al quaranta per cento l'ammontare del danno calcolato ai sensi dalla Tabella unica nazionale di cui al comma 2, con equo e motivato apprezzamento delle condizioni soggettive del leso.

7. 26. (vedi 7. 34.) Pagano.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 3, sopprimere le parole: personali documentati e obiettivamente accertati.

7. 27. (ex 0.7. 97. 263.) Colletti, Bonafede.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 3, dopo le parole: risarcimento del danno aggiungere la seguente: biologico.

7. 28. (vedi 0. 7. 97. 272.) Sottanelli, Galgano.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 3, sopprimere le parole: , fino al trenta per cento.

***7. 411.** Gebhard.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 3, sopprimere le parole: , fino al trenta per cento.

***7. 412.** Colletti, Bonafede.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 3, sostituire le parole: trenta per cento con le seguenti: cinquanta per cento.

7. 29. (vedi 0. 7. 97. 276.) Schullian, Alfreider, Gebhard, Plangger, Ottobre.

Al comma 1, capoverso ART. 138, sopprimere il comma 3-bis.

***7. 30.** (vedi 0. 7. 97. 279.) Schullian, Alfreider, Gebhard, Plangger, Ottobre.

Al comma 1, capoverso ART. 138, sopprimere il comma 3-bis.

***7. 31.** (vedi 0. 7. 97. 283.) Molteni, Allasia, Busin.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 3-bis, dopo le parole: risarcimento del danno aggiungere le seguenti: non patrimoniale.

7. 32. (ex 0. 7. 97. 288.) Schullian, Alfreider, Gebhard, Plangger, Ottobre.

Al comma 1, capoverso ART. 138, alla rubrica, sostituire le parole: non patrimoniale con la seguente: biologico.

7. 33. (ex 0. 7. 97. 196.) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Sopprimere il comma 2.

7. 34. (ex 7. 71.) Colletti, Pesco, Vallascas.

Sopprimere il comma 3.

7. 35. (ex 7. 73.) Colletti, Pesco, Vallascas.

Al comma 3, capoverso ART. 139, sostituire il comma 1 con il seguente:

1. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministero dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro della salute, con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali e con il Ministro della giustizia, si provvede alla predisposizione di una specifica tabella unica per tutto il territorio della Repubblica: *a)* delle menomazioni all'integrità psico-fisica comprese tra 1 e nove punti: *b)* del valore pecuniario da attribuire a ciascun punto di invalidità, comprensivo dei coefficienti di variazione corrispondenti all'età del soggetto leso;

Conseguentemente:

sostituire il comma 2 con il seguente:

2. La tabella unica nazionale è redatta prendendo come riferimento esclusivo le Tabelle per la liquidazione del danno non patrimoniale derivante da lesione all'integrità psicofisica e dalla perdita-grave lesione parentale nonché le medesime note esplicative predisposte dall'Osservatorio di giustizia civile di Milano del Tribunale di Milano.;

sopprimere i commi 3 e 4 e 6.

7. 36. (ex 7. 85.) Colletti.

Al comma 3, capoverso ART. 139, comma 1, lettera a), sostituire le parole: è pari a 759,91 euro con le seguenti: è pari a 1.460,46 euro.

7. 37. (ex 7. 57.) Colletti.

Al comma 3, capoverso ART. 139, comma 1, lettera b), sostituire le parole: di 39,37 euro con le seguenti: compreso tra 96 euro e 145 euro variabile in base al grado di sofferenza subito.

7. 38. (ex 7. 58.) Colletti.

Al comma 3, capoverso ART. 139, comma 1, lettera b), sostituire le parole: liquidato un importo di 39,37 euro con le seguenti: compreso tra 75 euro e 130 euro variabile in base al grado di sofferenza subito.

7. 39. (ex 7. 59.) Colletti.

Al comma 3, capoverso ART. 139, comma 2, primo periodo, sostituire le parole: medico-legale con le seguenti: esclusivamente ad opera di specialista medico legale.

7. 40. (ex 0. 7. 97. 102.) Vignali.

Al comma 3, capoverso ART. 139, comma 2, secondo periodo, sostituire le parole da: clinico strumentale fino a: strumentazioni con le seguenti: secondo la criteriologia medico legale, anche mediante esame obiettivo o clinico o visivo o strumentale.

Conseguentemente,

al comma 3:

primo periodo, sopprimere le parole: , fino al 20 per cento;

sopprimere l'ultimo periodo;

alla rubrica, sostituire le parole: non patrimoniale con la seguente: biologico.

7. 41. (vedi 7. 49.) Colletti, Pesco, Vallascas.

Al comma 3, capoverso ART. 139, comma 2, secondo periodo sostituire le parole: clinico strumentale obiettivo con le seguenti: secondo la criteriologia medico-legale, anche mediante esame obiettivo o clinico o strumentale.

Conseguentemente, al medesimo capoverso, comma 3, primo periodo, sopprimere le parole: , fino al 20 per cento.

7. 42. (vedi 0. 7. 97. 308.) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Al comma 3, capoverso ART. 139, comma 2, secondo periodo, sostituire le parole: clinico strumentale obiettivo con le seguenti: secondo la criteriologia medico-legale, anche mediante esame obiettivo o clinico o strumentale.

Conseguentemente, al medesimo capoverso, comma 3, sopprimere l'ultimo periodo.

7. 43. (vedi 0. 7. 97. 309.) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Al comma 3, capoverso ART. 139, comma 2, secondo periodo, sostituire le parole: clinico strumentale obiettivo con le seguenti: , esclusivamente ad opera di specialista, clinico obiettivo.

7. 44. (ex 0. 7. 97. 307.) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Al comma 3, capoverso ART. 139, comma 2, secondo periodo, sostituire le parole: clinico strumentale obiettivo con le seguenti: secondo la criteriologia medico-

legale, anche mediante esame obiettivo o clinico o strumentale.

***7. 45.** (vedi 0. 7. 97. 310.) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Al comma 3, capoverso ART. 139, comma 2, secondo periodo, sostituire le parole: clinico strumentale obiettivo con le seguenti: secondo la criteriologia medico-legale, anche mediante esame obiettivo o clinico o strumentale.

***7. 46.** (vedi 7. 84.) Vignali.

Al comma 3, capoverso ART. 139, comma 2, secondo periodo, sopprimere la parola: strumentale.

Conseguentemente, al medesimo capoverso, alla rubrica, sostituire le parole: non patrimoniale con la seguente: biologico.

7. 47. (ex 0. 7. 97. 306.) Paglia, Ricciatti, Ferrara.

Al comma 3, capoverso ART. 139, comma 2, secondo periodo, sostituire le parole: ovvero visivo con le seguenti: , in particolare visivo.

7. 413. Amato, Miotto, Lenzi.

Al comma 3, capoverso ART. 139, comma 2, secondo periodo, dopo le parole: con riferimento aggiungere le seguenti: , per mero esempio,

7. 414. Colletti.

Al comma 3, capoverso ART. 139, comma 2, secondo periodo, sostituire la parola: , oggettivamente con le seguenti: ovvero altre lesioni.

7. 415. Colletti.

Al comma 3, capoverso ART. 139, comma 3, sopprimere l'ultimo periodo.

7. 48. (ex 7. 66.) Molteni, Allasia, Busin.

Al comma 3, capoverso ART. 139, dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

3-bis. Le nuove disposizioni di cui al presente articolo in materia di risarcimento del danno non patrimoniale si applicano ai danni successivi alla data di entrata in vigore della presente legge.

7. 49. (ex 0. 7. 97. 312.) Schullian, Alfreider, Gebhard, Plangger, Ottobre.

Al comma 1, capoverso ART. 138, comma 4, aggiungere, in fine, il seguente periodo: La quantificazione del risarcimento dovuto secondo le tabelle menzionate nel presente articolo è applicabile a tutti i sinistri non ancora definiti, anche occorsi in data anteriore alla loro entrata in vigore.

Conseguentemente, al comma 3, capoverso ART. 139, dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

5-bis. La quantificazione del risarcimento dovuto secondo le tabelle menzionate nel presente articolo è applicabile a tutti i sinistri non ancora definiti, anche occorsi in data anteriore alla loro entrata in vigore.

7. 50. (ex 7. 16.) Sottanelli, Galgano.

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

4. Il comma 3 dell'articolo 3 del decreto-legge 13 settembre 2012, n. 158, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 novembre 2012, n. 189, è abrogato.

7. 416. Colletti.

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

4. All'articolo 32, comma 3-*quater*, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, dopo le parole: « da cui risulti », aggiungere le seguenti: « clinicamente o ».

7. 51. (ex 7. 89.) Colletti.

Dopo l'articolo 7, aggiungere il seguente:

ART. 7-bis.

1. Dopo l'articolo 142-*ter* del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni, recante il codice delle assicurazioni private, sono inseriti i seguenti:

« ART. 142-*quater*.

(Libertà di scelta dell'assicurato e obbligo informativo. Clausole assicurative vessatorie).

1. Tutti i contratti di assicurazione prevedono espressamente la facoltà dell'assicurato di avvalersi di imprese di autoriparazione di propria fiducia, abilitate ai sensi della legge 5 febbraio 1992, n. 122 e successive modificazioni ed integrazioni, per la riparazione del danno. Tale indicazione deve essere riportata all'atto della stipulazione di nuovi contratti, nonché in occasione di ogni rinnovo contrattuale, ed è inserita esplicitamente nella nota informativa prevista dall'articolo 185.

2. Le clausole dirette ad escludere, limitare o condizionare la libertà di scelta dell'assicurato si presumono vessatorie e sono nulle ai sensi degli articoli 33 e 36 del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, e successive modifiche ed integrazioni, in quanto dirette a determinare un significativo squilibrio dei diritti e degli obblighi derivanti dal contratto.

ART. 142-*quinquies*.

(Tracciabilità della riparazione, riparazione in sicurezza e revisione del veicolo).

1. Al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale e la tutela ambientale il proprietario del veicolo danneggiato per sinistro causato dalla circolazione di un veicolo, per il quale vi è l'obbligo di assicurazione, è tenuto ad effettuare la riparazione nei casi in cui lo stesso veicolo abbia riportato danni ad elementi strut-

turali ed a sistemi, organi, impianti, dispositivi, equipaggiamenti e componenti, meccanici, elettrici ed elettronici, che sono sottoposti alle operazioni di revisione periodica di cui all'articolo 80 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni ed integrazioni.

2. Il proprietario, entro i termini prescritti dall'articolo 148, nei quali l'impresa di assicurazione deve proporre congrua e motivata offerta per il risarcimento, ovvero comunicare specificatamente i motivi per i quali non ritiene di formulare offerta, ha facoltà di comunicare all'impresa la propria volontà di non effettuare la riparazione. In tal caso, il danneggiato mantiene il diritto al risarcimento da parte dell'impresa di assicurazione previa presentazione della copia del certificato di avvenuta demolizione del veicolo.

3. Entro sessanta giorni dalla riparazione avvenuta ai sensi del comma 1, il danneggiato è tenuto a far effettuare la revisione singola del veicolo al fine di accertare la sussistenza dei requisiti di sicurezza, rumorosità ed inquinamento prescritti, fornendo all'impresa di assicurazione copia della certificazione di esito favorevole, corredata di idonea documentazione fiscale attestante gli interventi effettuati. In mancanza, l'impresa di assicurazione deve segnalare la mancata revisione al Dipartimento trasporti terrestri del Ministero per i provvedimenti di competenza.

4. In caso di trasferimento di proprietà del veicolo danneggiato, gli obblighi previsti dai commi 1 e 3 si trasferiscono in capo al nuovo proprietario.

ART. 142-*sexies*.

(Riparazione in conformità alle prescrizioni tecniche del costruttore. Garanzie).

1. La riparazione deve essere eseguita secondo conformità alle prescrizioni tecniche fornite dal costruttore, fermo restando l'obbligo di prestare le garanzie di cui all'articolo 11 della legge 5 febbraio 1992, n. 122, da parte delle imprese esercenti l'attività di autoriparazione in ordine

agli interventi effettuati ed alla relativa qualità. A tal fine, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono definite le garanzie di cui al predetto articolo 11 della legge 5 febbraio 1992, n. 122.

ART. 142-*septies*.

(Risarcimento del danno e liquidazione dell'indennità dovuta. Documentazione fiscale. Cessione del credito e clausole vessatorie).

1. Il danneggiato ha diritto a conseguire la reintegrazione in forma specifica da parte dell'impresa di assicurazione che provvede al risarcimento mediante liquidazione dell'indennità dovuta per la riparazione del veicolo danneggiato.

2. La somma corrisposta dall'impresa di assicurazione a titolo di risarcimento è versata direttamente all'impresa che ha svolto l'attività di autoriparazione in base alla cessione del relativo credito da parte del danneggiato ai sensi dell'articolo 1260 del codice civile, con contestuale presentazione della copia della documentazione fiscale rilasciata al danneggiato.

3. Le clausole dirette ad escludere, limitare o condizionare la facoltà di cessione del credito da parte dell'assicurato si presumono vessatorie e sono nulle ai sensi degli articoli 33 e 36 del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, e successive modificazioni ed integrazioni, in quanto dirette ad imporre ingiustificate restrizioni alla libertà contrattuale nei rapporti con i terzi.

4. La somma viene liquidata direttamente al danneggiato laddove questi effettui la riparazione del veicolo danneggiato avvalendosi di imprese di autoriparazione di propria fiducia senza ricorrere alla cessione del credito di cui al comma 2, previa presentazione della copia della documentazione fiscale rilasciata dalla medesima impresa di autoriparazione.

5. La documentazione fiscale rilasciata ai sensi dei commi 2 e 4 riporta in modo analitico il contenuto degli interventi riparativi effettuati dall'impresa di autori-

parazione. Copia di tale documentazione è inviata in formato elettronico da parte dell'impresa di assicurazione alla banca dati dei sinistri istituita presso l'IVASS ai sensi dell'articolo 135.

ART. 142-*octies*.

(Convenzioni tra imprese di assicurazione e imprese di autoriparazione: limiti e condizioni).

1. Le clausole contrattuali che prevedono la facoltà da parte dell'impresa di assicurazione di provvedere al risarcimento in forma specifica mediante apposite convenzioni con imprese di autoriparazione, a fronte di una riduzione del premio relativo alla garanzia di responsabilità civile, non si considerano vessatorie a condizione che siano state oggetto di trattativa individuale con il contraente, ai sensi dell'articolo 34 del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206. Resta comunque ferma la facoltà dell'assicurato di avvalersi di imprese di autoriparazione non convenzionate di propria fiducia, abilitate ai sensi della legge 5 febbraio 1992, n. 122, e successive modificazioni ed integrazioni, per la riparazione del veicolo ai sensi del presente Capo.

2. In ogni caso le clausole previste nelle convenzioni fra imprese di assicurazione ed imprese di autoriparazione non possono prevedere condizioni restrittive che risultino difformi rispetto alle disposizioni della contrattazione collettiva e della regolamentazione contrattuale di settore, né stabilire tempi di lavorazione tali da rendere ingiustificatamente onerosa la conformità delle riparazioni alle prescrizioni tecniche fornite dai fabbricanti. Risultano precluse limitazioni che possano aggravare le condizioni a carico delle imprese di autoriparazione in materia di sicurezza sul lavoro e di tutela dell'ambiente, nonché le ulteriori condizioni che non risultino compatibili con gli elementi ed i parametri definiti dagli studi di settore.

3. Nei casi di vizi, guasti o danni derivanti da interventi di riparazione effettuati in condizioni precarie a causa dei

vincoli restrittivi previsti nelle clausole inserite nelle convenzioni, l'impresa di assicurazione è corresponsabile con l'impresa di autoriparazione convenzionata, ferma restando la preventiva richiesta di risarcimento della parte danneggiata all'impresa di autoriparazione e la preventiva escussione del patrimonio della medesima impresa.

4. È ammessa l'azione inibitoria di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, e successive modificazioni ed integrazioni, contro le imprese di assicurazione che nell'offerta, nella pubblicità e nell'informazione dei propri servizi assicurativi raccomandano l'utilizzo di condizioni generali di contratto aventi ad oggetto il risarcimento in forma specifica mediante specifiche convenzioni con imprese di autoriparazione. Si applica l'articolo 37-*bis* del predetto decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206.

ART. 142-*novies*.

(Risarcimento integrale dei danni subiti).

1. Resta comunque fermo il diritto del danneggiato all'integrale risarcimento dei danni subiti a seguito di incidente, ivi compresi gli oneri ed i costi conseguenti relativi al soccorso stradale, al "fermo tecnico" del veicolo, al noleggio di veicoli sostitutivi, all'assistenza legale in sede stragiudiziale, nonché all'eventuale demolizione e reimmatricolazione del veicolo.

2. Risultano inoltre comprese le spese di perizia di competenza del perito che il contraente di polizza ha scelto e nominato, nonché la quota parte delle competenze del terzo perito a carico del contraente. »

7. 01. (ex 7. 05.) Allasia, Busin.

Dopo l'articolo 7, aggiungere il seguente:

ART. 7-*bis*.

(Norme sulla libera scelta dell'assicurato e sulla trasparenza).

1. Al capo III del titolo X del codice di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, come da ultimo modificato dalla

presente legge, sono aggiunti, in fine, i seguenti articoli:

«ART. 142-*quater*. — (*Libertà di scelta dell'assicurato e obbligo informativo. Clausole assicurative vessatorie*). — 1. Tutti i contratti di assicurazione prevedono espressamente la facoltà dell'assicurato di avvalersi di imprese di autoriparazione di propria fiducia, abilitate ai sensi della legge 5 febbraio 1992, n. 122, per la riparazione del danno. Tale indicazione deve essere riportata all'atto della stipulazione di nuovi contratti, nonché in occasione di ogni rinnovo contrattuale ed è inserita esplicitamente nella nota informativa prevista dall'articolo 185 del presente codice.

2. Le clausole dirette a escludere, limitare o condizionare la libertà di scelta dell'assicurato si presumono vessatorie e sono nulle ai sensi degli articoli 33 e 36 del codice del consumo, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, e successive modificazioni, in quanto dirette a determinare un significativo squilibrio dei diritti e degli obblighi derivanti dal contratto.

ART. 142-*quinquies*. — (*Tracciabilità della riparazione, riparazione in sicurezza e revisione del veicolo*). — 1. Al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale e la tutela ambientale, il proprietario del veicolo danneggiato da un sinistro causato dalla circolazione stradale è tenuto a ripararlo nel caso in cui lo stesso abbia riportato danni a elementi strutturali e a sistemi, organi, impianti, dispositivi, equipaggiamenti o componenti meccanici, elettrici o elettronici, che sono sottoposti alle operazioni di revisione periodica previste dall'articolo 80 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

2. Entro i termini prescritti dall'articolo 148, nei quali l'impresa di assicurazione deve proporre congrua e motivata offerta per il risarcimento ovvero comunicare specificamente i motivi per i quali non ritiene di formularla, il danneggiato ha facoltà di comunicare all'impresa la volontà di non

procedere alla riparazione del proprio veicolo. In tale caso, mantiene il diritto al risarcimento da parte dell'impresa di assicurazione, previa presentazione della copia del certificato di avvenuta demolizione del veicolo.

3. Entro sessanta giorni dalla riparazione avvenuta ai sensi del comma 1, il danneggiato è tenuto a sottoporre il veicolo a riparazione singola al fine di accertare la sussistenza dei requisiti di sicurezza, rumorosità e inquinamento prescritti, fornendo all'impresa di assicurazione copia della certificazione attestante l'esito favorevole. In mancanza, l'impresa di assicurazione è tenuta a segnalare la mancata revisione al Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per i provvedimenti di competenza.

4. In caso di trasferimento di proprietà del veicolo danneggiato, gli obblighi previsti dai commi 1 e 3 si trasferiscono in capo al nuovo proprietario.

ART. 142-*sexies*. — (*Riparazione in conformità alle prescrizioni tecniche del costruttore. Garanzie*). — 1. La riparazione deve essere eseguita conformemente alle prescrizioni tecniche fornite dal costruttore, fermo restando l'obbligo delle imprese esercenti l'attività di autoriparazione di prestare le garanzie di cui all'articolo 11 della legge 5 febbraio 1992, n. 122, in ordine agli interventi effettuati e alla relativa qualità. A tale fine, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce le garanzie di cui al predetto articolo 11.

ART. 142-*septies*. — (*Risarcimento del danno e liquidazione dell'indennità dovuta. Documentazione fiscale. Cessione del credito e clausole vessatorie*). — 1. Il danneggiato ha il diritto di conseguire la reintegrazione in forma specifica da parte dell'impresa di assicurazione che provvede al

risarcimento mediante liquidazione dell'indennità dovuta per la riparazione del veicolo danneggiato.

2. La somma corrisposta dall'impresa di assicurazione a titolo di risarcimento è versata direttamente all'impresa che ha svolto l'attività di autoriparazione in base alla cessione del relativo credito da parte del danneggiato ai sensi dell'articolo 1260 del codice civile, con contestuale presentazione della copia della documentazione fiscale rilasciata al danneggiato.

3. Le clausole dirette a escludere, limitare o condizionare la facoltà di cessione del credito da parte dell'assicurato si presumono vessatorie e sono nulle ai sensi degli articoli 33 e 36 del codice del consumo, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, e successive modificazioni, in quanto dirette a imporre ingiustificate restrizioni alla libertà contrattuale nei rapporti con i terzi.

4. La somma è liquidata direttamente al danneggiato qualora questi effettui la riparazione del veicolo avvalendosi di imprese di autoriparazione di propria fiducia senza ricorrere alla cessione del credito di cui al comma 2, previa presentazione della copia della documentazione fiscale rilasciata dalla medesima impresa di autoriparazione.

5. La documentazione fiscale rilasciata ai sensi dei commi 2 e 4 riporta in modo analitico il contenuto degli interventi riparativi effettuati dall'impresa di autoriparazione. L'impresa di assicurazione ne invia una copia in formato elettronico alla banca dati dei sinistri istituita presso l'IVASS ai sensi dell'articolo 135.

ART. 142-octies. — (*Risarcimento integrale dei danni subiti*). — 1. Resta comunque fermo il diritto del danneggiato all'integrale risarcimento dei danni subiti a seguito di sinistro, compresi gli oneri e i costi conseguenti relativi al soccorso stradale, al fermo tecnico del veicolo, al noleggio di veicoli sostitutivi, all'assistenza tecnica, peritale e legale in sede stragiudiziale, nonché alle eventuali demolizione e reimmatricolazione del veicolo ».

7. 02. (ex 7. 04.) Colletti.

Dopo l'articolo 7, aggiungere il seguente:

ART. 7-bis.

(*Risarcimento del terzo trasportato*).

1. L'articolo 141 del codice di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, è sostituito dal seguente:

« ART. 141. — (*Risarcimento del terzo trasportato*). — 1. Il terzo trasportato ha sempre facoltà di esercitare l'azione diretta nei confronti dell'impresa di assicurazione del veicolo sul quale era a bordo al momento del sinistro, a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro medesimo, fermo restando il diritto al risarcimento dell'eventuale maggior danno nei confronti dell'impresa di assicurazione del responsabile civile, se il veicolo di quest'ultimo è coperto per un massimale superiore a quello minimo.

2. Per ottenere il risarcimento il terzo trasportato ha facoltà di promuovere nei confronti dell'impresa di assicurazione del veicolo sul quale era a bordo al momento del sinistro la procedura di risarcimento prevista dall'articolo 148 o, alternativamente, di rivolgere in qualsiasi momento richiesta di risarcimento all'impresa di assicurazione del responsabile civile.

3. L'azione diretta avente ad oggetto il risarcimento, ove esercitata nei confronti dell'impresa di assicurazione del veicolo sul quale il danneggiato era a bordo al momento del sinistro, è soggetta ai termini di cui all'articolo 145. L'impresa di assicurazione del responsabile civile può intervenire nel giudizio e può estromettere l'impresa di assicurazione del veicolo, riconoscendo la responsabilità del proprio assicurato. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del capo IV.

4. L'impresa di assicurazione del vettore che ha effettuato il pagamento ha diritto di rivalsa nei confronti dell'impresa di assicurazione del responsabile civile ».

7. 03. (ex 7. 03.) Colletti.

Dopo l'articolo 7, aggiungere il seguente:

ART. 7-bis.

1. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le tariffe assicurative per la responsabilità civile automobilistica (RC auto) a parità di classe sono formulate unitariamente per l'intero territorio nazionale al fine di consentire che il premio per la copertura assicurativa RC auto da corrispondere sia identico, per ogni assicurato, indipendentemente dal luogo di residenza.

2. La disposizione di cui al comma 1 trova applicazione nei confronti di tutti gli automobilisti che, alla data del rinnovo del contratto di assicurazione e nella medesima classe di appartenenza, non abbiano provocato alcun sinistro per almeno 5 anni.

***7. 04.** (ex 7. 01.) Paglia, Ricciatti, Ferrara, Scotto.

Dopo l'articolo 7, aggiungere il seguente:

ART. 7-bis.

1. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le tariffe assicurative per la responsabilità civile automobilistica (RC auto) a parità di classe sono formulate unitariamente per l'intero territorio nazionale al fine di con-

sentire che il premio per la copertura assicurativa RC auto da corrispondere sia identico, per ogni assicurato, indipendentemente dal luogo di residenza.

2. La disposizione di cui al comma 1 trova applicazione nei confronti di tutti gli automobilisti che, alla data del rinnovo del contratto di assicurazione e nella medesima classe di appartenenza, non abbiano provocato alcun sinistro per almeno 5 anni.

***7. 05.** (ex 7. 01.) Russo.

Dopo l'articolo 7, aggiungere il seguente:

ART. 7-bis.

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, le compagnie di assicurazione sono obbligate a pubblicare sul proprio sito internet le statistiche in base alle quali viene calcolata la tariffa e il premio per Regione. Il mancato rispetto della disposizione di cui al presente comma comporta l'applicazione da parte dell'IVASS di una sanzione amministrativa pecuniaria pari a 20.000 euro. Gli introiti derivanti dall'applicazione delle sanzioni amministrative di cui al presente comma sono destinati ad incrementare il Fondo di garanzia per le vittime della strada, di cui all'articolo 285 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209.

7. 06. (ex 7. 02.) Paglia, Ricciatti, Ferrara, Scotto.

