

134.

Allegato A

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA

COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.		PAG.
Organizzazione dei tempi di esame degli argomenti in calendario	3	Interrogazioni a risposta immediata	12
Comunicazioni	8	Iniziative volte a garantire adeguate risorse umane e strumentali presso il Tribunale di Napoli Nord – 3-00558	12
Missioni vevoli nella seduta del 27 febbraio 2019	8	Orientamenti del Governo in merito al ruolo e alle funzioni della magistratura onoraria, anche con riferimento alle tutele previdenziali e assistenziali – 3-00559	13
Progetti di legge (Annunzio; Adesione di deputati a proposte di legge)	8, 9	Iniziative per il contrasto alla dispersione scolastica e a supporto del sistema scolastico nel Mezzogiorno, anche in considerazione di recenti dichiarazioni del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca – 3-00560	14
Atti relativi a reati previsti dall'articolo 96 della Costituzione (Annunzio di archiviazioni)	9	Iniziative in materia di edilizia scolastica, con particolare riferimento all'adeguamento alla normativa antisismica e a quella antincendio – 3-00561	15
Documenti ministeriali (Trasmissione)	9	Iniziative volte a far fronte alla prospettiva di rilevanti carenze di organico nella categoria degli insegnanti per il prossimo anno scolastico, in relazione alle modifiche della disciplina pensionistica – 3-00562 ..	16
Progetti di atti dell'Unione europea (Annunzio)	9	Iniziative volte a garantire adeguati finanziamenti a favore dei servizi di trasporto regionale maggiormente utilizzati dai pendolari – 3-00563	16
Atti di controllo e di indirizzo	10		
Proposta di legge: Grande ed altri: Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di dialogo politico e di cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Cuba, dall'altra, fatto a Bruxelles il 12 dicembre 2016 (A.C. 1332)	11		
Articoli			
Articolo 1	11		
Articolo 2	11		
Articolo 3	11		
Articolo 4	11		

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

	PAG.		PAG.
Chiarimenti in ordine all'annunciata procedura per la revoca della concessione autostradale ad <i>Autostrade per l'Italia</i> , in relazione al crollo del ponte Morandi di Genova — 3-00564	17	Mozioni Delrio ed altri n. 1-00106, Epifani ed altri n. 1-00127, Vallasca, Andreuzza ed altri n. 1-00128, Fidanza ed altri n. 1-00131 e Baldelli ed altri n. 1-00133 concernenti iniziative a sostegno del comparto automobilistico e del relativo indotto, anche al fine di favorirne l'evoluzione tecnologica e la tutela dei livelli occupazionali	40
Mozioni Lollobrigida ed altri n. 1-00113, Magi, Boldrini ed altri n. 1-00121, Ravetto ed altri n. 1-00126, Migliore ed altri n. 1-00130 e Iezzi, Macina ed altri n. 1-00132 concernenti iniziative per il contrasto all'immigrazione clandestina e alle organizzazioni criminali straniere, con particolare riferimento alla cosiddetta mafia nigeriana .	19	Mozioni	40
Mozioni	19	Proposta di legge: S. 871 — D'iniziativa dei senatori: Patuanelli e Romeo: Delega al Governo per l'adozione di disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi adottati in attuazione della delega per la riforma delle discipline della crisi di impresa e dell'insolvenza, di cui alla legge 19 ottobre 2017, n. 155 (Approvata dal Senato) (A.C. 1409)	55
Proposta di legge: S. 536 — D'iniziativa dei senatori: Bottici ed altri: Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sui fatti accaduti presso la comunità « Il Forteto » (Approvata dal Senato) (A.C. 1160); e abbinate proposte di legge: Mugnai; Meloni ed altri (A.C. 390-1005)	36	Articoli	
Parere della I Commissione	36	Articolo 1	55
Parere della V Commissione	36	Articolo 2	55
Articoli e relative proposte emendative		Ordini del giorno	55
Articolo 1	36	Proposta di legge: Molinari ed altri: Modifica all'articolo 4 del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, concernente le partecipazioni in società operanti nel settore lattiero-caseario (A.C. 712-A)	59
Articolo 2	36	Parere della I Commissione	59
Articolo 3	37	Parere della V Commissione	59
Articolo 4	38	Articolo unico e relative proposte emendative	
Articolo 5	38	Ordine del giorno	60
Articolo 6	39		
Articolo 7	39		
Articolo 8	39		
Articolo 9	39		

**ORGANIZZAZIONE DEI TEMPI DI ESAME
DEGLI ARGOMENTI IN CALENDARIO**

PdL N. 1309 E ABB. — LEGITTIMA DIFESA

Seguito dell'esame: 9 ore.

Relatori per la maggioranza	40 minuti <i>(complessivamente)</i>
Relatori di minoranza	30 minuti <i>(complessivamente)</i>
Governo	20 minuti
Richiami al Regolamento	10 minuti
Tempi tecnici	30 minuti
Interventi a titolo personale	1 ora e 16 minuti <i>(con il limite massimo di 14 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato)</i>
Gruppi	5 ore e 34 minuti
<i>MoVimento 5 Stelle</i>	<i>1 ora e 20 minuti</i>
<i>Lega – Salvini premier</i>	<i>57 minuti</i>
<i>Partito Democratico</i>	<i>54 minuti</i>
<i>Forza Italia – Berlusconi presidente</i>	<i>52 minuti</i>
<i>Fratelli d'Italia</i>	<i>34 minuti</i>
<i>Liberi e Uguali</i>	<i>29 minuti</i>
<i>Misto:</i>	<i>28 minuti</i>
<i>Civica Popolare-AP-PSI-Area Civica</i>	<i>6 minuti</i>
<i>Minoranze Linguistiche</i>	<i>6 minuti</i>
<i>Noi Con l'Italia-USEI</i>	<i>6 minuti</i>
<i>+Europa-Centro Democratico</i>	<i>5 minuti</i>
<i>MAIE-Movimento Associativo Italiani all'Estero</i>	<i>5 minuti</i>

PdL N. 1302 E ABB. — VOTO DI SCAMBIO POLITICO-MAFIOSO

Seguito dell'esame: 7 ore.

Relatore	20 minuti
Governo	20 minuti

Richiami al Regolamento	10 minuti
Tempi tecnici	30 minuti
Interventi a titolo personale	1 ora e 3 minuti (con il limite massimo di 12 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato)
Gruppi	4 ore e 37 minuti
<i>MoVimento 5 Stelle</i>	<i>1 ora e 7 minuti</i>
<i>Lega – Salvini premier</i>	<i>47 minuti</i>
<i>Partito Democratico</i>	<i>45 minuti</i>
<i>Forza Italia – Berlusconi presidente</i>	<i>43 minuti</i>
<i>Fratelli d'Italia</i>	<i>28 minuti</i>
<i>Liberi e Uguali</i>	<i>24 minuti</i>
Misto:	23 minuti
<i>Civica Popolare-AP-PSI-Area Civica</i>	<i>5 minuti</i>
<i>Minoranze Linguistiche</i>	<i>5 minuti</i>
<i>Noi Con l'Italia-USEI</i>	<i>5 minuti</i>
<i>+Europa-Centro Democratico</i>	<i>4 minuti</i>
<i>MAIE-Movimento Associativo Italiani all'Estero</i>	<i>4 minuti</i>

DDL N. 1432 – LEGGE EUROPEA 2018

Tempo complessivo: 15 ore, di cui:

- Discussione sulle linee generali: 8 ore;
- Seguito dell'esame: 7 ore.

	<i>Discussione generale</i>	<i>Seguito dell'esame</i>
Relatore	20 minuti	20 minuti
Governo	20 minuti	20 minuti
Richiami al Regolamento	10 minuti	10 minuti
Tempi tecnici		30 minuti
Interventi a titolo personale	1 ora e 20 minuti	1 ora e 4 minuti (con il limite massimo di 11 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato)

Gruppi	5 ore e 50 minuti	4 ore e 36 minuti
<i>MoVimento 5 Stelle</i>	<i>1 ora e 12 minuti</i>	<i>59 minuti</i>
<i>Lega – Salvini premier</i>	<i>54 minuti</i>	<i>43 minuti</i>
<i>Partito Democratico</i>	<i>1 ora</i>	<i>51 minuti</i>
<i>Forza Italia – Berlusconi presidente</i>	<i>58 minuti</i>	<i>49 minuti</i>
<i>Fratelli d'Italia</i>	<i>39 minuti</i>	<i>28 minuti</i>
<i>Liberi e Uguali</i>	<i>34 minuti</i>	<i>23 minuti</i>
<i>Misto:</i>	<i>33 minuti</i>	<i>23 minuti</i>
<i>Civica Popolare-AP-PSI-Area Civica</i>	<i>7 minuti</i>	<i>5 minuti</i>
<i>Minoranze Linguistiche</i>	<i>7 minuti</i>	<i>5 minuti</i>
<i>Noi Con l'Italia-USEI</i>	<i>7 minuti</i>	<i>5 minuti</i>
<i>+Europa-Centro Democratico</i>	<i>6 minuti</i>	<i>4 minuti</i>
<i>MAIE-Movimento Associativo Italiani all'Estero</i>	<i>6 minuti</i>	<i>4 minuti</i>

PDL N. 1354 E ABB. — ISTITUZIONE E DISCIPLINA RETE NAZIONALE DEI REGISTRI DEI TUMORI

Tempo complessivo: 11 ore, di cui:

- Discussione sulle linee generali: 6 ore;
- Seguito dell'esame: 5 ore.

	<i>Discussione generale</i>	<i>Seguito dell'esame</i>
Relatore	15 minuti	15 minuti
Governo	15 minuti	15 minuti
Richiami al Regolamento	10 minuti	10 minuti
Tempi tecnici		20 minuti
Interventi a titolo personale	58 minuti	43 minuti <i>(con il limite massimo di 8 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato)</i>
Gruppi	4 ore e 22 minuti	3 ore e 17 minuti
<i>MoVimento 5 Stelle</i>	<i>49 minuti</i>	<i>48 minuti</i>
<i>Lega – Salvini premier</i>	<i>40 minuti</i>	<i>33 minuti</i>

Partito Democratico	39 minuti	31 minuti
Forza Italia – Berlusconi presidente	39 minuti	30 minuti
Fratelli d'Italia	33 minuti	20 minuti
Liberi e Uguali	31 minuti	17 minuti
Misto:	31 minuti	18 minuti
<i>Civica Popolare-AP-PSI-Area Civica</i>	<i>7 minuti</i>	<i>4 minuti</i>
<i>Minoranze Linguistiche</i>	<i>7 minuti</i>	<i>4 minuti</i>
<i>Noi Con l'Italia-USEI</i>	<i>7 minuti</i>	<i>4 minuti</i>
<i>+Europa-Centro Democratico</i>	<i>5 minuti</i>	<i>3 minuti</i>
<i>MAIE-Movimento Associativo Italiani all'Estero</i>	<i>5 minuti</i>	<i>3 minuti</i>

**MOZIONE N. 1-00117 - INIZIATIVE PER LO SVILUPPO DELLA FORMAZIONE TECNOLOGICA
E DIGITALE IN AMBITO SCOLASTICO**

Tempo complessivo, comprese le dichiarazioni di voto: 6 ore (*).

Governo	25 minuti
Richiami al Regolamento	10 minuti
Tempi tecnici	5 minuti
Interventi a titolo personale	59 minuti (con il limite massimo di 11 minuti per ciascun deputato)
Gruppi	4 ore e 21 minuti
MoVimento 5 Stelle	1 ora e 3 minuti
Lega – Salvini premier	44 minuti
Partito Democratico	42 minuti
Forza Italia – Berlusconi presidente	40 minuti
Fratelli d'Italia	26 minuti
Liberi e Uguali	23 minuti
Misto:	23 minuti
<i>Civica Popolare-AP-PSI-Area Civica</i>	<i>5 minuti</i>
<i>Minoranze Linguistiche</i>	<i>5 minuti</i>
<i>Noi Con l'Italia-USEI</i>	<i>5 minuti</i>

+Europa-Centro Democratico	4 minuti
MAIE-Movimento Associativo Italiani all'Esteri	4 minuti

(*) Al tempo sopra indicato si aggiungono 5 minuti per l'illustrazione della mozione.

**COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI IN VISTA
DEL CONSIGLIO EUROPEO DEL 21 E DEL 22 MARZO**

Tempo complessivo, comprese le dichiarazioni di voto: 4 ore.

Governo	30 minuti	
Interventi a titolo personale	10 minuti	10 minuti
Gruppi	2 ore (per la discussione)	1 ora e 10 minuti (per le dichiarazioni di voto)
<i>MoVimento 5 Stelle</i>	<i>29 minuti</i>	<i>10 minuti</i>
<i>Lega – Salvini premier</i>	<i>21 minuti</i>	<i>10 minuti</i>
<i>Partito Democratico</i>	<i>20 minuti</i>	<i>10 minuti</i>
<i>Forza Italia – Berlusconi presidente</i>	<i>18 minuti</i>	<i>10 minuti</i>
<i>Fratelli d'Italia</i>	<i>12 minuti</i>	<i>10 minuti</i>
<i>Liberi e Uguali</i>	<i>10 minuti</i>	<i>10 minuti</i>
<i>Misto:</i>	<i>10 minuti</i>	<i>10 minuti</i>
<i>Civica Popolare-AP-PSI-Area Civica</i>	<i>2 minuti</i>	<i>2 minuti</i>
<i>Minoranze Linguistiche</i>	<i>2 minuti</i>	<i>2 minuti</i>
<i>Noi Con l'Italia-USEI</i>	<i>2 minuti</i>	<i>2 minuti</i>
+Europa-Centro Democratico	2 minuti	2 minuti
MAIE-Movimento Associativo Italiani all'Esteri	2 minuti	2 minuti

COMUNICAZIONI

**Missioni valevoli,
nella seduta del 27 febbraio 2019.**

Battelli, Benvenuto, Bitonci, Bonafede, Borghese, Claudio Borghi, Braga, Brescia, Buffagni, Campana, Cancelleri, Carfagna, Castelli, Castiello, Cirielli, Colletti, Colucci, Comaroli, Cominardi, Davide Crippa, D'Incà, D'Uva, Del Re, Delmastro Delle Vedove, Delrio, Luigi Di Maio, Di Stefano, Dieni, Durigon, Fantinati, Ferraresi, Fioramonti, Gregorio Fontana, Lorenzo Fontana, Fraccaro, Frusone, Galli, Gallinella, Gallo, Garavaglia, Gava, Gebhard, Gelmini, Giaccone, Giachetti, Giorgetti, Giorgis, Grande, Grillo, Grimoldi, Guerini, Guidesi, Invernizzi, Licatini, Liuzzi, Lollobrigida, Lorefice, Lorenzin, Losacco, Lupi, Maggioni, Manzato, Micillo, Molinari, Molteni, Morelli, Morrone, Occhionero, Patassini, Picchi, Polverini, Rampelli, Rixi, Rizzo, Rosato, Ruocco, Saltamartini, Schullian, Carlo Sibia, Sisto, Spadafora, Spadoni, Spessotto, Tofalo, Vacca, Valente, Vignaroli, Villarosa, Vito, Raffaele Volpi, Zenaro, Zoffili.

(Alla ripresa pomeridiana della seduta).

Battelli, Benvenuto, Bitonci, Bonafede, Borghese, Claudio Borghi, Braga, Brescia, Buffagni, Campana, Cancelleri, Carfagna, Castelli, Castiello, Cirielli, Colletti, Colucci, Comaroli, Cominardi, Davide Crippa, D'Incà, D'Uva, Del Re, Delmastro Delle Vedove, Delrio, Luigi Di Maio, Di Stefano, Durigon, Fantinati, Ferraresi, Fioramonti, Gregorio Fontana, Lorenzo Fontana, Frac-

caro, Frusone, Galli, Gallo, Garavaglia, Gava, Gebhard, Gelmini, Giaccone, Giachetti, Giorgetti, Giorgis, Grande, Grillo, Grimoldi, Guerini, Guidesi, Invernizzi, Licatini, Liuzzi, Lollobrigida, Lorefice, Lorenzin, Losacco, Lupi, Maggioni, Manzato, Micillo, Molinari, Molteni, Morelli, Morrone, Occhionero, Pastorino, Patassini, Picchi, Polverini, Rampelli, Rixi, Rizzo, Rosato, Ruocco, Saltamartini, Schullian, Scoma, Sibia Carlo, Sisto, Spadafora, Spadoni, Spessotto, Tofalo, Vacca, Valente, Vignaroli, Villarosa, Raffaele Volpi, Zoffili.

Annunzio di proposte di legge.

In data 26 febbraio 2019 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

POTENTI: « Modifica all'articolo 38 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, in materia di armi esenti dall'obbligo di denuncia » (1629);

SANTELLI ed altri: « Introduzione dell'articolo 143-bis del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, in materia di computo dei termini di durata in carica dei consigli comunali e provinciali in caso di annullamento del provvedimento di scioglimento » (1630);

MOLINARI e SALTAMARTINI: « Disposizioni concernenti la tutela dei marchi

storici nazionali di alto valore territoriale » (1631).

Saranno stampate e distribuite.

Adesione di deputati a proposte di legge.

La proposta di legge BARTOLOZZI ed altri: « Modifiche al codice di procedura penale in materia di tutela e informazione delle vittime di reati violenti » (1003) è stata successivamente sottoscritta dalla deputata Siracusano.

La proposta di legge MOLLICONE ed altri: « Disposizioni per sostenere l'innovazione tecnologica delle imprese editoriali e l'editoria digitale scolastica nonché per la promozione della lettura » (1516) è stata successivamente sottoscritta dal deputato Cassinelli.

Annunzio di archiviazioni di atti relativi a reati previsti dall'articolo 96 della Costituzione.

Con lettera pervenuta il 26 febbraio 2019, il procuratore della Repubblica presso il tribunale di Roma ha comunicato che il collegio per i procedimenti relativi ai reati previsti dall'articolo 96 della Costituzione, costituito presso il suddetto tribunale, ha disposto, con decreto del 22 febbraio 2019, l'archiviazione di atti relativi ad un procedimento per ipotesi di responsabilità nei confronti Gian Luca Galletti, deputato all'epoca dei fatti, nella sua qualità di ministro per l'ambiente *pro tempore* e del deputato Graziano Delrio, nella sua qualità di ministro delle infrastrutture e trasporti *pro tempore*.

Trasmissione dal Ministro dell'economia e delle finanze.

Il Ministro dell'economia e delle finanze, con lettera in data 22 febbraio 2019, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 14, comma 2, della legge 24 dicembre

2012, n. 234, la relazione concernente l'impatto finanziario derivante dagli atti e dalle procedure giurisdizionali e di pre-contenzioso con l'Unione europea, riferita al primo semestre 2018 (Doc. LXXIII, n. 2).

Questo documento è trasmesso a tutte le Commissioni permanenti.

Trasmissione dal Ministro della salute.

Il Ministro della salute, con lettera in data 25 febbraio 2019, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 3, della legge 8 marzo 2017, n. 24, la prima relazione sull'attività svolta dall'Osservatorio nazionale delle buone pratiche sulla sicurezza nella sanità, riferita all'anno 2018 (Doc. CCXLII, n. 1).

Questa relazione è trasmessa alla XII Commissione (Affari sociali).

Annunzio di progetti di atti dell'Unione europea.

La Commissione europea, in data 26 febbraio 2019, ha trasmesso, in attuazione del Protocollo sul ruolo dei Parlamenti allegato al Trattato sull'Unione europea, i seguenti progetti di atti dell'Unione stessa, nonché atti preordinati alla formulazione degli stessi, che sono assegnati, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alle sottointimate Commissioni, con il parere, se non già assegnati alla stessa in sede primaria, della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea):

Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'esercizio della delega conferita alla Commissione a norma del regolamento (UE, EURATOM) n. 1141/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, relativo allo statuto e al finanziamento dei partiti politici europei e delle fondazioni politiche europee (COM(2019) 94 final), che è assegnata in sede primaria alle

Commissioni riunite I (Affari costituzionali) e XIV (Politiche dell'Unione europea);

Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio concernente l'attuazione della direttiva quadro sulle acque (2000/60/CE) e della direttiva sulle alluvioni (2007/60/CE) – Secondo ciclo di piani di gestione dei bacini idrografici – Primo ciclo di piani di gestione del rischio di alluvioni (COM(2019) 95 final), corredata dal relativo allegato (COM(2019) 95 final – Annex), che è assegnata in sede primaria alla VIII Commissione (Ambiente).

Il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, in data 26 febbraio 2019, ha trasmesso, ai

sensi dell'articolo 6, commi 1 e 2, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, progetti di atti dell'Unione europea, nonché atti preordinati alla formulazione degli stessi.

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

Atti di controllo e di indirizzo.

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

PROPOSTA DI LEGGE: GRANDE ED ALTRI: RATIFICA ED ESECUZIONE DELL'ACCORDO DI DIALOGO POLITICO E DI COOPERAZIONE TRA L'UNIONE EUROPEA E I SUOI STATI MEMBRI, DA UNA PARTE, E LA REPUBBLICA DI CUBA, DALL'ALTRA, FATTO A BRUXELLES IL 12 DICEMBRE 2016
(A.C. 1332)

A.C. 1332 Articolo 1

ARTICOLO 1 DELLA PROPOSTA DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO DEI PROPONENTI

Art. 1.

(Autorizzazione alla ratifica)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo di dialogo politico e di cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Cuba, dall'altra, fatto a Bruxelles il 12 dicembre 2016.

A.C. 1332 Articolo 2

ARTICOLO 2 DELLA PROPOSTA DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO DEI PROPONENTI

Art. 2.

(Ordine di esecuzione)

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1, a decor-

rere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 86 dell'Accordo stesso.

A.C. 1332 Articolo 3

ARTICOLO 3 DELLA PROPOSTA DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO DEI PROPONENTI

Art. 3.

(Clausola di invarianza finanziaria)

1. Dall'attuazione della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

A.C. 1332 Articolo 4

ARTICOLO 4 DELLA PROPOSTA DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO DEI PROPONENTI

Art. 4.

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Iniziative volte a garantire adeguate risorse umane e strumentali presso il Tribunale di Napoli Nord – 3-00558

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

il tribunale di Napoli nord è il secondo ufficio giudiziario della Campania e si impone tra i primi cinque in Italia per numero di affari giudiziari civili e penali;

nell'ambito della riforma della geografia giudiziaria, il cui impianto ha trovato forma nella legge delega n. 148 del 2011 e nei successivi decreti legislativi n. 155 e n. 156 del 2012, la sua istituzione è stata un'eccezione alla *ratio* della riorganizzazione economica del sistema giustizia nel Paese;

i territori a più alta densità criminale sono stati concentrati in questo nuovo presidio, al quale non vengono riconosciute le minime risorse necessarie per dare una risposta effettiva alla domanda di giustizia, con il rischio di favorire gli interessi della criminalità organizzata;

il tribunale di Napoli nord ricopre un ruolo centrale per la tutela della legalità in un circondario giudiziario che abbraccia territori ben conosciuti come la « Terra dei fuochi »;

la notevole attività di tali uffici rischia di essere vanificata da alcune criticità strutturali: l'insufficienza dei locali in uso al tribunale e l'inadeguatezza quanti-

tativa e qualitativa della pianta organica del personale amministrativo e giudiziario;

la struttura del Castello Aragonese non ospita solo il tribunale ma anche la procura di Napoli nord, l'ufficio notificazioni, esecuzioni e protesti e quelli del Consiglio dell'Ordine degli avvocati. Gli spazi sono assolutamente insufficienti rispetto alle esigenze giudiziarie civili e penali, tenuto conto che la mole di affari ha prodotto carichi di lavoro superiori alle aspettative che hanno costretto l'adozione di provvedimenti emergenziali, come, ad esempio, la celebrazione delle udienze nelle stanze degli studi dei magistrati;

anche per il personale amministrativo si segnala l'assoluta inadeguatezza della pianta organica: le 146 unità previste non sono proporzionate al numero di magistrati, pari a 81; sproporzione che si riflette sia sulla gestione del personale che sull'andamento dei servizi di cancelleria;

la straordinarietà del carico di lavoro del tribunale di Napoli nord ha indotto i vertici giudiziari e amministrativi a chiedere la modifica della pianta organica del personale amministrativo, ma l'unico risultato è stato l'ampliamento di sei unità degli assistenti giudiziari con il provvedimento ministeriale del 15 marzo 2018 —:

se il Ministro interrogato non ritenga necessario ed urgente adottare le iniziative di competenza al fine di risolvere le criticità relative agli spazi e al personale di cui in premessa, in modo da scongiurare

uno stallo della produttività del tribunale di Napoli nord. (3-00558)

Orientamenti del Governo in merito al ruolo e alle funzioni della magistratura onoraria, anche con riferimento alle tutele previdenziali e assistenziali – 3-00559

LOLLOBRIGIDA, MELONI, VARCHI, MASCHIO, DELMASTRO DELLE VEDOVE, ACQUAROLI, BELLUCCI, BUCALO, BUTTI, CARETTA, CIABURRO, CIRIELLI, CROSETTO, LUCA DE CARLO, DEIDDA, DONZELLI, FERRO, FIDANZA, FOTI, FRASSINETTI, GEMMATO, LUCASELLI, MOLLICONE, MONTARULI, OSNATO, PRISCO, RAMPELLI, RIZZETTO, ROTELLI, SILVESTRONI, TRANCASSINI e ZUCCONI. – *Al Ministro della giustizia.* – Per sapere – premesso che:

il regolare funzionamento della giustizia in Italia è ormai per larga parte assicurato dalla magistratura onoraria, che equivale al 50 per cento dell'organico dei magistrati professionali e ricopre la totalità della funzione giurisdizionale di pace, il 90 per cento delle funzioni di pubblica accusa nei processi monocratici e quasi il 60 per cento delle funzioni giurisdizionali nei tribunali, raggiungendo picchi in quelli di provincia;

ciononostante tale categoria continua non solo a non ottenere il giusto riconoscimento del proprio ruolo, ma, anzi, a subire pesanti discriminazioni, reiterate anche dalla riforma approvata nel 2017 dal Ministro *pro tempore* Orlando, che ha completamente disatteso le istanze della categoria, nonostante queste non prefigurarono alcuna stabilizzazione nella magistratura di ruolo, prevedendo, invece, il riordino della magistratura onoraria secondo un approccio minimalista, con un aumento modesto delle relative competenze e un riconoscimento delle tutele

previdenziali di mera facciata, a saldi di bilancio invariati;

tale riforma, inoltre, non solo ha previsto la creazione di uno «statuto unico» della magistratura onoraria, applicabile ai giudici di pace, ai giudici onorari di tribunale e ai vice procuratori onorari, con l'«intrinseca temporaneità dell'incarico», ma anche la rideterminazione della pianta organica dei giudici di pace in tutto il territorio nazionale, un fatto che, soprattutto nelle piccole realtà territoriali, rischia di portare alla paralisi degli uffici giudiziari;

nel «contratto di governo» posto alla base dell'accordo tra Lega e MoVimento 5 Stelle per la formazione dell'attuale Esecutivo, si annuncia una «completa modifica» della «riforma Orlando», prevedendo «il riconoscimento del ruolo dei magistrati onorari (...) affrontando anche le questioni attinenti al trattamento ad essi spettante ed alle coperture previdenziali ed assistenziali»;

in assoluta dissonanza rispetto a tali annunci, ad oggi alcun provvedimento concreto è stato preso in sostegno della magistratura onoraria e il tavolo tecnico istituito presso il Ministero della giustizia con il compito di elaborare una proposta di riforma si dovrebbe riunire il 7 marzo 2019, a una distanza di oltre tre mesi dalla prima convocazione;

nella riunione del 7 marzo 2019 sarà esaminata la proposta avanzata dalla magistratura onoraria, e condivisa anche dalla magistratura di ruolo, volta a superare lo stallo venutosi a determinare e a risolvere finalmente alcune delle questioni più importanti –:

quale sia l'orientamento del Governo in merito alla citata proposta formulata dai magistrati onorari e quali iniziative urgenti intenda assumere per tutelare i diritti e le legittime aspettative degli stessi e garantire il funzionamento della giurisdizione. (3-00559)

Iniziative per il contrasto alla dispersione scolastica e a supporto del sistema scolastico nel Mezzogiorno, anche in considerazione di recenti dichiarazioni del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca – 3-00560

CASCIELLO, GELMINI, PAOLO RUSSO, APREA, BAGNASCO, ANNA LISA BARONI, BARTOLOZZI, BIANCOFIORE, CAPPELLACCI, CARFAGNA, D'ATTIS, FATUZZO, FITZGERALD NISSOLI, LABRIOLA, MARIN, MARROCCO, MUGNAI, NAPOLI, OCCHIUTO, ORSINI, PALMIERI, PETTARIN, PITTALIS, ROSSELLO, ROTONDI, RUFFINO, SACCANI JOTTI, SARRO, SANDRA SAVINO, SCOMA e MARIA TRIPODI. — *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* — Per sapere — premesso che:

nel mese di febbraio 2019, durante la visita ad alcuni istituti scolastici in Campania, il Ministro interrogato ha rilasciato dichiarazioni offensive verso i docenti del Sud che non si impegnerebbero abbastanza nel loro lavoro e sarebbero responsabili delle minori prestazioni degli studenti meridionali, alimentando stereotipi che andrebbero combattuti assumendo misure necessarie a colmare il *gap* esistente tra diverse zone dell'Italia;

in una fase in cui la credibilità dell'istituzione scuola è continuamente messa in discussione da atteggiamenti di studenti e genitori che arrivano a minare la sicurezza fisica degli operatori appaiono ingiuriose le dichiarazioni rivolte a una categoria di lavoratori geograficamente definita, indebolendone ulteriormente l'autorità, il prestigio sociale e la forza persuasiva proprio dove sono più alti i tassi di abbandono scolastico, il disagio e la disoccupazione giovanile e maggiore è l'assenza di infrastrutture produttive in grado di stimolare il tessuto economico;

gli insegnanti che operano in tali territori sono lasciati soli a rappresentare uno Stato che non li difende e che non

prevede interventi a largo raggio su un tessuto sociale sfilacciato e senza grandi punti di riferimento;

quasi metà dei docenti del Nord provengono dai territori di « fannulloni », senza che questo abbia ripercussioni sulla qualità e sulle *performance* degli studenti settentrionali;

a disposizione delle scuole meridionali ci sono meno risorse e strutture, c'è scarsità di luoghi culturali e di aggregazione, quali biblioteche, centri sportivi, scuole con palestre;

il Governo ha fortemente contratto le risorse del fondo per il contrasto alla povertà educativa, mentre sarebbero auspicabili sostegno e sviluppo dell'istruzione e della formazione professionale per dotare di strumenti concreti di costruzione di futuro i giovani che disagio e povertà educativa spingono lontano dall'istruzione, rendendoli potenziali destinatari della promessa di facile guadagno offerta dalla criminalità organizzata;

sono evidenti le inadempienze del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca in materia di edilizia scolastica, i cui fondi sarebbero sbloccati per almeno 7 miliardi ma sono assolutamente « latitanti »;

nell'ambito del programma operativo nazionale del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, nel 2017 è stato pubblicato l'avviso dello stanziamento di 350.000.000 di euro per progetti di edilizia scolastica in Basilicata, Campania, Calabria, Puglia e Sicilia, per accedere ai quali gli enti destinatari hanno presentato i progetti entro la scadenza richiesta del febbraio 2018, ma ad oggi di questi fondi non se ne sa nulla —:

se il Ministro interrogato intenda scusarsi con i lavoratori delle scuole del Sud, adottando azioni concrete contro la dispersione scolastica — che, com'è noto, si riconnette a fenomeni di criminalità e disoccupazione giovanile — individuando specifici fondi da destinare alle scuole del Meridione. (3-00560)

Iniziative in materia di edilizia scolastica, con particolare riferimento all'adeguamento alla normativa antisismica e a quella antincendio – 3-00561

MOLINARI, ANDREUZZA, BADOLE, BASINI, BAZZARO, BELLACHIOMA, BELLOTTI, BENVENUTO, BIANCHI, BILLI, BINELLI, BISA, BOLDI, BONIARDI, BORDONALI, CLAUDIO BORGHI, BUBISUTTI, CAFFARATTO, CANTALAMESSA, CAPARVI, CAPITANIO, VANESSA CATTOI, CAVANDOLI, CECCHETTI, CENTEMERO, CESTARI, COIN, COLLA, COLMELLERE, COMAROLI, COMENCINI, COVOLO, ANDREA CRIPPA, DARA, DE ANGELIS, DE MARTINI, D'ERAMO, DI MURO, DI SAN MARTINO LORENZATO DI IVREA, DONINA, FANTUZ, FERRARI, FOGLIANI, FORMENTINI, FOSCOLO, FRASSINI, FURGIUELE, GASTALDI, GERARDI, GIACCONE, GIACOMETTI, GIGLIO VIGNA, GOBBATO, GOLINELLI, GRIMOLDI, GUSMEROLI, IEZZI, INVERNIZZI, LATINI, LAZZARINI, LEGNAIOLI, LIUNI, LO MONTE, LOCATELLI, LOLINI, EVA LORENZONI, LUCCHINI, MACCANTI, MAGGIONI, MARCHETTI, MATURI, MORELLI, MOSCHIONI, MURELLI, ALESSANDRO PAGANO, PANIZZUT, PAOLINI, PAROLO, PATASSINI, PATELLI, PATERNOSTER, PETTAZZI, PIASTRA, PICCOLO, POTENTI, PRETTO, RACCHIELLA, RAFFAELLI, RIBOLLA, SALTA-MARTINI, SASSO, STEFANI, TARANTINO, TATEO, TIRAMANI, TOCCALINI, TOMASI, TOMBOLATO, TONELLI, TURRI, VALBUSA, VALLOTTO, VINCI, VIVIANI, ZICCHIERI, ZIELLO, ZÓFFILI e ZORDAN. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Per sapere – premesso che:

in Italia esiste un patrimonio edilizio scolastico vetusto e che necessita di continui interventi di messa in sicurezza degli edifici;

circa il 57 per cento degli edifici scolastici non risulta essere in regola con la normativa antincendio;

non è stato approvato l'emendamento al « decreto semplificazioni » che prevedeva la proroga del termine per l'adeguamento degli edifici scolastici alla normativa antincendio;

risale a qualche settimana fa l'annuncio dell'approvazione di un piano antincendio e dello stanziamento di 114 milioni di euro per l'adeguamento alla normativa antincendio di 2.267 istituti scolastici, ma non è stata chiarita l'effettiva disponibilità delle predette risorse e la tempistica di erogazione delle stesse agli enti locali;

il nostro Paese ha un'elevata esposizione al rischio sismico, come dimostrato dagli eventi sismici che si sono verificati in Molise il 16 agosto 2018 e in Sicilia ad ottobre 2018 e, da ultimo, il 26 dicembre 2018;

dai dati dell'Anagrafe dell'edilizia scolastica, che il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca da quest'anno ha reso disponibili in chiaro sul proprio sito istituzionale, emerge che solo il 25 per cento degli istituti scolastici in zona sismica 1 risulta adeguato alla normativa antisismica;

molti sono stati gli interventi annunciati negli ultimi mesi per semplificare le procedure di assegnazione dei finanziamenti ed erogare risorse agli enti locali, ma non è stata chiarita la tempistica di erogazione delle suddette risorse;

il tema dell'edilizia scolastica e, in particolare, della sicurezza delle scuole riguarda milioni di studenti che quotidianamente sono impegnati nelle ordinarie attività didattiche, per i quali è necessario garantire il diritto allo studio in ambienti sicuri e idonei –;

quali azioni abbia posto in essere e quali intenda promuovere per migliorare la situazione generale dell'edilizia scolastica in Italia, con particolare riferimento all'adeguamento delle scuole alla normativa antisismica e a quella antincendio, e quante e quali risorse siano state sbloccate

negli ultimi mesi, con la previsione dei tempi per l'effettiva disponibilità da parte degli enti locali. (3-00561)

Iniziative volte a far fronte alla prospettiva di rilevanti carenze di organico nella categoria degli insegnanti per il prossimo anno scolastico, in relazione alle modifiche della disciplina pensionistica – 3-00562

CASA, GALLO, CARBONARO, ACUNZO, AZZOLINA, VILLANI, TUZI, NITTI, MARZANA, TORTO, BELLA, FRATE, MELICCHIO, MARIANI, LATANZIO e TESTAMENTO. — *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* — Per sapere — premesso che:

il decreto-legge 28 gennaio 2019, n. 4, attualmente all'esame del Parlamento per la sua conversione in legge, introduce all'articolo 14 l'accesso al trattamento di pensione con almeno 62 anni di età e 38 anni di contributi (cosiddetta « quota 100 »), misura che fin da subito ha raccolto uno straordinario successo anche nella scuola;

il 28 febbraio 2019 scadono i termini di presentazione della domanda di cessazione dal servizio per accedere alla pensione con « quota 100 » che, insieme alle altre forme di anticipo, quali opzione donna e pensione anticipata, si sommano alle ordinarie domande di cessazione dal servizio, inducendo ad ipotizzare un massiccio esodo di insegnanti dalle istituzioni scolastiche;

se le previsioni dovessero essere confermate il prossimo anno scolastico si connoterebbe come un anno particolarmente complesso per la scuola, in quanto si dovrebbe far fronte ad una carenza di organico difficilmente gestibile che accentuerebbe l'utilizzo di personale a tempo determinato, sia curricolare che di sostegno, i cui numeri si attestano già, nel

corrente anno scolastico, a 125 mila unità —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza di quanto esposto e quali iniziative intenda intraprendere per rispondere efficacemente e tempestivamente al vuoto di organico che si presume possa verificarsi nel futuro anno scolastico. (3-00562)

Iniziative volte a garantire adeguati finanziamenti a favore dei servizi di trasporto regionale maggiormente utilizzati dai pendolari – 3-00563

STUMPO, MURONI e FORNARO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

in Italia 26 opere risulterebbero bloccate e senza risorse, opere che migliorerebbero la vita dei pendolari: linee di metropolitane, tram e collegamenti ferroviari di cui potrebbero beneficiare 12 milioni di persone se si investisse in una « cura del ferro » nelle città italiane, in particolare al Sud dove i ritardi sono enormi;

il *dossier* « Pendolaria 2018 » di Legambiente, presentato il 30 gennaio 2019, registra che per i pendolari, sulle 10 linee peggiori d'Italia, nulla è cambiato rispetto agli anni scorsi. Quindi, non c'è nessuna buona notizia per i pendolari sulle tratte ferroviarie Roma-Lido, Circumvesuviana, Reggio Calabria-Taranto, Verona-Rovigo, Brescia-Casalmaggiore-Parma, Agrigento-Palermo, Settimo Torinese-Pont Canavese, Campobasso-Roma, Genova-Savona-Ventimiglia e Bari-Corato-Barletta;

le 26 opere incompiute devono diventare la priorità di intervento nei prossimi anni, nelle città e nei territori italiani; sono, ad esempio, le linee di metropolitane e tram indispensabili a Roma, Torino, Bologna, Palermo, Cagliari, come le linee ferroviarie al Sud che versano in uno stato di forte degrado in Calabria, Sicilia, Molise, Sardegna, Puglia;

si tratta di interventi in tutta Italia, che comporterebbero una spesa limitata rispetto alle grandi opere, che sembrano

condannate a non vedere luce, dato che per la loro realizzazione mancano risorse pari a quasi 10,8 miliardi di euro. La ragione è nel fatto che si continua a investire su strade e autostrade, come dimostrano i dati degli interventi realizzati durante la XVII legislatura: 3.900 chilometri tra strade provinciali, regionali e nazionali, 217 chilometri di autostrade, mentre sono state sospese o cancellate linee ferroviarie per 205 chilometri;

con riferimento ai tagli ai servizi ferroviari regionali, solo nel Sud Italia, tra il 2010 e il 2018, si è tagliato del 33,2 per cento il numero di treni in circolazione in Molise, del 15,9 per cento quello in Calabria, del 15,1 per cento in Campania, del 6,9 per cento in Basilicata e del 5,6 per cento in Sicilia. Il record di aumento dei biglietti va alla Liguria pari al 49 per cento, seguita da Campania e Piemonte con aumenti del 48,4 per cento e del 47,3 per cento —:

quali iniziative intenda adottare allo scopo di procedere al finanziamento integrale delle 26 opere oggi ferme e senza risorse affinché diventino la priorità di investimento dei prossimi anni e se non ritenga necessario adottare ulteriori iniziative di competenza per potenziare il numero di treni in circolazione, al fine di migliorare la qualità della vita di oltre 2,8 milioni di passeggeri del servizio ferroviario regionale. (3-00563)

Chiarimenti in ordine all'annunciata procedura per la revoca della concessione autostradale ad Autostrade per l'Italia, in relazione al crollo del ponte Morandi di Genova — 3-00564

ORLANDO, PAITA, GRIBAUDO, FIANO e ENRICO BORGHI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

da notizie di stampa risulta che il 19 agosto 2018 il Ministro interrogato abbia inviato alla Società *Autostrade per l'Italia*

una missiva in relazione al crollo del Ponte Morandi di Genova in cui si afferma che: « In relazione a tale disastro si avvia, in modo formale, la contestazione del gravissimo inadempimento di codesta società agli obblighi di manutenzione (ordinaria e straordinaria) e custodia, in oggettiva considerazione del collasso dell'infrastruttura, delle vittime accertate e degli ingenti danni riportati ai beni anche di soggetti terzi, senza considerare l'interruzione del sistema di viabilità e quindi la compromissione della funzionalità delle infrastrutture concesse. A seguito della contestazione in oggetto e all'esito della valutazione delle controdeduzioni che codesta società farà pervenire, si fa riserva di esperire tutte le iniziative di tutela apprese dall'ordinamento giuridico, ferma restando l'idoneità della presente ad attivare i procedimenti di cui agli articoli 8, 9 e 9-bis della convenzione di concessione »;

al riguardo, il Ministro interrogato ha poi esternato l'intenzione di voler predisporre un apposito provvedimento per revocare la concessione ad *Autostrade per l'Italia*, annunciando anche l'intenzione di procedere alla nazionalizzazione;

il Presidente del Consiglio dei ministri ha dichiarato che: « Non possiamo aspettare i tempi della giustizia penale: disporremo la revoca delle concessioni ad *Autostrade per l'Italia* »; mentre il Vice Presidente del Consiglio dei ministri Luigi Di Maio ebbe a dire: « chi non vuole revocare le concessioni deve passare sul mio cadavere »;

ad oggi l'unico intervento legislativo che esclude la partecipazione di *Autostrade per l'Italia* è contenuto nel cosiddetto decreto-legge su Genova, relativamente alla ricostruzione del Ponte, avverso il quale *Autostrade per l'Italia* ha proposto ricorso dinnanzi al tribunale amministrativo regionale della Liguria;

nonostante siano trascorsi mesi dalla lettera citata, non è dato sapere se e come la società *Autostrade per l'Italia* abbia risposto e quali seguiti abbia dato il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

per estinguere il rapporto concessorio. Allo stesso tempo non vi è traccia del provvedimento per la revoca della concessione, né si sono avute notizie dell'annunciata nazionalizzazione;

il quotidiano *La Stampa* parla di una nuova missiva del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che darebbe ad *Autostrade per l'Italia* il tempo incredibil-

mente lungo di 4 mesi per fornire addirittura « una propria valutazione circa le possibili cause del crollo » —:

se la procedura di revoca della concessione autostradale ad *Autostrade per l'Italia* per grave inadempimento sia stata effettivamente avviata, in che fase ora si trovi e con che tempistiche si completerà la revoca. (3-00564)

MOZIONI LOLLOBRIGIDA ED ALTRI N. 1-00113, MAGI, BOLDRINI ED ALTRI N. 1-00121, RAVETTO ED ALTRI N. 1-00126, MIGLIORE ED ALTRI N. 1-00130 E IEZZI, MACINA ED ALTRI N. 1-00132 CONCERNENTI INIZIATIVE PER IL CONTRASTO ALL'IMMIGRAZIONE CLANDESTINA E ALLE ORGANIZZAZIONI CRIMINALI STRANIERE, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA COSIDDETTA MAFIA NIGERIANA

Mozioni

La Camera,

premessi che:

considerando grave il fenomeno della immigrazione clandestina e fondamentale affrontare la problematica della Mafia Nigeriana,

impegna il Governo:

- 1) ad assumere iniziative urgenti di competenza, anche normative, per potenziare attività d'indagine a contrasto della mafia nigeriana, anche attraverso l'istituzione di sezioni specializzate presso le Procure antimafia, dedicate al contrasto alle mafie straniere attive sul nostro territorio nazionale;
- 2) in questo quadro, ad adottare iniziative per disporre l'invio di un contingente militare nella zona di Castelvoturno a supporto delle forze di polizia impiegate nella lotta alla mafia nigeriana;
- 3) ad adottare ogni opportuna iniziativa per la creazione di un blocco navale davanti alle coste libiche che possa impedire il passaggio delle imbarcazioni cariche di migranti irregolari,

con la partecipazione degli Stati membri dell'Unione europea, e in accordo e collaborazione con entrambe le autorità di governo presenti sul territorio libico, qualificandole come interlocutori dell'Unione e fornendo alle stesse sostegno economico e operativo per il controllo del proprio territorio e della rotta attraverso il deserto sfruttata dai trafficanti;

- 4) ad adottare iniziative per garantire la immediata creazione di centri hot spot nei Paesi del Nord Africa, per l'esame delle domande di asilo;
- 5) ad attivare immediatamente i centri sorvegliati nei quali trattenere chi entra illegalmente in Italia nelle more del vaglio della domanda di protezione e al fine di eseguire tutti gli opportuni accertamenti di sicurezza, rispettando il principio che, per chi entra illegalmente in uno stato europeo, non possa essere sufficiente dichiararsi richiedente asilo, per non essere sottoposto ad alcuna forma effettiva di controllo o restrizione;
- 6) a promuovere la creazione di un fondo europeo, alimentato con risorse dell'unione, con una dotazione di tre miliardi di euro per la realizzazione di accordi di riammissione con i Paesi di origine dei migranti e il potenziamento delle operazioni di rimpatrio;

- 7) ad adottare iniziative nel senso di una maggiore regolamentazione delle ONG, prevedendo che gli enti di promozione sociale iscritte nel Registro unico nazionale abbiano l'obbligo di istituire una gestione separata per ciascuna iniziativa di raccolta fondi che attivano e prevedendo altresì il divieto di trasferire i fondi da un'iniziativa ad altra;
- 8) a porre il tema di quello che appare ai firmatari del presente atto un approccio neocoloniale francese nei confronti dell'Africa e del franco CFA all'attenzione delle istituzioni europee;
- 9) a non sottoscrivere il *Global Compact for safe, orderly and regular migration* e a non contribuire in alcun modo al finanziamento del relativo *trust fund*.
- (1-00113) (Seconda ulteriore nuova formulazione) « Lollobrigida, Deidda, Acquaroli, Bellucci, Bucalo, Butti, Caretta, Ciaburro, Cirielli, Crosetto, Luca De Carlo, Delmastro delle Vedove, Donzelli, Ferro, Fidanza, Foti, Meloni, Frassinetti, Gemmato, Lucaselli, Maschio, Mollicone, Montaruli, Osnato, Prisco, Rampelli, Rizzetto, Rotelli, Silvestroni, Trancassini, Varchi, Zucconi ».
- turno a supporto delle forze di polizia impiegate nella lotta alla mafia nigeriana;
- 3) ad adottare iniziative per garantire la immediata creazione di centri hot spot nei Paesi del Nord Africa, per l'esame delle domande di asilo;
- 4) a porre il tema di quello che appare ai firmatari del presente atto un approccio neocoloniale francese nei confronti dell'Africa e del franco CFA all'attenzione delle istituzioni europee;
- 5) a non sottoscrivere il *Global Compact for safe, orderly and regular migration* e a non contribuire in alcun modo al finanziamento del relativo *trust fund*.
- (1-00113) (Seconda ulteriore nuova formulazione — testo risultante dalla votazione per parti separate) « Lollobrigida, Deidda, Acquaroli, Bellucci, Bucalo, Butti, Caretta, Ciaburro, Cirielli, Crosetto, Luca De Carlo, Delmastro delle Vedove, Donzelli, Ferro, Fidanza, Foti, Meloni, Frassinetti, Gemmato, Lucaselli, Maschio, Mollicone, Montaruli, Osnato, Prisco, Rampelli, Rizzetto, Rotelli, Silvestroni, Trancassini, Varchi, Zucconi ».

La Camera

impegna il Governo:

- 1) ad assumere iniziative urgenti di competenza, anche normative, per potenziare attività d'indagine a contrasto della mafia nigeriana, anche attraverso l'istituzione di sezioni specializzate presso le Procure antimafia, dedicate al contrasto alle mafie straniere attive sul nostro territorio nazionale;
- 2) in questo quadro, ad adottare iniziative per disporre l'invio di un contingente militare nella zona di Castelvot-

La Camera,

premesso che:

a più riprese nel dibattito pubblico italiano è stata ventilata l'ipotesi di un blocco navale per arginare i flussi migratori, nonostante — come da ultimo ha ricordato la stessa Ministra Trenta — si tratti di una strada non percorribile trattandosi di un atto ostile, una dichiarazione di guerra nei confronti della nazione di fronte alla quale si vorrebbe attuarlo, che non ha niente a che vedere con il contenimento dell'immigrazione irregolare;

come ribadito anche dal Sottosegretario per la difesa Angelo Tofalo, in risposta a un'interrogazione dell'onorevole Delmastro delle Vedove, « il quadro normativo internazionale riconosce tale misura come un metodo di guerra e, quindi, legittimamente adottabile solo nel corso di conflitti armati internazionali sul mare. È un metodo di guerra consolidatosi nel tempo quale norma consuetudinaria di diritto internazionale, volta ad impedire l'entrata ovvero l'uscita di qualsiasi nave dai porti di un Paese belligerante e deve ispirarsi ai principi di effettività e di imparzialità: la sua adozione nei confronti di uno Stato terzo equivale a dare inizio ad un attacco armato. In tempo di pace, a seguito dell'entrata in vigore della Carta delle Nazioni Unite del 1945, il blocco non può ritenersi consentito al di fuori dei casi di legittima difesa ed è previsto dall'articolo 42 della stessa Carta quale misura deliberabile dal Consiglio di sicurezza per il mantenimento della pace e della sicurezza internazionale, qualora le misure non impicanti l'uso della forza siano ritenute inefficaci. Il blocco navale non può, quindi, essere associato alle attuali e pregresse attività di controllo dell'immigrazione irregolare via mare portate avanti dalle Forze armate italiane, le quali, non ricadendo nell'ambito di alcun conflitto armato, hanno sempre trovato fondamento in risoluzioni del Consiglio di sicurezza, nelle norme di diritto internazionale applicabili, compresi eventuali accordi internazionali bilaterali e in specifiche norme di legge »;

come ha affermato il Premio Nobel per la pace già Segretario generale delle Nazioni Unite Kofi Annan in un celebre intervento, è importante: « arrivare ad accettare il fatto che gli sforzi miranti a fermare le migrazioni sono destinati a fallire, con ripercussioni devastanti per le vite umane »; « erigere muri più alti non può essere la soluzione », perché « le migrazioni proseguiranno fino a quando non strapperemo i più poveri e i più vulnerabili alle condizioni inaccettabili di vita dalle quali attualmente stanno scappando »; « dobbiamo pertanto predisporre

politiche atte a gestire i flussi umani con modalità che arrechino benefici ai Paesi di origine, di transito e di destinazione dei migranti »;

è questo l'obiettivo della proposta di legge d'iniziativa popolare depositata il 23 marzo 2018, recante « Nuove norme per la promozione del regolare soggiorno e dell'inclusione sociale e lavorativa di cittadini stranieri non comunitari », che ha raccolto grazie alla campagna « Ero straniero » — promossa da Radicali italiani, Fondazione Casa della carità « Angelo Abriani », Acli, Arci, Asgi, Centro Astalli, Cnca, A buon diritto, Cild, con il sostegno di numerose organizzazioni impegnate sul fronte dell'immigrazione, tra cui Caritas italiana, Fondazione migrantes, Comunità di Sant'Egidio e tante associazioni locali — oltre 90.000 firme depositate;

obiettivo della proposta è riformare alcuni aspetti della « legge Bossi-Fini » e affrontare le cause dell'irregolarità di decine di migliaia di cittadini stranieri nel nostro Paese, *in primis* con l'introduzione di forme di regolarizzazione su base individuale degli stranieri irregolari — anche nel caso di richiedenti asilo diniegati — qualora sia dimostrabile la disponibilità in Italia di un'attività lavorativa o di formazione, di legami familiari, sul modello spagnolo del « radicamento » o sul modello della Germania che ha appena approvato una nuova legge sull'immigrazione che prevede la regolarizzazione se c'è un'offerta di lavoro. Si prevede, inoltre, la possibilità di trasformare il permesso di soggiorno per richiesta di asilo in permesso di soggiorno per lavoro anche nel caso del richiedente asilo — anche se diniegato in via definitiva — che abbia svolto un percorso fruttuoso di integrazione e abbia la disponibilità di un datore di lavoro che voglia assumerlo;

in secondo luogo, la proposta prevede l'introduzione di meccanismi diversificati di ingresso per lavoro tramite: la reintroduzione del sistema dello *sponsor*, anche da parte di singoli privati, per l'inserimento nel mercato del lavoro del

cittadino straniero con la garanzia di risorse finanziarie adeguate e disponibilità di un alloggio per il periodo di permanenza sul territorio nazionale, privilegiando quanti abbiano già avuto precedenti esperienze lavorative in Italia o abbiano frequentato corsi di lingua italiana o di formazione professionale; si introduce, inoltre, il permesso di soggiorno temporaneo (12 mesi) per ricerca di lavoro da rilasciare a lavoratori stranieri per facilitare l'incontro con i datori di lavoro italiani e per consentire a coloro che sono stati selezionati, attraverso intermediari sulla base delle richieste di figure professionali, di svolgere i colloqui di lavoro;

a livello europeo, la soluzione per la gestione degli arrivi c'è già ed è la proposta di revisione del regolamento 604/2013, detto «Dublino III» approvata dal Parlamento europeo il 16 novembre 2017, che stabilisce un'equa ripartizione della responsabilità relativa all'accoglienza dei richiedenti asilo in Europa; riforma di cui beneficerebbero l'Italia e gli altri Paesi che si affacciano al Mediterraneo, ma fermamente avversata dal cosiddetto «gruppo Visegrad», capitanato dall'Ungheria di Orban, cui si allinea paradossalmente il Ministro dell'interno italiano Matteo Salvini;

peraltro il Ministro Salvini ha partecipato a un solo vertice europeo sui sei convocati in cui era in discussione la «riforma di Dublino» (la riunione informale di Innsbruck del 12-13 luglio 2018); alla votazione finale al Parlamento europeo, come ricordato più volte dalla relatrice del testo di legge, la parlamentare europea Elly Schlein, i rappresentanti del MoVimento 5 Stelle hanno votato contro, mentre quelli della Lega, al contrario dei popolari che hanno votato a favore, si sono astenuti; anche in ambito di commissioni parlamentari, come dimostrato da Elly Schlein, la Lega non ha mai partecipato a nessuna delle 22 riunioni di negoziato svoltesi nel corso di due anni sulla «riforma di Dublino»;

la strada da percorrere è far sì che gestione dei flussi migratori, accoglienza e

integrazione diventino di competenza comunitaria, a partire da un sistema europeo d'asilo e dalla gestione comune degli ingressi per lavoro, più o meno qualificato, e studio; e ancora canali umanitari per chi ha bisogno di protezione, sempre a livello europeo, coinvolgendo comuni e società civile, come nel modello canadese; è quello che è stato proposto con l'iniziativa dei cittadini europei (Ice) «Welcoming Europe. Per un'Europa che accoglie», proposta di iniziativa popolare che punta a decriminalizzare la solidarietà, creare passaggi sicuri e proteggere le vittime di sfruttamento e di abusi alle frontiere, sostenuta da decine di organizzazioni in tutt'Italia e che ha raccolto oltre 60.000 sottoscrizioni di sostegno;

al contrario, l'effetto delle politiche del Governo — e in particolare del «decreto sicurezza» con l'abrogazione della protezione umanitaria — è produrre un aumento consistente degli immigrati irregolari che più facilmente saranno destinati alla strada, al mercato nero del lavoro se non alle attività illegali gestite dalla criminalità organizzata; è lo stesso effetto che ha avuto la «legge Bossi-Fini», che, restringendo ogni canale di ingresso legale in Italia, ha prodotto solo maggiore illegalità e lavoro nero, tanto da dover ricorrere nel 2002 e nel 2009 a due grosse sanatorie per regolarizzare quasi un milione di persone presenti sul nostro territorio. Si stima che oggi siano almeno 500.000 gli irregolari nel nostro Paese; il loro numero è destinato a crescere e rimpatriarli è impossibile, come ha ammesso lo stesso Ministro Salvini, essendo poche migliaia i rimpatri eseguiti annualmente e non essendoci sufficienti accordi con i Paesi di origine,

impegna il Governo:

- 1) a sostenere con forza il contenuto della proposta di riforma del «regolamento di Dublino» approvata dal Parlamento europeo e ad adoperarsi per salvare il negoziato sulla revisione del regolamento «Dublino III»; ad

opporsi al veto sulla redistribuzione obbligatoria da parte degli Stati contrari al superamento del sistema attuale con il solo obiettivo di non assumersi alcuna responsabilità nella gestione dei flussi migratori verso l'Europa e dell'accoglienza dei richiedenti protezione internazionale, scaricando il peso su alcuni Paesi, innanzitutto l'Italia, e continuando di fatto a violare il principio di solidarietà e di equa ripartizione delle responsabilità di cui all'articolo 80 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea;

- 2) a livello nazionale, ad adottare iniziative per introdurre disposizioni volte al recupero della legalità attraverso l'emersione e la regolarizzazione dei cittadini stranieri presenti in Italia che non hanno attualmente un titolo di soggiorno, ai quali, sulla base di elementi di comprovata integrazione, quali la disponibilità di un lavoro o la presenza di legami familiari, in assenza di gravi condanne penali, venga rilasciato un permesso di soggiorno per comprovata integrazione e radicamento di 2 anni, rinnovabile e convertibile in permesso di soggiorno per motivi di lavoro, studio o famiglia.

(1-00121) « Magi, Boldrini, Schullian, Muroni ».

La Camera,

premesso che:

nel 2018 circa 150.000 persone sono entrate illegalmente nell'Unione europea. Si tratta della cifra più bassa degli ultimi 5 anni, come riferisce Frontex, l'agenzia europea per la gestione delle frontiere. Rispetto al 2017, il calo è stato circa del 25 per cento. Rispetto alla crisi migratoria del 2015, invece, è stato addirittura del 92 per cento. Sul dato incide « la drastica diminuzione » del numero delle persone che hanno attraversato il Mediterraneo per raggiungere l'Italia. Il numero di migranti che hanno attraver-

sato il Mediterraneo centrale nel 2018 per raggiungere le coste italiane è infatti sceso dell'80 per cento rispetto al 2017;

sulla base dei dati dell'Unhcr, nel 2018 sono giunti via mare sulle coste dell'Europa meridionale circa 111.000 migranti; nel medesimo periodo la rotta del Mediterraneo centrale (da Libia e altri Paesi del Nord Africa verso l'Italia) ha registrato circa 23.000 sbarchi (sulla base dei dati del Ministero dell'interno, circa la metà dalla Libia); la rotta del Mediterraneo orientale (dalla Turchia alla Grecia) ha coinvolto oltre 31.000 persone e quella del Mediterraneo occidentale (ovvero i flussi verso la Spagna) ha riguardato circa 55.000 persone, oltre agli sbarchi a Malta e a Cipro (rispettivamente, 1.000 persone e 600 persone);

per la prima volta, in anni recenti, la Spagna è divenuta il principale punto d'ingresso in Europa. Negli ultimi anni la pressione migratoria, attraverso il Mediterraneo, sul confine Sud dell'Unione europea, ha colpito soprattutto l'Italia, che in questi anni ha rappresentato il luogo di primo approdo, con conseguenze di grande rilievo sia in termini di impegno nelle operazioni di salvataggio, coordinate quasi sempre dalla Guardia costiera italiana, che di identificazione, registrazione e trattamento delle domande di asilo, sia nelle capacità di accoglienza;

giovà ricordare che, proprio a seguito dell'azione politica di Forza Italia, che nella XVII legislatura ha fortemente voluto l'avvio presso il Comitato Schengen di una specifica indagine conoscitiva, il nostro Paese ha messo in pratica un nuovo protocollo sulla gestione dell'assistenza in mare, allontanando dalle coste della Libia le organizzazioni non governative che rappresentavano un oggettivo fattore di attrazione per le partenze di gommoni e barconi fatiscenti. È, quindi, opportuno proseguire con questo percorso e promuovere la regolamentazione, in modo chiaro e definitivo, in particolare a livello europeo, dei limiti operativi delle attività consentite alle organizzazioni non governative che operano nel Mediterraneo;

occorre ribadire come la questione migratoria abbia rilevanza europea e, pertanto, necessita di azioni condivise a livello comunitario, a cominciare dalla lotta alla migrazione illegale attraverso l'intensificazione della cooperazione con i Paesi di origine e di transito, in particolare dell'Africa settentrionale;

in tema di facilitazione dei rimpatri, lo stesso Consiglio europeo ha sottolineato la necessità di migliorare l'attuazione degli accordi di riammissione vigenti e di concluderne di nuovi anche utilizzando le necessarie leve « mediante il ricorso all'insieme delle politiche, degli strumenti e dei mezzi pertinenti dell'Unione europea, compresi lo sviluppo, il commercio e i visti »;

il XXIV rapporto Ismu (Iniziative e studi sulla multietnicità) sulle migrazioni ha rilevato un aumento, nel 2018, degli stranieri irregolari, cioè quelli che non hanno permesso di soggiorno, che sono circa 533 mila, con un'incidenza dell'8,7 per cento rispetto al totale degli stranieri (nel 2017 l'incidenza era dell'8,2 per cento);

il tema degli irregolari presenti nel Paese è fortemente critico: anni di scelte politiche del tutto sbagliate in tema di immigrazione da parte dei Governi di centrosinistra hanno di fatto prodotto un flusso migratorio irregolare del tutto incontrollato, che ha portato il numero dei clandestini presenti nel Paese a crescere in maniera esponenziale. Per questo è fondamentale intensificare le politiche di rimpatrio ed espulsione, che sino ad ora non hanno ottenuto grandi risultati, o comunque non hanno raggiunto gli obiettivi che l'attuale Esecutivo si era prefissato. Sarà, quindi, necessario adottare gli opportuni strumenti legislativi che consentano effettivamente di rimpatriare le centinaia di migliaia di persone che illegalmente continuano a sostare in Italia, senza titolo per rimanervi;

per quanto riguarda le espulsioni nel nostro Paese, infatti, sempre i recenti dati Ismu indicano in 36 mila gli stranieri

che hanno ricevuto il decreto che intima di lasciare l'Italia, ma solo il 19,4 per cento ha ottemperato all'ordine (per oltre 4 mila di questi si è trattato di un rimpatrio forzato). Tali dati collocano l'Italia al quinto posto in Europa dopo Germania, Francia e Regno Unito;

in tema di collaborazione europea, va inoltre rilevato come al momento non risultano progressi significativi nel negoziato per la modifica delle regole di ingaggio dell'operazione *Eunavformed Sophia*;

inoltre, sul piano internazionale, è stato recentemente al centro del dibattito in tema di politiche migratorie il *Global Compact*, ovvero il « Patto globale per una migrazione sicura, ordinata e regolare », sottoscritto in sede Onu il 5 agosto 2016; il *Global Compact*, affrontando in maniera teorica e generale tutti gli aspetti dell'immigrazione, contiene molti impegni che potrebbero rendere ancora più forte la pressione migratoria sul nostro Paese. Nello specifico, il patto conferisce ad ogni persona il diritto di migrare, indipendentemente dalle ragioni che la spingono a spostarsi, con la conseguenza che i migranti diventerebbero una massa indistinta e verrebbe a cadere lo stato di rifugiato, rendendo, dunque, irrilevante anche l'articolo 10 del dettato costituzionale. Ci sono, inoltre, indicazioni che potrebbero rilanciare le iniziative delle organizzazioni non governative nel Mediterraneo, con riflessi positivi per i trafficanti di persone ed estremamente negativi per un Paese come l'Italia, che ha già accolto un numero enorme di immigrati;

pur comprendendo la necessità di un intervento di natura internazionale, certamente urgente, si ritiene insuperabile la tutela dei confini italiani e l'affermazione del ruolo e dell'interesse nazionale;

per molti aspetti, il *Global Compact*, per l'interpretazione che se ne sta dando a livello interno e internazionale, costituirebbe, di fatto, un incoraggiamento a politiche di accoglienza indiscriminate, da un lato, e di esodo generalizzato, dall'altro;

ad ogni modo, sempre in ambito europeo ed internazionale, deve essere l'Unione europea *in primis* a proseguire l'interlocuzione con i Paesi di provenienza e transito dei flussi migratori, al fine di ridurre al minimo i fattori che costringono le persone a lasciare il proprio Paese di origine, in particolare favorendo quelle azioni volte a creare favorevoli condizioni politiche, economiche, sociali e ambientali che consentano a ciascuno di soddisfare le proprie aspirazioni personali ed economiche nel proprio Paese di origine, evitando la ricerca di mezzi di sostentamento altrove, attraverso la migrazione irregolare;

entro il 2050 un quarto di tutta la popolazione mondiale risiederà nel continente africano, pertanto l'Europa non può non interessarsi delle condizioni di crescita dell'area. La crescita economica e lo sviluppo infrastrutturale del continente africano diventano fondamentali nell'ambito della riduzione dei flussi migratori. In tale contesto, giova ricordare come, grazie al Presidente del Parlamento europeo, Tajani, l'Europa abbia adottato, con il Piano europeo per gli investimenti esterni, il Fondo europeo per lo sviluppo sostenibile, che, con una dotazione di 4,1 miliardi di euro, cercherà di mobilitare 44 miliardi di euro in investimenti privati verso Stati « fragili », fino al 2020;

va ricordato che la Cina è attualmente il maggiore investitore in Africa (circa 125 miliardi di dollari nell'ultimo decennio) e ha programmato investimenti per una cifra corrispondente a 60 miliardi di dollari nei prossimi tre anni. Pure gli investimenti degli Stati Uniti, dall'inizio degli anni 2000 ad oggi nel continente africano, ammontano a circa 75 miliardi di dollari. Da un punto di vista geopolitico, sia la Federazione russa, sia la Turchia stanno rafforzando sempre più la propria presenza strategica in Africa, con particolare riguardo al settore militare e della difesa;

con particolare riferimento al fenomeno dell'immigrazione irregolare legata a fenomeni di criminalità, si segnala

l'evidente rafforzamento delle organizzazioni criminali nigeriane, caratterizzate da legami iniziatici tra gli affiliati, catene di comando rigide e gerarchiche e dalla capacità oramai acquisita di approvvigionarsi direttamente dai mercati internazionali della droga. La cosiddetta « mafia nigeriana », giunta a fare concorrenza alle mafie nostrane, o addirittura a collaborare con esse per spartirsi il territorio, è coinvolta in prostituzione, traffico di esseri umani, traffico di droga e finanche traffico di organi (il più delle volte, espianati da uomini e donne giunti in Italia via mare, e poi scomparsi nel nulla): una delle sue basi operative è Castel Volturno, dove indaga persino l'Fbi, nell'ambito di una vastissima inchiesta su numerosi traffici illeciti,

impegna il Governo:

- 1) a promuovere un impegno fattivo e responsabile degli Stati dell'Unione europea, volto a stipulare accordi bilaterali da parte dell'Europa con i Paesi di origine e di transito per interrompere i flussi migratori e per il rimpatrio dei clandestini, anche attraverso lo sviluppo di una politica di cooperazione volta a sostenere lo sviluppo economico e l'occupazione in questi territori, al fine di proteggere le frontiere terrestri, prevenire le partenze in mare e contrastare i trafficanti di uomini;
- 2) a promuovere opportune iniziative volte all'arresto dei flussi all'origine, prima che partano i viaggi, mediante la creazione di centri europei di assistenza, informazione e protezione nei Paesi di origine o di maggiore transito, con procedure rispettose dei diritti fondamentali, anche con il supporto di Unhcr e Oim;
- 3) ad assumere iniziative per mettere in atto un vero e proprio « Piano Marshall per l'Africa », come indicato nel programma di Forza Italia, adottando robuste politiche di investi-

- mento, attraverso la creazione di un apposito fondo europeo per il sostegno dell'Africa, attingendo dalla programmazione del quadro finanziario 2021-2027, che integri le dotazioni e le iniziative esistenti, e coinvolgendo in *partnership* le imprese dei Paesi europei che vogliano contribuire attraverso propri veicoli d'investimento;
- 4) a ribadire la necessità di procedere a una revisione del sistema di Dublino, volta ad ottenere una più equa distribuzione dei richiedenti asilo in Europa, che preveda una ripartizione proporzionale dei migranti ancora in arrivo, presso tutti i Paesi dell'Unione europea, modificando il criterio della responsabilità dell'esame della domanda in capo allo Stato membro di ingresso del richiedente;
- 5) ad adottare ogni opportuna iniziativa volta a contrastare il fenomeno dell'immigrazione clandestina in Italia, attraverso specifici interventi diretti a ridurre il numero di irregolari presenti nel nostro Paese, potenziando le politiche di rimpatrio ed espulsione;
- 6) ad assumere iniziative per rafforzare, in modo concreto e attraverso specifici accordi e un'adeguata copertura finanziaria, le politiche di rimpatrio, prevedendo responsabilità e condizioni comuni per il rimpatrio volontario e forzato, la detenzione e le scadenze, includendo anche queste dotazioni finanziarie nei maggiori oneri per la gestione del fenomeno migratorio da rivendicare nei confronti dell'Unione europea;
- 7) a promuovere un intervento decisivo volto a rafforzare le frontiere esterne dell'Unione, attraverso l'intensificazione dei controlli di frontiera sia in mare che a terra nel Mediterraneo meridionale, sul Mar Egeo e lungo la « rotta balcanica », fornendo adeguato sostegno agli Stati membri in prima linea, assicurando la ricollocazione e il rimpatrio dei migranti e la costituzione di punti di crisi (*hotspot*) nei Paesi di provenienza, definendo un approccio comune europeo per la gestione del flusso dei rifugiati e dei migranti economici;
- 8) a promuovere la concreta apertura di corridoi umanitari di accesso in Europa, ossia di misure di evacuazione dei destinatari della protezione – anche attraverso l'utilizzo di mezzi aerei – per garantire canali di accesso legali, sicuri e controllati attraverso i Paesi di transito ai rifugiati che scappano da persecuzioni, guerra e conflitti, per evitare che essi debbano affidarsi a trafficanti e scafisti per raggiungere il territorio dell'Unione europea, e porre fine così alle stragi in mare;
- 9) a promuovere in sede europea interventi per integrare e rilanciare il « piano Frattini » elaborato nel 2004, rilanciato dallo stesso Junker, per offrire concretezza ad iniziative quali l'elaborazione di una lista dei Paesi sicuri, l'effettiva applicazione della *European return directive*, la definizione di un database degli *overstayer*, l'implementazione di strumenti quali la *circular migration* e la *blue card*;
- 10) ad adottare iniziative per accelerare il rafforzamento di Frontex e l'implementazione di un'efficiente Guardia costiera europea e con maggiori dotazioni di uomini e di mezzi, per fornire all'Unione europea uno strumento efficace per il contrasto alle reti criminali di trafficanti di essere umani;
- 11) ad assumere iniziative per sostenere ulteriormente lo sviluppo e la formazione degli uomini e della capacità della Guardia costiera libica di fermare le imbarcazioni in partenza e di fermare l'attività dei contrabbandieri, quale elemento chiave per prevenire la migrazione illegale, assumendo iniziative per la definizione di analoghi

accordi per estendere tale attività di formazione e sostegno alla Guardia costiera tunisina e a quella egiziana;

- 12) a promuovere la regolamentazione, in modo chiaro e definitivo, a livello europeo, dei limiti operativi delle attività consentite alle organizzazioni non governative che operano nel Mediterraneo; in ogni caso, a proseguire con una politica di razionalizzazione della presenza delle organizzazioni non governative, conformandosi ad obblighi e requisiti per lo svolgimento dei compiti di «*search and rescue (sar)*», nel rispetto delle forme di accreditamento e certificazione ai fini della massima trasparenza, nella piena collaborazione con le autorità italiane e consentendo l'intervento tempestivo della polizia giudiziaria contestualmente al salvataggio da parte delle organizzazioni non governative;
- 13) ad assumere iniziative per coordinare a livello europeo le operazioni di ricerca e salvataggio nel pieno rispetto del diritto internazionale e delle responsabilità degli Stati, adottando un nuovo schema di sbarco regionale in tutte le nazioni europee che si affacciano verso il Sud Europa, che consenta una rapida distinzione tra migranti economici e coloro che necessitano di protezione internazionale, riducendo l'incentivo a intraprendere viaggi pericolosi, facendo in modo che l'Unione europea sostenga economicamente tutti gli aspetti che gravano sugli Stati membri nella valutazione della domanda di asilo e nei rimpatri conseguenti all'esito negativo;
- 14) ad assumere iniziative affinché si pervenga a concreti risultati nel negoziato per la modifica delle regole di ingaggio dell'operazione *Eunavfor-med Sophia*, prevedendo la possibilità di diversificare i porti di sbarco dei migranti salvati in mare dalle navi

militari comunitarie, senza far ricadere solo sull'Italia il peso dell'accoglienza;

- 15) a non sottoscrivere il *Global Compact*;
- 16) a monitorare i fenomeni di criminalità che coinvolgono in particolare gli immigrati irregolari e ad assumere ogni opportuna iniziativa volta a rafforzare le attività di indagine e contrasto, con particolare attenzione all'insorgere di fenomeni criminosi legati alla cosiddetta «*mafia nigeriana*», valutando altresì un potenziamento dei presidi delle forze dell'ordine nei luoghi più a rischio, che, ad oggi, sono al di fuori del controllo delle istituzioni democratiche, nei quali il continuo afflusso di immigrazione irregolare, controllata e favorita dalla stessa mafia nigeriana e da altre organizzazioni minori di diversa nazionalità, determinano crescenti problemi di sicurezza e ordine pubblico.

(1-00126) «*Ravetto, Silli, Gregorio Fontana, Prestigiacomo, Occhiuto, Bergamini*».

La Camera,

premesso che:

nel mese di gennaio 2019, su delega della procura distrettuale antimafia di Catania, la polizia ha eseguito il fermo di 19 persone gravemente indiziate, a vario titolo, per reati di associazione a delinquere di tipo mafioso connessi ad un'organizzazione armata denominata *Vikings* o *Supreme Vikings confraternity*, finalizzata al traffico illecito di sostanze stupefacenti, detenzione, trasporto e cessione di cocaina e marijuana e violenza sessuale aggravata;

particolarmente allarmante è apparsa la circostanza che tale associazione, fortemente radicata sul territorio e saldamente in mano alla cosiddetta «*mafia nigeriana*», avesse la sua base operativa

all'interno del centro di accoglienza per richiedenti asilo di Mineo, uno dei centri di accoglienza per rifugiati più grandi in Europa, da dove tale associazione criminale ha assunto e conservato il predominio sulle altre comunità di stranieri presenti all'interno del centro di accoglienza, creando nei loro confronti anche un forte assoggettamento di tipo omertoso;

in questo contesto destano particolare preoccupazione le politiche portate avanti dall'attuale Governo che, a partire dal decreto-legge 4 ottobre 2018, n. 113, recante, tra le altre, disposizioni urgenti in materia di protezione internazionale, immigrazione e sicurezza pubblica, volte innanzitutto a chiudere i piccoli centri di accoglienza presenti sul territorio e gestiti in coordinamento con i comuni, sistematicamente smantellando il Sistema di protezione per richiedenti asilo e rifugiati (Sprar), che prevedeva la distribuzione su base volontaria di migranti in piccoli gruppi in ragione di tre per ogni mille abitanti;

appare infatti opportuno ricordare che il cosiddetto Sprar è un sistema che esiste da oltre sedici anni, che è stato considerato da tutti i Governi (compresi quelli di centro-destra) come il sistema « modello » da presentare in Europa e che ha dimostrato che solo l'accoglienza in strutture diffuse, seguite da personale qualificato, in numero adeguato e attraverso una appropriata distribuzione sul territorio dei richiedenti asilo, agevola l'autonomia e l'indipendenza delle persone, da un lato, ed i processi di integrazione dall'altro;

altrettanto grave, e sorretta da motivazioni meramente ideologiche, è stata la scelta operata dallo stesso « decreto sicurezza » di sopprimere a livello legislativo l'istituto del permesso di soggiorno per motivi umanitari, ossia la forma di permesso di soggiorno che era stata maggiormente utilizzata nel nostro ordinamento; una scelta che ha determinato l'ingresso in clandestinità, dall'oggi al domani, per moltissimi migranti che lavoravano, studia-

vano ed erano perfettamente integrati nel nostro Paese e che, a partire dall'entrata in vigore del decreto, o dalla scadenza del permesso in precedenza concesso, da migranti legali sono improvvisamente diventati clandestini, privi di diritti e facile preda di delinquenti e criminali;

allo stesso modo, la cosiddetta « politica di chiusura dei porti », consistita nella mancata autorizzazione ad attraccare per le navi cariche di migranti salvati in mare che si trovavano nei pressi delle coste italiane, ha messo a repentaglio la vita di persone, incluse donne e bambini, in fuga da guerre e torture e stremate da giorni di viaggio, al solo fine di dimostrare all'Europa l'intransigenza italiana; essa ha portato all'unico concreto risultato di aver esposto il nostro Paese alla responsabilità sul piano internazionale, derivante dalla violazione di obblighi vincolanti per l'Italia, che prevedono il necessario salvataggio, prima di tutto, delle vite in mare, collocandoci in una posizione marginale e di grande isolamento politico-diplomatico, non certo utile a trovare soluzioni condivise per la gestione di un problema estremamente complesso quale quello relativo ai flussi migratori;

tale isolamento sul piano europeo ed internazionale ha finito per determinare una progressiva erosione di credibilità da parte dell'Italia e di indebolimento della sua capacità negoziale, con gravi conseguenze politico-diplomatiche innanzitutto in sede europea, dove, per esempio, è di fondamentale importanza la riforma del « regolamento di Dublino », tale da prevedere una redistribuzione obbligatoria dei richiedenti asilo tra gli Stati europei, di cui beneficerebbero l'Italia e gli altri Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, ma che allo stato attuale è in fase di stallo perché fermamente avversata proprio dai principali alleati del Ministro dell'interno a livello europeo, ossia i Paesi del cosiddetto Gruppo di Visegrad, guidati dal *leader* ungherese Orban;

un isolamento ulteriormente accentuato, poi, dall'improvvida scelta dell'Italia

di non aderire al *Global Compact for migration*, un trattato predisposto in sede Onu e firmato da 193 Paesi nel 2016, che afferma come punto di partenza il principio che le migrazioni vanno affrontate a livello globale e volto a creare una rete internazionale per rendere le migrazioni sicure, ordinate e regolari; un trattato, dunque, che avrebbe finito per aiutare maggiormente proprio quei Paesi, come l'Italia, che anche in ragione della propria collocazione geografica, sono comunque maggiormente esposti ai fenomeni migratori;

ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo destano, dunque, sgo-mento e grande preoccupazione, non solo per la disumanità, ma anche per l'assoluta inefficacia, le scelte politiche e legislative portate avanti da questo Governo, che denotano sistematicamente come l'approccio ad un tema così delicato e complesso — sia per le vite umane coinvolte, sia per la sicurezza dei cittadini — sia unicamente sorretto da scelte meramente demagogiche e superficiali, improntate ad una logica sempre emergenziale e settoriale, il cui unico scopo è di rilanciare la questione migratoria come un tema da perenne campagna elettorale, prescindendo dall'efficacia delle soluzioni individuate, dalla loro conformità alle norme di diritto internazionale, nazionale ed europeo e da una visione globale e multilaterale, approfondita e di lungo periodo,

impegna il Governo:

- 1) ad adottare ogni iniziativa utile, nelle opportune sedi europee, volta rilanciare la proposta di revisione del regolamento 604/2013, detto «Dublino III», approvata dal Parlamento europeo il 16 novembre 2017, che stabilisce un'equa ripartizione della responsabilità relativa all'accoglienza dei richiedenti asilo in Europa, anche prevedendo una partecipazione assai più assidua del Governo alle riunioni convocate in sede europea su questo tema, alla luce del fatto che su numerosi
- vertici convocati per discutere tale riforma il Ministro dell'interno ha spesso disertato le riunioni, preferendo sostenere la linea dei Paesi di Visegrad, palesemente contraria agli interessi del nostro Paese;
- 2) a rivedere quanto prima la precedente decisione di sospendere l'adesione dell'Italia al *Global Compact for safe, orderly and regular migration*, anche sulla base della considerazione che proprio un Paese come l'Italia, esposto a consistenti flussi migratori, anche in ragione della propria posizione geografica, necessita più di altri Paesi di una forte condivisione delle proprie posizioni sia a livello europeo che internazionale;
- 3) ad adottare iniziative per rivedere quanto prima le scelte di politica legislativa e il complessivo impianto sotteso al «decreto sicurezza», sia per quanto riguarda il complessivo indebolimento del sistema Sprar, sia per quanto riguarda la contestata decisione circa l'avvenuta abrogazione del permesso di soggiorno per motivi umanitari, che, lungi dal rendere il nostro Paese più sicuro e protetto, come sistematicamente proclamato da esponenti del Governo in carica, hanno semplicemente spinto nella clandestinità e nell'illegalità persone di Paesi terzi che fino ad oggi studiavano, lavoravano ed erano perfettamente integrate nel nostro Paese;
- 4) a rivedere quanto prima l'infausta politica di «chiusura dei porti», che, lungi dall'affrontare in maniera efficace e con visione di lungo periodo il fenomeno degli sbarchi in Italia, si è concretizzata ogni volta in quella che appare ai firmatari del presente atto di indirizzo una mera tenuta in ostaggio, per giorni, di un pugno di migranti inermi e nell'esposizione dell'Italia alla violazione di precisi obblighi internazionali vincolanti anche per il nostro Paese, con l'unico effetto meramente

propagandistico, ma dalle ricadute elettorali significative, di distogliere l'attenzione dai gravi problemi economici che stanno affliggendo il nostro Paese.

(1-00130) « Migliore, Quartapelle Procopio, Ceccanti, Marco Di Maio, Fiano, Giorgis, Martina, Orfini, Pollastrini, De Maria, Fassino, Guerini, La Marca, Scalfarotto ».

La Camera,

premesso che:

nel corso degli ultimi anni, gli sbarchi di cittadini extracomunitari sul territorio italiano, provenienti in particolare dall'Africa — ma anche dai Paesi asiatici — si sono intensificati, assumendo proporzioni tali da richiedere interventi immediati e urgenti;

la questione più pressante, al riguardo, è sicuramente quella dell'immigrazione irregolare e della gestione dei flussi migratori in uscita verso i Paesi europei, oltre a quella dei rimpatri. Quasi tutti i Paesi della sponda sud del Mediterraneo hanno, infatti, un numero rilevante di immigrati entrati irregolarmente all'interno dei propri territori dai paesi dell'Africa;

secondo i dati ufficiali forniti dal Ministero dell'interno, dal 2013 al 2017 sarebbero sbarcati in Italia illegalmente oltre seicentomila immigrati, raggiungendo il loro picco negli anni tra il 2014 e il 2017, ed in particolare il loro numero sarebbe, poi, passato da 181.436 nel 2016 a 119.369 nel 2017, fino ad arrivare a 23.370 nel 2018, con conseguente calo delle vittime in mare;

grazie a una politica di rigore, condotta in particolare dal presente Governo, si è assistito anche negli ultimi mesi ad un drastico calo del numero degli sbarchi, i quali, nel periodo di riferimento dal 1° gennaio al 26 febbraio, sarebbero passati da 5.247 nel 2018 a 262 nel 2019;

ridurre il numero di ingressi illegali in Italia corrisponde all'interesse nazionale e permette di minimizzare gli effetti negativi, di natura sociale, economica e di sicurezza, che l'immigrazione di massa ha avuto in anni recenti sul nostro Paese;

la riduzione degli ingressi illegali in Italia permette di concentrare le risorse, non illimitate, dello Stato sull'accoglienza e protezione di coloro che accedono all'asilo politico o alla protezione sussidiaria sulla base delle leggi italiane e dei trattati internazionali sottoscritti;

l'obiettivo da perseguire dev'essere quello di annullare gli sbarchi illegali in Italia, sia per garantire il pieno rispetto della legalità nel nostro Paese, sia per evitare che i migranti siano messi in pericolo di vita dai trafficanti, che sfruttano l'immigrazione irregolare per finanziare la criminalità organizzata e il terrorismo;

il predetto obiettivo non può essere conseguito senza la collaborazione di tutti i Paesi di partenza e/o che abbiano zone Sar lungo la rotta mediterranea tra Nordafrica e Italia;

la questione migratoria rappresenta una questione non soltanto di interesse dirimente per i governi europei; al contrario, gli stessi Paesi di origine e transito sono coinvolti in prima persona nella gestione di un fenomeno che assume sempre di più le caratteristiche di una questione di portata internazionale. Se, da un lato, i Paesi europei — soprattutto quelli che per la loro posizione geografica sono maggiormente esposti all'immigrazione tramite la rotta mediterranea, tra i quali l'Italia — rivendicano una maggiore partecipazione degli altri stati membri dell'Unione europea nella soluzione del fenomeno, dall'altro lato, i governi della sponda meridionale e orientale del Mediterraneo si trovano ad affrontare problemi di gestione degli immigrati e dei rifugiati di grande portata;

dal momento che, sia nei Paesi di origine, sia in quelli di transito, si verifi-

cano episodi di violenza e di negazione dei diritti umani, è interesse degli stessi governi europei che anche i Paesi africani riescano a regolare in maniera migliore il fenomeno. In tal modo, la stessa cooperazione da parte di questi governi potrebbe diventare una risorsa in più per l'Europa;

nell'approntare una nuova e più efficace politica di cooperazione con tali Paesi, occorre considerare anche le priorità di tali *partner* e adottare un approccio che possa essere al tempo stesso regionale, ma anche basato sulle peculiarità e gli interessi economici di ogni singolo « attore »;

è di tutta evidenza che l'Europa non ha ancora mostrato di voler adottare una politica comune per la gestione sostenibile e corretta dei flussi migratori e per il contrasto all'immigrazione irregolare, lasciando sostanzialmente sola l'Italia;

come Stato di frontiera esterna dell'Unione europea, peraltro, il nostro Paese è sottoposto ad una pressione maggiore; tuttavia ciò non può sottintendere che il Paese di primo ingresso abbia responsabilità maggiori o speciali;

il problema andrebbe affrontato coinvolgendo la comunità internazionale, non solo elaborando iniziative nei Paesi d'arrivo, ma anche promuovendo azioni di cooperazione e di sviluppo economico locale quali risposta alle problematiche di povertà che spingono milioni di persone a lasciare il proprio Paese;

a livello nazionale ed europeo sarebbe necessario, pertanto, agire sulle cause dei flussi migratori, valutando l'opportunità di istituire vie legali e sicure di accesso all'Unione europea, quali i corridoi umanitari, vie legali e sicure di accesso all'Unione europea per chi ha diritto alla protezione internazionale al fine di favorire una diminuzione delle traversate in mare, la pressione dei flussi sulle frontiere esterne ed un'efficace lotta ai trafficanti di esseri umani;

appare non più rinviabile la revisione del regolamento di Dublino, anche al fine di escludere il principio di responsabilità del Paese di primo ingresso ai fini dell'esame della domanda di asilo per i migranti soccorsi in mare, di garantire un'equa distribuzione dell'onere degli sbarchi e della ricollocazione dei migranti tra tutti gli Stati membri dell'Unione europea e al contempo prevedere meccanismi che disincentivino le partenze illegali;

l'applicazione del regolamento in questione è di difficile gestione anche a seguito di operazioni di salvataggio e soccorso in mare Sar (*Search and Rescue*), e il principio generale in esso stabilito — secondo cui i Paesi responsabili dell'esame di una domanda di protezione internazionale « anche di coloro che hanno varcato illegalmente le frontiere di uno Stato membro » sono quelli di primo ingresso — presenta notevoli criticità, tra le quali la gestione nazionale delle richieste d'asilo e dei costi per l'identificazione e l'accoglienza, nonché dei rimpatri degli irregolari;

è necessario altresì che si provveda anche a livello europeo, a norma di legge, mediante la conclusione di adeguati accordi di riammissione e di fondi appositamente stanziati, a garantire l'effettivo e tempestivo rimpatrio in condizioni di sicurezza e dignità per quanti si trovano a non avere diritto alla protezione internazionale o che non soddisfano le condizioni di ingresso, presenza o soggiorno in uno degli Stati membri, anche attraverso l'utilizzo di sistemi di raccolta dati efficaci, efficienti e tempestivi;

chi fugge dalla guerra dovrebbe poter chiedere asilo alle istituzioni europee nei Paesi che affacciano sul Mediterraneo, o lì dove è necessario senza doversi imbarcare, e dunque senza alimentare il traffico di essere umani e il bollettino dei tragici naufragi;

in ordine all'immigrazione irregolare nelle mani delle organizzazioni criminali straniere, soprattutto i recenti e tragici fatti di Castelvolturmo hanno dato

risonanza ad attività e pratiche feroci che vengono perpetrate da tempo ed hanno luogo nel nostro territorio nazionale, tra cui quella relativa alla « tratta di esseri umani », individuata nell'atto di reclutare, trasportare o prestare alloggio a persone, nel passaggio dal loro Paese ad un altro, attraverso l'uso di violenza (coercizione, forza, inganno, minaccia o sfruttamento di una posizione di vulnerabilità, intese in senso fisico, psicologico, morale), al fine di riceverne un guadagno in forma di denaro o altri benefici che portino il trafficante ad avere il controllo o il possesso sul trafficato. Tale controllo o possesso può includere lo sfruttamento sessuale o lavorativo, oltre che la schiavitù o l'espianto di organi;

la portata del fenomeno complessivo del traffico e della tratta di esseri umani, strettamente connesso all'immigrazione irregolare — secondo le recenti proiezioni dell'Organizzazione mondiale dell'immigrazione, annualmente sarebbero 800 mila le vittime di tratta nel mondo — tocca numerosi settori delle politiche pubbliche e delle relazioni internazionali, nonché aspetti fondamentali della lotta alla criminalità, del contrasto alle economie illegali e dei processi di integrazione culturale;

Castelvolturmo rappresenta un punto nevralgico del potere della mafia nigeriana nel nostro Paese: è proprio in tale zona che è stata accertata resistenza di rapporti strutturati tra gruppi criminali nigeriani e criminalità camorristica italiana, soprattutto nella gestione del traffico di droga;

in generale, la criminalità nigeriana ha evidenziato negli ultimi anni una costante evoluzione nel nostro paese, risultando estremamente versatile e penetrante in diverse regioni, tra cui, oltre la Campania, anche il Veneto, il Piemonte, la Lombardia, l'Emilia Romagna, l'Umbria, il Lazio e la Sicilia, e ha soprattutto concentrato i propri interessi nel traffico internazionale di sostanze stupefacenti, nel favoreggiamento dell'immigrazione ir-

regolare e nella tratta degli esseri umani finalizzata allo sfruttamento della prostituzione e del lavoro nero;

questo Governo fa della lotta alle mafie un punto qualificante della propria azione, e nei confronti della mafia nigeriana vi è una costante attenzione da parte e grazie all'impegno delle forze dell'ordine, tradottasi negli ultimi mesi in diversi interventi di Polizia giudiziaria, che hanno riguardato diverse regioni e, più specificatamente, proprio Castelvolturmo e la provincia di Caserta;

si dovrebbe continuare ad agire per rafforzare la presenza e l'efficacia dell'attività repressiva, dotando le nostre forze dell'ordine, già presenti sul territorio, di uomini, mezzi e risorse adeguate al fine di poter intervenire sul fenomeno in maniera incisiva;

la mafia nigeriana, composta principalmente da persone di etnia Ibo o Yoruba con un elevato grado di istruzione, si è conquistata un posto di livello internazionale nel mondo del crimine. Oltre che in Italia, dove le principali associazioni « cultiste » sono la « *Supreme Eiyé Confraternity* » e la « *Black Axe Confraternity* », infatti, è presente anche in molti altri paesi (Germania, Spagna, Portogallo, Belgio, Romania, Inghilterra, Austria, Stati Uniti, Croazia, Slovenia, Repubblica Ceca, Ungheria, Ucraina, Polonia, Russia e, Brasile);

la mafia nigeriana ha dimostrato nel tempo di saper gestire e controllare gran parte del traffico di esseri umani, fenomeno in continua espansione ed evoluzione, in Italia, come in tutta Europa, tale da essere posto come primo punto già nel preambolo della direttiva 36/2011/EU dove si afferma che « la prevenzione e la lotta alla tratta di esseri umani è una priorità per l'Unione e per gli Stati membri »;

in tale contesto, il Consiglio dei ministri, nella riunione del 26 febbraio 2016, ha adottato il piano Nazionale d'azione contro la tratta e il grave sfrutta-

mento 2016-2018 (Pna), previsto dall'articolo 9 del decreto legislativo n. 24 del 2014, in cui si afferma che le azioni dirette al contrasto del fenomeno si muovono su un doppio binario: « il primo, di assoluto rilievo, di contrasto e repressione dei crimine di sfruttamento di esseri umani, affidato a tutte le Forze dell'Ordine, l'altro di prevenzione e protezione delle vittime, affidato ai servizi sociali pubblici e del privato sociale/accreditato »;

come anche recentemente reso noto dall'attuale Governo, è già attivo il piano nazionale relativo all'operazione Strade sicure nell'ambito del quale è stata assegnata al prefetto di Caserta un'aliquota complessiva di 230 militari, già impiegati in servizi di vigilanza a obiettivi sensibili;

è ormai pacifico che i trafficanti si avvalgono dei flussi migratori, specialmente quelli via mare, per « infiltrare » le vittime di tratta le quali saranno destinate, in un secondo momento, ad essere sfruttate in Italia e/o in altri Stati dell'Unione — infatti, come viene affermato nell'ultimo Rapporto Greta sull'Italia, la strategia dei trafficanti è quella di suggerire alle vittime di fare richiesta di protezione internazionale al fine di ottenere un valido titolo di soggiorno, cosicché le vittime possono essere sfruttate senza il rischio di essere espulse e rappresentare in questo modo una perdita di guadagno per i gruppi criminali;

in un contesto così preoccupante, si è imposta l'imminente e improcrastinabile necessità di sviluppare una politica di immigrazione nazionale ed europea idonea ad offrire soluzioni concrete e adeguate, coerenti con i diritti fondamentali dell'uomo e efficaci per la tutela della sicurezza e della stabilità interna. Un approccio che non può essere disgiunto dall'esigenza di una seria e puntuale indagine sulle dinamiche e soprattutto sugli sviluppi dell'asse transnazionale criminale che, oggi più di ieri, caratterizza i flussi migratori;

il fenomeno della tratta risulta in continua espansione, ha una forte capacità

pervasiva ed invasiva, nonché peculiarità di azione;

la lotta al traffico e alla tratta di esseri umani richiede una costante e particolare attenzione rispetto alle politiche sulla migrazione e molteplici interventi, a fronte della condizione di frontiera (ormai quasi unica) dell'Unione europea a sud, quale si trova ad essere il nostro Paese,

impegna il Governo:

- 1) a intensificare la cooperazione con gli Stati litoranei nordafricani per il raggiungimento della piena efficienza delle rispettive guardie costiere e di confine;
- 2) ad assumere nelle opportune sedi bilaterali e multilaterali tutte le iniziative diplomatiche volte a far sì che ogni Paese mediterraneo nella rispettiva zona Sar svolga i compiti spettanti alla luce dei trattati internazionali sottoscritti, senza che gli oneri del soccorso e dell'accoglienza in porto sicuro vadano a pesare sproporzionatamente sull'Italia;
- 3) ad assumere, in tutte le sedi competenti, iniziative volte a superare l'approccio del regolamento di « Dublino III » e, in particolare, il principio in base al quale la gestione degli immigrati sia appannaggio del Paese di primo ingresso;
- 4) a stringere accordi bilaterali con i Paesi di transito atti alla lotta del traffico di esseri umani;
- 5) ad adoperarsi affinché si delinei una strategia europea strutturata contro il traffico di esseri umani;
- 6) a sostenere politiche di partenariato e di cooperazione con i Paesi di origine e transito dei migranti che abbiano il primario obiettivo di favorire le condizioni di sviluppo di questi Paesi e che includano iniziative finalizzate ad

attuare una efficace politica condivisa che velocizzi e renda più efficienti le procedure di rimpatrio dei migranti che abbiano fatto ingresso illegalmente o il cui soggiorno sia irregolare, in condizioni di sicurezza e dignità, anche attraverso l'utilizzo di sistemi di raccolta dati più efficienti;

- 7) a sostenere in sede europea, la possibilità di istituire sistemi di valutazione delle domande di protezione internazionale al di fuori del territorio dell'Unione europea nei Paesi di transito e di partenza;
- 8) a valutare l'ulteriore rafforzamento dei presidi di sicurezza a Castelvoturno, con un contingente adeguato di uomini e mezzi, nonché — con specifico riguardo al tema del traffico di esseri umani e tratta — proseguire nella formazione delle Forze di polizia al fine di affinare le necessarie competenze e conoscenze per contrastare efficacemente il fenomeno;
- 9) ad alimentare puntualmente la banca dati delle forze di polizia nella quale sono raccolti anche i dati sulla criminalità organizzata nigeriana, anche al fine di ricostruire i legami verticistici delle varie organizzazioni operanti e contrastare la tratta di esseri umani;
- 10) a valutare l'opportunità di istituire un tavolo nazionale permanente, con il coinvolgimento delle regioni, composto da rappresentanti di ogni istituzione coinvolta nella gestione del fenomeno — questure, polizie locali, arma dei carabinieri, procura della Repubblica — al fine di ottenere un'attualità costante ed una visione globale di come il fenomeno « tratta » si muove e si evolve in ogni regione d'Italia;
- 11) a valutare l'opportunità di ogni idonea iniziativa di competenza finalizzata alla valorizzazione, presso ogni procura distrettuale antimafia, di

speciali strutture dedicate al contrasto delle mafie straniere attive sul territorio nazionale, quali ad esempio il « modello Torino », ove la locale procura della Repubblica ha già costituito, sin dall'aprile 2011, una « sezione » altamente specializzata, dedicata al contrasto della tratta di esseri umani e delle mafie straniere, che negli ultimi anni ha condotto e portato a termine una delle più importanti indagini sulla mafia nigeriana denominata « Operazione Atheneum »;

- 12) a valutare la necessità di potenziare le già esistenti articolazioni interne al servizio centrale operativo del dipartimento della pubblica sicurezza e alle squadre-mobili delle questure dedicate alle indagini sulla criminalità straniera, tra cui quella della mafia nigeriana;
- 13) ad assumere iniziative, in sede di Unione europea, per una più efficace azione nei confronti dei Paesi di origine e di transito, impegnando i rispettivi Governi in una seria e solidale politica di contrasto all'immigrazione irregolare, alla lotta alle organizzazioni criminali che lucrano sul traffico di esseri umani, a tal fine anche orientandosi sull'opportunità di aprire corridoi sicuri e legali di accesso;
- 14) a favorire l'avvio di un sistema intrinsecamente e completamente europeo di accoglienza che si basi sulla responsabilità e solidarietà tra i Paesi membri;
- 15) sul piano investigativo nazionale e internazionale, a potenziare la cooperazione giudiziaria e di polizia e a prevedere la creazione ed il potenziamento di squadre investigative comuni, ove non già operative, con tutti i Paesi interessati più massicciamente dal fenomeno della migrazione, nonché con i Paesi di transito utilizzati

per raggiungere le frontiere dell'Europa, aumentando lo scambio delle informazioni e delle esperienze anche attraverso la realizzazione di percorsi formativi comuni.

(1-00132) « Iezzi, Macina, Dieni, Bordonali, Alaimo, De Angelis, Da-

vide Aiello, Giglio Vigna, Baldino, Invernizzi, Berti, Maturi, Bilotti, Stefani, Brescia, Tonelli, Maurizio Cattoi, Vinci, Corneli, D'Ambrosio, Dadone, Forciniti, Parisse, Elisa Tripodi, Francesco Silvestri, Ascari ».

PROPOSTA DI LEGGE: S. 536 – D'INIZIATIVA DEI SENATORI: BOTTICI ED ALTRI: ISTITUZIONE DI UNA COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA SUI FATTI ACCADUTI PRESSO LA COMUNITÀ « IL FORTETO » (APPROVATA DAL SENATO) (A.C. 1160) E ABBINATE PROPOSTE DI LEGGE: MUGNAI; MELONI ED ALTRI (A.C. 390-1005)

A.C. 1160 – Parere della I Commissione

PARERE DELLA I COMMISSIONE SULLE PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE

NULLA OSTA

sugli emendamenti contenuti nel fascicolo n. 1.

A.C. 1160 – Parere della V Commissione

PARERE DELLA V COMMISSIONE SULLE PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE

NULLA OSTA

sugli emendamenti contenuti nel fascicolo n. 1.

A.C. 1160 – Articolo 1

ARTICOLO 1 DELLA PROPOSTA DI LEGGE NEL TESTO DELLE COMMISSIONI IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

Art. 1.

1. È istituita, ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione, una Commissione par-

lamentare di inchiesta sui fatti accaduti presso la comunità « Il Forteto », di seguito denominata « Commissione », con il compito di svolgere accertamenti sulle eventuali responsabilità istituzionali in merito alla gestione della comunità medesima e degli affidamenti di minori, anche al fine di prospettare l'adozione di misure organizzative e strumentali per il corretto funzionamento della struttura.

A.C. 1160 – Articolo 2

ARTICOLO 2 DELLA PROPOSTA DI LEGGE NEL TESTO DELLE COMMISSIONI IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

Art. 2.

1. La Commissione esamina la gestione della comunità « Il Forteto » dalla sua istituzione ad oggi, con particolare riguardo:

a) all'accertamento dei fatti e delle ragioni per cui le pubbliche amministrazioni e le autorità competenti interessate, comprese quelle investite di poteri di vigilanza, abbiano proseguito ad accreditare come interlocutore istituzionale la comunità « Il Forteto », anche a seguito di

provvedimenti giudiziari riguardanti abusi sessuali e maltrattamenti riferiti a condotte all'interno de « Il Forteto »;

b) alla verifica dei presupposti per la nomina di un commissario per la parte produttiva della struttura « Il Forteto » inerente alla cooperativa agricola, ai fini di una gestione dissociata dalla comunità di recupero dei minori in affidamento nonché allo scopo di pervenire al più presto al pagamento delle provvisori in favore delle vittime.

2. Al fine di impedire il riprodursi del fenomeno di inadempimenti dei principi di tutela delle vittime di illegalità nonché di evitare che quanto accaduto ne « Il Forteto » possa ripetersi, la Commissione ha inoltre il compito di formulare proposte in ordine:

a) all'adozione di nuovi strumenti di controllo delle comunità alloggio presenti sul territorio nazionale;

b) al potenziamento del sistema dei controlli sui soggetti responsabili dell'affidamento familiare e, laddove siano emerse responsabilità e negligenze in capo ad essi, alle modalità con cui applicare gli opportuni provvedimenti sanzionatori.

A.C. 1160 – Articolo 3

ARTICOLO 3 DELLA PROPOSTA DI LEGGE NEL TESTO DELLE COMMISSIONI IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

Art. 3.

1. La Commissione è composta da venti senatori e da venti deputati nominati, rispettivamente, dal Presidente del Senato della Repubblica e dal Presidente della Camera dei deputati, in proporzione al numero dei componenti dei gruppi parlamentari, e in modo che sia assicurata,

comunque, la presenza di un rappresentante per ciascun gruppo costituito in almeno un ramo del Parlamento.

2. I componenti della Commissione dichiarano alla Presidenza della Camera di appartenenza di non avere ricoperto ruoli nei procedimenti giudiziari relativi ai fatti oggetto dell'inchiesta.

3. Il Presidente del Senato della Repubblica e il Presidente della Camera dei deputati, d'intesa tra loro, entro dieci giorni dalla nomina dei suoi componenti, convocano la Commissione per la costituzione dell'ufficio di presidenza.

4. L'ufficio di presidenza, composto dal presidente, da due vicepresidenti e da due segretari, è eletto a scrutinio segreto dalla Commissione tra i suoi componenti. Per l'elezione del presidente è necessaria la maggioranza assoluta dei componenti della Commissione; se nessuno riporta tale maggioranza si procede al ballottaggio tra i due candidati che hanno ottenuto il maggior numero di voti. È eletto il candidato che ottiene il maggior numero di voti. In caso di parità di voti è proclamato eletto o entra in ballottaggio il più anziano di età.

5. Per l'elezione, rispettivamente, dei due vicepresidenti e dei due segretari, ciascun componente della Commissione scrive sulla propria scheda un solo nome. Sono eletti coloro che hanno ottenuto il maggior numero di voti. In caso di parità di voti si procede ai sensi del comma 4, ultimo periodo.

PROPOSTE EMENDATIVE

ART. 3.

Al comma 1, sostituire le parole: venti senatori e da venti con le seguenti: venticinque senatori e da venticinque.

3. 1. Schullian.

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Il Gruppo misto della

Camera dei deputati e il Gruppo misto del Senato della Repubblica non formano un gruppo unico ai fini della composizione della Commissione.

3. 2. Schullian.

A.C. 1160 – Articolo 4

ARTICOLO 4 DELLA PROPOSTA DI LEGGE NEL TESTO DELLE COMMISSIONI IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

Art. 4.

1. L'attività e il funzionamento della Commissione sono disciplinati da un regolamento interno approvato dalla Commissione stessa nella seduta successiva a quella di elezione dell'ufficio di presidenza.

A.C. 1160 – Articolo 5

ARTICOLO 5 DELLA PROPOSTA DI LEGGE NEL TESTO DELLE COMMISSIONI IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

Art. 5.

1. La Commissione procede, nell'espletamento dei suoi compiti, con gli stessi poteri e le stesse limitazioni dell'autorità giudiziaria. Ferme restando le competenze dell'autorità giudiziaria, per le audizioni a testimonianza davanti alla Commissione si applicano le disposizioni degli articoli 366 e 372 del codice penale.

2. Per i segreti d'ufficio, professionale e bancario si applicano le norme vigenti. Per il segreto di Stato si applica quanto previsto dalla legge 3 agosto 2007, n. 124. Si applica altresì l'articolo 203 del codice di procedura penale.

3. La Commissione può richiedere, sulle materie attinenti alle finalità della pre-

sente legge, anche in deroga al divieto stabilito dall'articolo 329 del codice di procedura penale, copie di atti e documenti relativi a procedimenti o a inchieste in corso presso l'autorità giudiziaria o altri organi inquirenti. L'autorità giudiziaria provvede tempestivamente e può ritardare la trasmissione di copia di atti e documenti richiesti con decreto motivato solo per ragioni di natura istruttoria. Il decreto ha efficacia per sei mesi e può essere rinnovato. Quando tali ragioni vengono meno, l'autorità giudiziaria provvede senza ritardo a trasmettere quanto richiesto. Il decreto non può essere rinnovato o avere efficacia oltre la chiusura delle indagini preliminari.

4. La Commissione può opporre motivatamente all'autorità giudiziaria il vincolo del segreto funzionale che abbia apposto ad atti e documenti.

5. La Commissione può ottenere, da parte degli organi e degli uffici della pubblica amministrazione, copia di atti e documenti da essi custoditi, prodotti o comunque acquisiti in materia attinente alle finalità della presente legge.

6. La Commissione individua gli atti e i documenti che non devono essere divulgati, anche in relazione ad altre istruttorie o a inchieste in corso. Sono in ogni caso coperti da segreto gli atti e i documenti attinenti a procedimenti giudiziari nella fase delle indagini preliminari.

7. È sempre opponibile il segreto tra difensore e parte processuale nell'ambito del mandato.

8. La Commissione può richiedere, nelle materie attinenti alle finalità della presente legge, anche mediante sopralluogo, copie di atti e documenti relativi a indagini e inchieste parlamentari condotte in Italia.

9. La Commissione può avvalersi della collaborazione di agenti e ufficiali di polizia giudiziaria, di qualsiasi pubblico dipendente e delle altre collaborazioni che ritenga necessarie. Il rifiuto ingiustificato di ottemperare agli ordini di esibizione di documenti o di consegna di atti, di cui al presente articolo, è punito ai sensi dell'articolo 650 del codice penale.

A.C. 1160 – Articolo 6**ARTICOLO 6 DELLA PROPOSTA DI LEGGE NEL TESTO DELLE COMMISSIONI IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO****Art. 6.**

1. I membri della Commissione, i funzionari ed il personale di qualsiasi ordine e grado addetti alla Commissione stessa ed ogni altra persona che collabora con la Commissione o compie o concorre a compiere atti di inchiesta ovvero ne viene a conoscenza per ragioni d'ufficio o di servizio sono obbligati al segreto per tutto quanto riguarda gli atti e i documenti di cui al comma 3.

2. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, la violazione del segreto è punita a norma dell'articolo 326 del codice penale.

3. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, le stesse pene di cui al comma 2 si applicano a chiunque diffonda in tutto o in parte, anche per riassunto o informazione, atti o documenti del procedimento di inchiesta dei quali sia stata vietata la divulgazione ai sensi del comma 6 dell'articolo 5.

A.C. 1160 – Articolo 7**ARTICOLO 7 DELLA PROPOSTA DI LEGGE NEL TESTO DELLE COMMISSIONI IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO****Art. 7.**

1. Le sedute della Commissione sono pubbliche, salvo che la Commissione medesima disponga diversamente.

2. Le spese per il funzionamento della Commissione sono stabilite nel limite annuo massimo di 50.000 euro e sono poste per metà a carico del bilancio interno del Senato della Repubblica e per metà a carico del bilancio interno della Camera dei deputati.

A.C. 1160 – Articolo 8**ARTICOLO 8 DELLA PROPOSTA DI LEGGE NEL TESTO DELLE COMMISSIONI IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO****Art. 8.**

1. La Commissione completa i suoi lavori entro dodici mesi dalla sua costituzione.

2. Entro i trenta giorni successivi alla scadenza del termine di cui al comma 1, la Commissione presenta alle Camere una relazione sulle sue attività di indagine. Possono essere presentate relazioni di minoranza.

A.C. 1160 – Articolo 9**ARTICOLO 9 DELLA PROPOSTA DI LEGGE NEL TESTO DELLE COMMISSIONI IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO****Art. 9.**

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

MOZIONI DEL RIO ED ALTRI N. 1-00106, EPIFANI ED ALTRI N. 1-00127, VALLASCAS, ANDREUZZA ED ALTRI N. 1-00128, FIDANZA ED ALTRI N. 1-00131 E BALDELLI ED ALTRI N. 1-00133 CONCERNENTI INIZIATIVE A SOSTEGNO DEL COMPARTO AUTOMOBILISTICO E DEL RELATIVO INDOTTO, ANCHE AL FINE DI FAVORIRNE L'EVOLUZIONE TECNOLOGICA E LA TUTELA DEI LIVELLI OCCUPAZIONALI

Mozioni

La Camera,

premesso che:

le elaborazioni Anfia su dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, aggiornate all'11 gennaio 2019, indicano che in Italia nel 2018 sono state immatricolate un totale di 1.910.415 autovetture, con un calo del 3,1 per cento rispetto al 2017;

le immatricolazioni di autovetture prodotte negli stabilimenti italiani del gruppo *Fca* rappresentano per il mese di dicembre 2018 una quota del 26 per cento del totale, con volumi in diminuzione dell'1 per cento, e, complessivamente, registrano nel 2018 una flessione del 10 per cento delle immatricolazioni rispetto al 2017;

il dato, che certifica il primo rallentamento dal 2014, mostra inequivocabilmente un'inversione di rotta rispetto alla continua crescita registrata negli ultimi anni dal mercato dell'*automotive*. Grazie anche alle misure messe in campo dagli ultimi Governi di centrosinistra, quali gli incentivi della « legge Sabatini » e del « superammortamento », si erano infatti registrati un vero *boom* nell'acquisto

di veicoli commerciali e di autocarri, ma anche forti incrementi per le auto immatricolate acquistate dalle imprese;

i dati citati finora sembrano riaprire scenari di crisi del settore che ci si augurava fossero definitivamente superati con la conclusione del ciclo recessivo iniziato nel 2008;

la crisi potrebbe essere ulteriormente accentuata, stante la flessione registrata per il terzo mese consecutivo dalla produzione industriale della Germania, che è il maggiore *partner* industriale della filiera dell'*automotive* nazionale;

gli analisti indicano che la flessione in atto possa essere attribuibile all'introduzione, a partire dal 1° settembre 2018, delle nuove normative europee Wltp sulle emissioni, al calo di fiducia dei consumatori e al rallentamento della crescita interna, che ha visto nel terzo trimestre del 2018 una diminuzione che segna il primo calo dopo un periodo di espansione protrattosi per 14 trimestri consecutivi;

le previsioni relative all'avvio di una fase di stagnazione dell'economia nazionale, fatte dal Ministro Tria nei giorni scorsi, e la stima al ribasso del prodotto interno lordo prevista per il 2019 gettano ulteriori elementi di urgenza e di riflessione sugli interventi necessari per le imprese italiane;

complessivamente, contando tutti i produttori e addetti indiretti, il comparto occupa in Italia 252 mila persone. L'*automotive* rappresenta ancora la spina dorsale della produzione industriale (7 per cento del settore manifatturiero) e di tutta l'occupazione nelle imprese dei settori industria, commercio e servizi (ancora 7 per cento). Il raffronto con i principali *partner* europei dice che il totale degli addetti diretti conta 850.000 unità in Germania, 224.000 in Francia, 178.000 in Polonia, 168.000 in Romania e 160.000 in Italia;

le misure adottate con la legge di bilancio per il 2019 — che prevedono il meccanismo « *bonus malus* » per l'acquisto attraverso la tassazione progressiva delle autovetture a combustione, a partire da quelle con emissioni superiori ai 160 g/km, e l'erogazione di incentivi per autovetture elettriche o ibride — sono state affrettatamente introdotte in un settore dove è evidente il rischio, per la filiera nazionale dell'*automotive*, di subire una contrazione della produzione. Ciò in quanto le industrie estere risultano al momento più avanti nella produzione di autovetture con tali caratteristiche. Il nuovo piano di investimenti di *Fca* intende peraltro in pochi anni colmare questo *gap*;

associazioni di categoria, organizzazioni sindacali, analisti e centri studi stimano per il 2019 la potenziale perdita di circa 100 mila immatricolazioni, con un impatto negativo anche sull'ecologia e sull'economia, visto che, anziché favorire il rinnovo di un parco circolante fortemente invecchiato, l'ecotassa sugli acquisti di auto nuove finirà per spingere una quota considerevole di automobilisti a rimandare ulteriormente la sostituzione della propria vettura o ad acquistare una vettura usata;

la suddetta misura, estemporaneamente introdotta nel corso dell'esame della legge di bilancio, non verificata con il sistema industriale, né con le rappresentanze dei lavoratori, né con gli esperti del settore, ha registrato un coro unanime di critiche e preoccupazioni, specie sui livelli occupazionali dei diversi stabili-

menti di produzione *Fca* esistenti in diverse regioni d'Italia;

una misura definita come « miope che non aiuta a rinnovare il parco auto » (presidente di Federmeccanica), in grado di « unire imprese e lavoratori nella protesta » (comunicato Unrae) o, ancora, « l'ennesimo schiaffo all'industria nazionale e all'ambiente. Queste norme schizofreniche sono un danno per il Paese e i lavoratori » (segretario generale della Fim Cisl);

ad una prima verifica circa le ricadute della citata misura, gli analisti segnalano che tra i modelli che ne trarranno beneficio, tra le auto elettriche, ci sono due modelli *Citroen* (*C-Zero* ed *E-Mehari*), *Hyundai* (*Ioniq* e *Nuova Kona*), *Nissan* (*Nissan* ed *Evalia*), *Peugeot* (*iON* e *Tepee*), *Volkswagen* (*eGolf* ed *eUP*), la *Smart Eq for-two* e *for-four*, la *Bmw i3*, *Kia Soul*, *Mitsubishi i Miev*, *Renault Zoe*, *Porsche Cayenne 3,0 E-Hybrid* e tutti i modelli di *Tesla*. Mentre tra i modelli ibridi, se ne trovano tre di *Kia* (*Niro Phev*, *Optima*, *Optima SW*), due modelli *Bmw* (serie 2 e serie 5) e due *Toyota* (*Prius plug-in*, *Prius full hybrid*), la *Mini Countryman*, *Hyundai Ioniq*, la *Mercedes GLC* e *Mitsubishi Outlander*;

ad essere penalizzati dalla nuova tassa, invece, saranno diversi modelli del gruppo *Fca*: nove modelli *Maserati* (*Ghibli B*, *4pB*, *GT*, *Gran Cabrio B*, *Ghibli D*, *4pD*, *Levante*, *GT D*, *Gran Cabrio D*), *Renegade 2000 D*, *500X 2000 D*, *Giulietta 1,4 B*, *Giulia 2,0 B*, *Stelvio B*, *Ducato B*: tutti prodotti negli stabilimenti italiani;

Fca ha pertanto annunciato la volontà di un ridimensionamento del piano illustrato il 29 novembre 2018, che avrebbe previsto un complessivo piano degli investimenti in Italia per circa cinque miliardi di euro, specie per sviluppare nuovi modelli con motorizzazioni elettriche e ibride;

anche alla luce di tali dati, è forte la preoccupazione che la prossima entrata in vigore della citata disposizione possa

determinare sui livelli occupazionali negli stabilimenti della produzione automobilistica nazionale,

impegna il Governo:

- 1) ad adottare, con la massima urgenza, un'apposita iniziativa normativa volta a modificare la disposizione che ha introdotto il meccanismo del « *bonus-malus* » per l'acquisto di nuove autovetture di cui alla legge di bilancio per il 2019;
- 2) ad avviare un confronto con il sistema delle imprese della produzione automobilistica e con le organizzazioni sindacali, con il supporto di esperti del settore dell'*automotive*, al fine di individuare le opportune misure volte a favorire il rafforzamento del sistema produttivo nazionale, nonché a definire un piano nazionale per l'occupazione nel comparto della produzione di mezzi di trasporto e dei loro componenti, ciò anche in vista delle profonde trasformazioni produttive, dell'evoluzione tecnologica e delle crescenti esigenze di tutela ambientale e di salute pubblica.

(1-00106) (*Nuova formulazione*) « Delrio, Lepri, Gribaudo, Enrico Borghi, Bonomo, Fregolent, Morretto, Gariglio, Giorgis, D'Alessandro, Del Basso De Caro, De Filippo, Mancini, Pezzopane, Portas, Siani, Topo, Annibali, Bordo, Bruno Bosio, Buratti, Cantini, Carnevali, Critelli, De Luca, De Menech, Di Giorgi, Marco Di Maio, Fassino, Ferri, La Marca, Lotti, Miceli, Migliore, Mor, Morani, Morgoni, Mura, Nardi, Nobili, Noja, Orfini, Pini, Pizzetti, Rosato, Rossi, Rotta, Scalfarotto, Sensi, Seracchiani ».

La Camera,

premesso che:

nel mese di gennaio 2019 sono state immatricolate in Italia 164.935 autovetture, il 7,5 per cento in meno rispetto a gennaio 2018 (elaborazioni dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica su dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti). Il gruppo *Fiat Chrysler automobiles* (incluso *Maserati*) registra un calo tendenziale del 22 per cento nel mese, con volumi che si attestano a 40 mila nuove registrazioni con il 24 per cento di quota. Sono tre i modelli italiani tra i primi dieci di gennaio 2019: *Fiat Panda* (14.552 unità) al primo posto, seguita da *Lancia Ypsilon* (6.606) in seconda posizione e *Fiat 500X* (3.410) all'ottavo. A gennaio 2019 si registra un calo pesante delle immatricolazioni di auto diesel -31,4 per cento su gennaio 2018 e il 41,1 per cento di quota di mercato. Le vendite di auto a benzina raggiungono il 45,3 per cento di quota e quelle ad alimentazione alternativa si attestano al 13,7 per cento, di cui lo 0,4 per cento auto a zero o a bassissime emissioni (complessivamente quasi 900 unità);

dati dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica dicono che nel 2018 il 79 per cento delle autovetture elettriche è stato immatricolato in sole 4 regioni: Trentino-Alto Adige, con una quota del 39 per cento, Toscana (19 per cento), Lombardia (12 per cento) e Lazio (9 per cento). Le due province con il maggior numero di auto elettriche immatricolate nel 2018 sono Trento (1.633) e Firenze (886), intestate per il 95 per cento a società di noleggio;

l'Italia è il Paese europeo con la più alta presenza di auto con motori a carburante alternativo, gpl e metano, ma con la più bassa di auto elettriche. Il sistema Paese deve recuperare una sinergia tra le politiche energetiche e quelle industriali per incentivare le scelte industriali del prossimo futuro. L'Italia non può rimanere fuori dalla sfida sulle batterie e sui sistemi di accumulo, avendo il *know-how* di Terna, la società a controllo pubblico

che gestisce la rete ad alta tensione nel nostro Paese;

lo sviluppo dell'*e-mobility* rappresenta un fattore importante di sviluppo della filiera industriale nazionale, in particolare in settori quali la componentistica dei veicoli, la carrozzeria e gli interni, le apparecchiature di carica, la rete elettrica, il riciclo e la seconda vita delle batterie;

il 5 febbraio 2019, nell'ambito degli *Industry Days 2019*, è stata lanciata la nuova piattaforma europea per la tecnologia e l'innovazione sulle batterie, con l'obiettivo di costruire un consorzio europeo che possa ritagliarsi un proprio spazio di mercato in un settore che, attualmente, vede lanciaatissime le aziende asiatiche: quelle cinesi *in primis*, come *Byd* e *Catl* (che aprirà una fabbrica di batterie in Germania per rifornire costruttori tedeschi del calibro di *Bmw*, *Mercedes* e *Volkswagen*), la giapponese *Nec* e le coreane *Samsung* e *Panasonic*, che collabora con l'americana *Tesla*;

il direttore generale del dipartimento energia della Commissione europea, Dominique Rostor, ha dichiarato: « L'Unione europea non vuole solo essere un consumatore di batterie, ma vuole diventare un *leader* di mercato, un settore che vale fino a 250 miliardi di euro entro il 2025. Per questo, la chiave è la ricerca e l'innovazione e sono convinto che questa nuova piattaforma farà in modo che l'Europa diventi un *leader* mondiale nelle batterie e nello stoccaggio. L'interesse economico in gioco è enorme e il ruolo e l'importanza di queste tecnologie aumenteranno significativamente in futuro. Per essere all'avanguardia di questa rivoluzione, dobbiamo consolidare le basi industriali per le batterie nel nostro continente, comprese tutte le tecnologie delle batterie »;

secondo l'agenzia di stampa *Reuters*, la Francia investirà 700 milioni di euro (790 milioni di dollari) nei prossimi cinque anni in progetti per rafforzare l'industria europea delle batterie per auto elettriche e ridurre la dipendenza dei produttori automobilistici dai rivali asia-

tici dominanti. Questo piano è la risposta francese all'annuncio tedesco, arrivato nel novembre 2018, relativo ad investimenti per 1 miliardo di euro (in due *tranche* da 500 milioni) per la costruzione di una fabbrica di batterie in Germania. Non sono escluse iniziative e investimenti comuni tra Francia e Germania secondo le fonti citate da *Reuters*;

al fine di orientare le scelte dei consumatori verso l'acquisto di automobili più *green*, così da contribuire al contenimento dell'innalzamento della temperatura globale e alla lotta contro i cambiamenti climatici, con la legge di bilancio per l'anno 2019, il Governo ha introdotto un meccanismo di *bonus-malus* grazie al quale riconosce sconti nel caso di acquisto di automobili nuove a basse emissioni e, viceversa, impone il versamento di un'ecotassa in caso di acquisto di auto nuove inquinanti;

i commi dal 1031 al 1047 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (legge di bilancio per l'anno 2019), prevedono disincentivi, sotto forma di imposta, per l'acquisto di autovetture nuove con emissioni di anidride carbonica superiori ad una certa soglia (crescenti al crescere del livello di emissioni) e contestualmente incentivi, sotto forma di sconto sul prezzo, per l'acquisto di autovetture nuove a basse emissioni. La medesima legge prevede, inoltre, l'accesso gratuito per i veicoli a propulsione elettrica o ibrida nelle zone a traffico limitato;

il 13 febbraio 2019, il Ministro dello sviluppo economico, nel rispondere all'interrogazione a risposta immediata in Assemblea (n. 3-00513) sul tema, ha dichiarato che la misura *bonus-malus* introdotta nella legge di bilancio « da un lato ha lo scopo di tutelare l'ambiente e di conseguenza la salute dei cittadini, dall'altro dà il via ad una nuova filiera della produzione di veicoli, sviluppando un nuovo modello di mobilità »;

l'amministratore delegato di *Fca*, Mike Manley, aveva annunciato il 29 novembre 2018 un piano di investimenti da

5 miliardi di euro nel nostro Paese per il periodo dal 2019 al 2021, con l'obiettivo, tra le altre cose, di sviluppare nuovi modelli con motorizzazioni elettriche e ibride per colmare il *gap* con le industrie estere, al momento molto più avanti nella produzione di queste autovetture. Dopo la legge di bilancio, Manley ha fatto sapere che il piano verrà rivisto. Questo perché la misura del *bonus-malus* non è stata condivisa con chi dovrebbe concretamente sviluppare il nuovo modello di mobilità a cui fa riferimento il Ministro;

se, come detto, ad essere avvantaggiate saranno le case automobilistiche estere, verranno invece penalizzate le produzioni di Cassino (*Stelvio B* e *Giulia 2.0 B*), Atessa (*Ducato B*), Grugliasco (*Maserati Ghibli* e *4P B* e *D*), Modena (*Maserati Gran Turismo* e *Gran Cabrio B* e *D*), Melfi (*500 X 2000 D* e *Renegade 2000 D*), Mirafiori (*Maserati Levante*), con ulteriori rischi per la già critica situazione occupazionale del settore. Solo per citare una delle criticità, a Termini Imerese quasi 900 lavoratori (circa 600 *Blutec* e circa 300 indotto) sono in attesa da dicembre 2018 della proroga della cassa integrazione e di notizie sul rilancio della fabbrica,

impegna il Governo:

- 1) ad adottare iniziative per modificare la norma sul *bonus-malus* introdotta con la legge di bilancio per il 2019;
- 2) a prevedere un piano di politica industriale che, d'intesa con i soggetti imprenditoriali, le organizzazioni sindacali e gli enti locali, facendo leva sulle già estese competenze che ci sono sul territorio, consenta ad una delle maggiori industrie del Paese di essere protagonista della mobilità del futuro;
- 3) a prevedere un piano di incentivi che investa sulla ricerca e sulle numerose competenze ed eccellenze nell'ambito manifatturiero e tecnologico connesse alla mobilità elettrica.

(1-00127) « Epifani, Bersani, Fornaro ».

La Camera,

premessi che:

nei prossimi anni il settore dell'*automotive* dovrà mostrare la sua capacità di raccogliere le sfide legate ai grandi cambiamenti che lo attendono: elettrificazione e guida autonoma, insieme al diffuso calo delle vendite delle auto diesel, impongono scelte coraggiose, in particolare a livello economico-produttivo;

il mercato dell'*automotive*, sia in Italia che in Europa, sembra avviato ad una crescita limitata a causa di tre fattori principali: un diverso manifestarsi della domanda, sia quantitativo che qualitativo, in primo luogo per l'evoluzione delle preferenze dei consumatori, l'introduzione di nuove tecnologie di *powertrain* e il mutamento dei modelli di mobilità urbana, una riduzione delle esportazioni dovuta alla crescita della produzione interna dei Paesi un tempo importatori (come, ad esempio, la Cina), un rischio concreto che le schermaglie commerciali tra Usa, Cina ed Europa diano luogo all'introduzione di dazi in grado di danneggiare significativamente l'economia europea. Il terzo fattore, sebbene sia legato a contingenze potenzialmente destinate a perdurare per un periodo di tempo circoscritto, avrebbe comunque un effetto immediato sulla struttura dell'industria, dalle conseguenze non facilmente reversibili;

i primi due fattori sono, invece, di tipo strutturale e rappresentano, quindi, l'elemento al quale è necessario fare riferimento per una lettura dei dati di produzione in chiave strategica;

in particolare, il calo della produzione di auto dei Paesi europei, che nelle statistiche si posizionano nei primi posti, rischia di essere dirompente sulle loro economie. Osservando le prime dieci posizioni nella geografia produttiva europea del 2017, i Paesi più esposti sono chiaramente quelli che hanno beneficiato dello spostamento sull'asse produttivo della Germania. Spagna (2,29 milioni di vetture), Francia (1,67 milioni di vetture),

Regno Unito (1,67 milioni di vetture) e Italia (0,74 milioni di vetture) producono complessivamente 6,37 milioni di vetture. La Germania da sola ne produce 5,64 milioni, con Repubblica ceca (1,4 milioni di vetture), Slovacchia (0,95 milioni di vetture), Polonia (0,5 milioni di vetture), Ungheria (0,4 milioni di vetture) e Romania (0,36 milioni di vetture) si arriva a 9,25 milioni di vetture;

secondo i dati forniti dall'Associazione nazionale filiera industria automobilistica, in un *report* pubblicato nel mese di settembre 2018, la domanda mondiale di autoveicoli dal 2007 al 2017 è aumentata del 35 per cento, passando da 72 milioni di unità a 97 milioni grazie alla forte crescita (+129 per cento) del mercato in Brasile, Russia, India e Cina, Paesi che hanno raggiunto il 38 per cento delle vendite mondiali (era il 23 per cento nel 2007), pari quindi a 15 punti in più;

purtroppo, dall'inizio del 2018 questo *trend* positivo si è interrotto e la vendita extra-Unione europea solo delle vetture italiane è diminuita dell'11,1 per cento circa, a causa di un significativo crollo della domanda cinese;

tuttavia, l'Italia, assorbita la drammatica diminuzione della produzione rispetto agli alti livelli registrati agli inizi degli anni '90, è oggi meglio posizionata degli altri Paesi europei proprio per il fatto di avere una capacità produttiva (di auto) più limitata e per un graduale spostamento verso produzioni di fascia più alta, potenzialmente foriere di maggiori margini unitari e migliori opportunità di innovazione/riconversione tecnologica;

le scelte di politica industriale nel nostro Paese dovranno indirizzarsi in maniera chiara ed inequivocabile su infrastrutture di ricarica e sugli incentivi che promuovano un cambio di paradigma dell'intera filiera *automotive* verso soluzioni e *business* più sostenibili;

negli ultimi dieci anni, le emissioni di gas a effetto serra in Europa sono diminuite significativamente in tutti i set-

tori dell'economia, anche in relazione alla crisi economico-finanziaria globale, con l'unica eccezione dei trasporti che ad oggi rimangono il primo settore per emissioni di gas a effetto serra in Europa, superando persino il settore elettrico;

nell'ambito dell'Accordo di Parigi (Cop21) del 2015, l'Europa ha adottato una nuova strategia di decarbonizzazione, impegnandosi a ridurre drasticamente le proprie emissioni entro il 2050;

secondo il rapporto *How to decarbonise European transport by 2050*, pubblicato dall'*European federation for transport and environment*, la decarbonizzazione del settore dei trasporti porterebbe ad una serie di conseguenze positive per gli oltre 500 milioni di cittadini europei;

l'Italia, con solo lo 0,5 per cento di *market share* per immatricolazioni di auto elettriche e ibride *plug-in* nel 2018, resta significativamente indietro rispetto ad altri Paesi europei (i Paesi Bassi sono già al 9 per cento di *share*) nella transizione verso una mobilità a zero emissioni;

consapevoli delle complessità e delle difficoltà attuali che si stanno affrontando per poter accelerare un modello di mobilità eco-sostenibile sollecitato anche dai nuovi regolamenti europei sulle emissioni di anidride carbonica dei veicoli, il Governo ha ritenuto di introdurre la misura di un *bonus* per l'acquisto di veicoli elettrici nella legge di bilancio per il 2019 e misure di sostegno a investimenti nelle infrastrutture di ricarica elettrica, promuovendo, il settore *automotive* anche attraverso il rifinanziamento e il potenziamento, fra gli altri, degli incentivi previsti dalla « nuova Sabatini » e quelli relativi al « iper-ammortamento »;

con la legge di bilancio per il 2019 è stato, infatti, potenziato lo strumento dell'iper-ammortamento, disponendone la proroga per il 2019 e aumentando, nell'ambito di una rimodulazione complessiva, la maggiorazione al 170 per cento per gli investimenti, fino a 2,5 milioni di euro;

per quanto riguarda il profilo degli interventi a sostegno delle imprese, si ricorda il rifinanziamento della «nuova Sabatini», con la quale è stato previsto uno stanziamento di 480 milioni di euro al fine di agevolare l'accesso al credito delle piccole e medie imprese per interventi, tra gli altri, di digitalizzazione dei processi aziendali e ammodernamento tecnologico degli impianti. Tale strumento, congiuntamente alle altre iniziative del Governo, permetterà di introdurre, a partire dal 2019, circa 8 miliardi di euro nell'economia reale: al riguardo, giova evidenziare che il 2018 ha segnato l'inizio di una svolta tecnologica e motoristica nel settore *automotive*, non solo infatti auto elettriche e ibride ma investimenti che porteranno ad un rilancio dell'innovazione con le nuove tecnologie per la guida autonoma, l'*infotainment* e il *motorsport*. Si tratta di una rivoluzione *automotive 3.0* che farà del 2019 l'anno delle grandi sfide anche sul piano tecnologico. Quasi tutte le case automobilistiche *major* hanno presentato *infotainment* compatibile con *smartphone* e accessori personali e anche su questo fronte le misure e gli incentivi introdotti dalla legge di bilancio per il 2019 possono contribuire ad un'importante riconversione della produzione italiana;

per quanto poi concerne il *bonus* per l'acquisto di auto elettriche, introdotto dall'articolo 1, commi 1031-1038, della legge n. 145 del 2018 (legge di bilancio per il 2019), all'esito del confronto con gli operatori economici e con le associazioni dei consumatori, al fine di contemperare al meglio tutti gli interessi coinvolti, si prevedono delle agevolazioni per i veicoli a basse emissioni di anidride carbonica nuovi di fabbrica, immatricolati nel periodo dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, acquistati, anche in locazione finanziaria, da parte di tutte le categorie di acquirenti, con prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice inferiore a 50.000 euro Iva esclusa. È in corso l'adozione del decreto attuativo della suddetta misura, che ne disciplinerà l'erogazione;

il sopra citato *bonus* è teso a rinnovare il parco circolante nel Paese favorendo la rottamazione di veicoli vecchi e l'acquisto di mezzi a basse emissioni inquinanti e a stimolare il cambiamento necessario a garantire la competitività futura di un settore chiave per l'economia italiana come quello dell'auto. Ciò consentirà di riconvertire gradualmente l'intero indotto che fa capo all'*automotive*, primo fra tutti quello della produzione di batterie che, nei prossimi mesi, diventerà strategico per il lancio definitivo della mobilità elettrica nei Paesi europei. È un settore nel quale l'Italia potrebbe diventare *leader* all'interno dell'Unione europea, incrementando la produzione e investendo in ricerca per la realizzazione di sistemi di accumulo più potenti, efficienti, duraturi e meno inquinanti;

in base alle dinamiche del mercato, è ipotizzabile che i *bonus* disponibili consentiranno di raddoppiare le vendite di auto incentivate, che dunque potrebbero sfiorare, a fine 2019, le 18 mila unità. Di queste è prevedibile che il 30 per cento dovrebbe essere accompagnato dalla rottamazione di un'auto fino a Euro 4. Sulla base delle proiezioni, il Governo si attende un saldo positivo di quasi 14 milioni di euro, parte dei quali (fino a 5 milioni) serviranno a coprire le detrazioni per l'installazione di colonnine elettriche e *wall box* in aree private;

il Governo sta già sostenendo progetti di ricerca e sviluppo finalizzati sia alla riconversione delle motorizzazioni del gruppo *Fca* verso l'ibrido e l'elettrico, sia attraverso lo strumento degli accordi di programma, la produzione di vetture più ecologiche;

in questo contesto si segnala la definizione di altre proposte di programmi d'investimento sulla materia, attualmente in corso di negoziazione ovvero: *Toward electrification* — sviluppo di prodotti e di processi per l'industrializzazione di una nuova gamma di macchine elettriche —, *E-Smart 4.0*. — nuova generazione di pneumatici per autoveicoli e biciclette ca-

pacì di rispondere alle nuove sfide poste dall'evoluzione tecnologica *automotive* che metterà in campo nuovi veicoli elettrici e veicoli a guida autonoma (*Pirelli Milano*) –, *Battery swapping eco-system* per la « sostituzione delle batterie »;

in relazione al gruppo *Fca* il Ministero dello sviluppo economico ha un'interlocuzione in corso: è stata approvata nel dicembre 2018 (Ministero dello sviluppo economico e regioni Piemonte, Abruzzo, Campania e provincia autonoma di Trento) la riformulazione di uno dei progetti finalizzato a maggiormente sostenere le nuove attività di ricerca e sviluppo sulle motorizzazioni ibride ed elettriche. Ciò anche in coerenza con le linee del Governo e a supporto del nuovo piano industriale presentato da *Fca* a fine novembre 2018, a salvaguardia degli investimenti previsti. Tale riformulazione ha permesso a *Fca* di presentare al soggetto gestore per l'approvazione tutti e quattro i progetti definitivi, finanziati con risorse del Fondo crescita sostenibile. La valutazione positiva da parte del soggetto gestore sulla valenza tecnologica dei progetti sarà prodromica all'emanazione da parte del Ministero dello sviluppo economico del decreto di concessione del contributo;

L'11 dicembre 2018 presso il Ministero dello sviluppo economico si è tenuto il primo incontro, presieduto dal Ministro Di Maio, del tavolo dedicato al settore dell'auto finalizzato ad instradare un percorso costruttivo e collaborativo con tutti gli *stakeholder* (produttori e consumatori) del settore per l'elaborazione di una strategia unitaria,

impegna il Governo:

- 1) a proseguire sul percorso iniziato con le associazioni di categoria, le parti sociali e le case produttrici, anche attraverso l'istituzione del citato tavolo sull'*automotive*, per sostenere l'intera filiera nazionale nel passaggio a produzioni sempre più ecologiche, in coerenza con gli obiettivi europei e le esigenze dei cittadini, anche favorendo

la realizzazione degli investimenti necessari e la progressiva conversione degli impianti industriali, al fine di evitare la contrazione della produzione e i conseguenti impatti negativi sui livelli occupazionali dell'intero comparto;

- 2) a porre in essere ogni iniziativa utile ad accelerare il rinnovo del parco macchine in circolazione con mezzi ad alta efficienza, prevedendo, nella fase transitoria e in aggiunta agli incentivi già previsti ai sensi dell'articolo 1, commi 1031-1038 della legge n. 145 del 2018 (legge di bilancio per il 2019), aiuti alla rottamazione dei veicoli di categoria Euro 3 o inferiore per favorire l'acquisto di autovetture usate di categoria Euro 5 e superiori, tenendo in considerazione le esigenze degli acquirenti finali con redditi più bassi;
- 3) a valutare l'opportunità di inserire nel decreto interministeriale di attuazione del sopra citato *bonus* per l'acquisto di veicoli elettrici ed ibridi, di prossima emanazione, la previsione di un meccanismo di finestre temporali nel corso dell'anno per valutare l'andamento temporale dell'assorbimento delle risorse che tenga conto, tra le altre, dell'esigenza delle case costruttrici di implementare la propria produzione di modelli incentivabili.

(1-00128) « Vallasca, Andreuzza, Sut, Bazzaro, Alemanno, Binelli, Berardini, Colla, Carabetta, Dara, Cassese, Patassini, De Toma, Pettazzi, Giarrizzo, Piastra, Masi, Orrico, Papiro, Paxia, Rizzone, Scanu, Rachele Silvestri ».

La Camera,

premesso che:

il comparto *automotive* italiano rappresenta 5.700 imprese, 100,4 miliardi di euro di fatturato, pari al 6 per cento del

prodotto interno lordo, quasi 259.000 addetti (il 7,1 per cento del settore manifatturiero), una spesa in ricerca e innovazione di 1,7 miliardi di euro l'anno, 74,4 miliardi di euro di gettito fiscale nel 2017;

con la legge di bilancio per il 2019 il Governo ha varato la cosiddetta « ecotassa » che prevede a partire dal 1° marzo 2019 una significativa tassazione progressiva delle autovetture a combustione, a partire da quelle con emissioni di anidride carbonica superiori ai 160 grammi per chilometro; contestualmente dispone l'erogazione di incentivi ad autovetture elettriche o ibride;

tali misure sono state adottate, ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo, con frette e approssimazione, senza la possibilità di un adeguato dibattito parlamentare e senza il dovuto coinvolgimento preventivo dei soggetti della filiera;

essendo la norma tarata sull'anidride carbonica, un climalterante e non un inquinante, non appare corretto parlare di « politiche per il miglioramento della qualità dell'aria » che hanno come obiettivo la riduzione di smog, inquinamento e polveri sottili. In termini ambientali, non vi sarebbero particolari effetti positivi, perché nelle strade italiane continuerebbero a circolare veicoli con oltre 20 anni di età, mentre si vanno a tassare, disincentivandone l'acquisto, veicoli di ultima generazione con prestazioni ambientali superiori alla media del parco circolante. La misura, quindi, sarà inefficace e impatterà non soltanto su vetture del segmento *premium*, già assoggettate al « superbollo », ma anche su molte vetture del segmento medio, mono-volumi e multi-spazio, usate dalle famiglie italiane e dai piccoli operatori economici rispetto ai quali un aggravio di 1.100 euro appare assolutamente fuori misura;

da più parti, nel dibattito pubblico come nelle posizioni dei principali soggetti della filiera, è stato sottolineato che i primi a pagare il conto di queste misure sarebbero stati i cittadini virtuosi che

intendono acquistare una nuova vettura, che in ogni caso inquinerà meno di una « vecchia » e che il mercato dell'auto subirà una pesante flessione, con conseguenze per l'occupazione e per le entrate dello Stato: meno veicoli venduti corrispondono a meno imposte incassate. Si ricorda che nel 2017 la contribuzione derivante dall'acquisto dei veicoli (versamento Iva e Ipt) è stata di 9,4 miliardi di euro;

in considerazione dell'attuale situazione del mercato nazionale e internazionale, inoltre, tali misure avranno come effetto diretto quello di favorire case produttrici estere che negli ultimi anni hanno maggiormente sviluppato la produzione di auto elettriche o ibride, con un conseguente danno per le imprese automobilistiche che producono in Italia;

a seguito di tali misure, infatti, *Fca* ha annunciato la volontà di un ridimensionamento del piano industriale del novembre 2018, che avrebbe previsto un complessivo piano degli investimenti in Italia per circa 5 miliardi di euro;

si auspicava almeno una lieve crescita delle immatricolazioni a gennaio 2019, dovuta alla possibilità di acquistare veicoli nuovi prima dell'entrata in vigore delle suddette misure (1° marzo 2019), e invece non si è avuto nemmeno questo effetto, a testimonianza della natura depressiva delle suddette misure;

a conferma di ciò, nel mese di gennaio 2019 sono state immatricolate 164.935 autovetture, il 7,5 per cento in meno rispetto a gennaio 2018 (elaborazioni dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica su dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 5 febbraio 2019). Il gruppo *Fiat Chrysler automobiles* (incluso *Maserati*) registra un calo tendenziale del 22 per cento nel mese, con volumi che si attestano a 40 mila nuove registrazioni con il 24 per cento di quota;

inoltre, l'esclusione dagli incentivi delle auto a metano rappresenta una

scelta insensata. È, infatti, ormai scientificamente provato che il metano per autotrazione sia il combustibile che produce le minori emissioni di inquinanti locali (PM, NO_x, HC e altro). Inoltre, il metano è una fonte rinnovabile e ha una cospicua possibilità di produzione nazionale, al contrario di altre tecnologie incentivate che oggi vengono sviluppate principalmente da industrie estere;

tale immotivata esclusione va in controtendenza rispetto al decreto ministeriale di incentivazione del biometano, varato nel 2018 con il fine di facilitare una sua massiccia utilizzazione come combustibile per l'autotrazione per la riduzione delle emissioni di anidride carbonica, facendo leva sui punti di forza ambientale ed economica sopra rilevati;

il saldo di tali misure in termini di benefici ambientali e di ricambio del parco circolante rischia di essere particolarmente ridotto se non addirittura negativo, poiché una fetta consistente di automobilisti, non potendosi permettere auto ibride o elettriche dal costo elevato (le uniche che beneficiano degli incentivi), rinvieranno l'acquisto di una nuova auto continuando ad utilizzare quella vecchia e inquinante;

a ciò si aggiunge l'evidente conseguenza negativa per il mercato dell'usato e dei « chilometri zero » (che aveva risposto bene alla lunga fase di crisi economica), poiché è di tutta evidenza che i veicoli appartenenti a questi segmenti sono esclusi dagli incentivi e, in molti casi, saranno gravati dall'ecotassa;

con il decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, l'Italia ha recepito la direttiva 2014/94/UE (cosiddetta « direttiva Dafi ») sulle infrastrutture per i carburanti alternativi nei trasporti. Tale direttiva prevede l'adozione di un piano nazionale per lo sviluppo delle infrastrutture per tali carburanti (elettrico, gnc, gnl) secondo il principio della neutralità tecnologica;

è in fase di approvazione definitiva la proposta della Commissione europea di modifica del regolamento (UE) n. 715/2007

sui limiti di emissioni di anidride carbonica per le automobili e i veicoli commerciali leggeri, che prevede una riduzione delle emissioni al 2030 del 37,5 per cento per le automobili e del 31 per cento per i furgoni, con un *target* intermedio al 2025. Tali nuove previsioni risultano irrealistiche e particolarmente penalizzanti per il settore;

a seguito dell'accordo di bacino padano, sottoscritto tra il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna, è stato varato un provvedimento di blocco della circolazione per i veicoli considerati maggiormente inquinanti, dal 1° ottobre 2018 al 31 marzo 2019. Tale divieto riguarda i veicoli diesel Euro 3 (in Emilia-Romagna anche i diesel Euro 4). Tale provvedimento ha generato un disagio diffuso in molte famiglie e operatori commerciali dal basso potere di acquisto che in questi anni non si sono potuti permettere di sostituire la propria auto;

peraltro, anche per l'adozione di tali divieti così come per l'ecotassa, si continua ad utilizzare come parametro del livello di emissioni l'anidride carbonica, quando, da un lato, tutti gli studi convergono sulla maggiore pericolosità di altre sostanze (pm 10, pm 2,5 e altre) generate principalmente dalla corrosione dell'asfalto e dall'usura degli pneumatici e non dai gas di scarico e, dall'altro lato, è ormai riconosciuto dalla più vasta letteratura scientifica che il traffico veicolare incide per una quota molto bassa sull'inquinamento atmosferico, su cui assai più incide il riscaldamento da abitazione;

prima di nuovi provvedimenti di blocco della circolazione di determinate categorie di veicoli considerate inquinanti, occorrerebbe varare, in accordo con le regioni della pianura padana, un grande piano di sostituzione delle caldaie da riscaldamento più inquinanti, a partire da quelle pubbliche, rafforzando contestualmente gli incentivi per la sostituzione di

quelle private con impianti a minore impatto ambientale,

impegna il Governo:

- 1) a varare un piano organico di transizione ecologica che sia realistico e non penalizzante per l'industria nazionale automobilistica e per i livelli occupazionali ad essa collegati, evitando ulteriori provvedimenti improvvisati e dannosi per il comparto e per gli automobilisti già fortemente vessati;
- 2) ad adottare conseguentemente un'iniziativa normativa urgente per l'abrogazione delle disposizioni sulla cosiddetta « ecotassa » contenute nella legge di bilancio per il 2019, nonché per la contestuale estensione dei soli incentivi alle auto alimentate a metano;
- 3) ad attuare pienamente il decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 di recepimento della direttiva 2014/94/UE (cosiddetta « direttiva Dafi ») che prevede un piano nazionale di sviluppo delle infrastrutture per i carburanti alternativi secondo il principio della neutralità tecnologica, sviluppando contestualmente l'elettrico nell'ambito della mobilità urbana, il metano compresso (gnc) per le medie e lunghe distanze, il metano liquido (gnl) per il trasporto merci ed il trasporto marittimo;
- 4) a tali fini, a costituire un tavolo permanente con i rappresentanti della filiera *automotive* (produttori di auto e veicoli industriali, produttori di componenti, rivenditori, gestori di servizi di mobilità pubblica e privata, organizzazioni sindacali, esperti di settore e altro) da consultare tassativamente prima di qualunque nuovo provvedimento in materia;
- 5) a promuovere in sede europea un'immediata revisione delle modifiche al regolamento (UE) n. 715/2007 sulla riduzione delle emissioni di anidride

carbonica, in corso di approvazione, con l'obiettivo di giungere ad una transizione ecologica più morbida, realistica e compatibile con le prospettive di evoluzione tecnologica dell'industria nazionale automobilistica;

- 6) a riferire trimestralmente alle Camere sull'impatto che le misure recentemente introdotte avranno sul comparto *automotive* nazionale e sui relativi livelli occupazionali.

(1-00131) « Fidanza, Zucconi, Lollobrigida, Silvestroni, Rotelli, Acquaroli, Bellucci, Bucalo, Butti, Caretta, Ciaburro, Cirielli, Crosetto, Deidda, Luca De Carlo, Delmastro Delle Vedove, Donzelli, Ferro, Foti, Frassinetti, Gemmato, Luca-selli, Maschio, Meloni, Mollicone, Montaruli, Osnato, Prisco, Rampelli, Rizzetto, Trancassini, Varchi ».

La Camera,

premesso che:

dai dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la vendita di autoveicoli a gennaio 2019 ha registrato un calo del 7,6 per cento rispetto allo stesso mese del 2018, con un dato in termini assoluti di 164.864 unità vendute contro 178.326;

la filiera industriale *automotive* italiana, in termini numerici, conta quasi 6.000 imprese con un fatturato complessivo che supera i 100 miliardi di euro, rappresentando così il 6 per cento del prodotto interno lordo. Tale settore impiega ad oggi circa 260.000 addetti diretti e di indotto che rappresentato più del 7 per cento degli occupati del settore manifatturiero. A tali dati vanno poi aggiunti quelli delle attività di commercializzazione e manutenzione, attraverso i quali l'intera filiera conta nel suo complesso oltre 1,2 milioni di lavoratrici e lavoratori quelli della filiera della componentistica che,

oltre a rappresentare un settore d'eccellenza nazionale, conta oltre 2.000 imprese fornitrici di tutte le case automobilistiche del mondo generando ormai da anni un avanzo commerciale positivo con un saldo medio annuo, dal 2007 al 2017, di oltre 6,4 miliardi di euro;

come rilevato dall'Istat nel quarto trimestre dell'anno 2018, l'economia italiana ha registrato una contrazione dello 0,2 per cento, segnando così per il secondo trimestre consecutivo calo e facendo entrare l'Italia in recessione tecnica;

i dati dell'Agenzia europea per l'ambiente indicano come la media ponderata delle emissioni di CO₂ degli autoveicoli immatricolati in Italia è costantemente diminuita nel corso degli anni, tanto che l'obiettivo fissato dall'Unione europea per il 2015, pari a 130 g/km, risultava raggiunto già nel 2011 (fonte Ministero dello sviluppo economico);

la filiera *automotive* rappresenta altresì nel nostro Paese il primo investitore privato in ricerca e innovazione con una spesa annua che solo in Italia si aggira su 1,7 miliardi di euro. Quello industriale è il settore con il più alto moltiplicatore di valore aggiunto: basti considerare che per ogni euro di valore aggiunto creato dalle imprese *automotive* della fase industriale si generano 2,2 euro addizionali di valore aggiunto nell'economia e 10 occupati nelle medesime imprese sostengono 20 occupati addizionali nell'economia. Di conseguenza l'industria *automotive* rappresenta anche uno dei maggior contribuenti al gettito fiscale con circa 74 miliardi di euro registrati nel 2017;

nel corso dell'esame della legge di bilancio 2019 sono state introdotte misure disincentivanti, sotto forma di imposta, e misure incentivanti, sotto forma di sconto sul prezzo, per l'acquisto di nuove autovetture in base ai livelli di emissione di diossido di carbonio (CO₂). Nello specifico il disincentivo è previsto, con imposta a partire da 1.100 euro a crescere fino a 2.500 euro, per auto con emissioni CO₂ superiori a 161 g/Km, mentre lo sconto

sull'acquisto è pari a 6.000 euro, solo in caso di rottamazione di veicoli compresi tra Euro 1, 2, 3, e 4 e per la sola fascia di emissioni CO₂ compresa tra 0-20 g/Km; lo sconto cala a 4.000 euro in assenza di rottamazione. È altresì riconosciuto uno sconto pari a 2.500 euro in presenza di rottamazione per veicoli con emissioni CO₂ comprese tra 21-70 g/Km; che cala a 1.500 euro in assenza di rottamazione;

la misura introdotta cosiddetta *bonus/malus*, per quanto condivisibile in linea di principio ai fini del contenimento e del superamento dei livelli di inquinamento, appare inefficace e fortemente controproducente alla luce dei dati attualmente rilevati e delle stime presentate dall'Unrae, l'Associazione delle case automobilistiche estere, secondo cui in uno scenario macroeconomico rivisto al ribasso, fanno presagire una chiusura dell'anno 2019 in flessione dell'1,1 per cento a 1.888.500 veicoli, oltre 21.000 in meno rispetto al 1.910.000 del 2018;

adottata senza alcun confronto con le categorie direttamente interessate, la richiamata misura è ancora oggi al centro di un acceso dibattito fortemente critico promosso dalle associazioni di categoria, nonché dalle sigle sindacali, le quali lamentano l'esclusione dal processo in atto per l'adozione del decreto ministeriale finalizzato all'attuazione del cosiddetto *bonus/malus* a decorrere dal 1° marzo 2019;

secondo i dati Unrae il parco circolante al 2018 risulta essere composto da una percentuale rilevante di autovetture di categoria Euro 1, 2, 3 e 4 (circa il 64 per cento, pari a circa 25 milioni), mentre le autovetture di categoria Euro 5 e Euro 6 risultano pari rispettivamente al 19,1 per cento (circa 7,2 milioni) e al 17,1 per cento (5,27 milioni), così facendo dell'Italia il parco autovetture circolanti più vecchio in Europa (il 47 per cento delle autovetture ha più di 10 anni di età, pari a 17,5 milioni di unità. In tal senso le critiche principali rivolte alla misura prevedono il cosiddetto « effetto Cuba » cioè la tendenza del consumatore a non rinnovare il proprio vei-

colo optando per il mantenimento dello stesso, quindi senza riduzione dell'inquinamento, ferma restando la tendenza ormai rilevata da tempo di un mercato privato dell'autovettura sempre più schiacciato sui segmenti più bassi (in particolar modo utilitarie e *city car*) con una progressiva riduzione dell'acquisto di autovetture dei segmenti medi (C e D) e alti (F): secondo le stime dell'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici (Aniasa) nei limiti delle risorse appostate per il *bonus* il numero di veicoli agevolabili sarà compreso, nel triennio tra 12-14 mila unità;

vale altresì considerare che il 24 per cento del parco circolante complessivo nel nostro Paese è oggi rappresentato da vetture per noleggio a lungo termine la cui flotta, al tempo stesso, è quasi completamente composta da autovetture di categoria Euro 6 (circa il 95 per cento);

la contrazione nella produzione, rinvenibile nella riduzione di autovetture immatricolate di produzione del gruppo FCA in Italia (-10 per cento rispetto al 2017), si registra anche a livello europeo: l'Associazione dei costruttori europei (Acea) ha rilevato a gennaio 2019 un calo del 4,6 per cento rispetto a gennaio 2018. La crisi del settore si mostra quindi tra i cinque Paesi «*major market*» dell'area europea, oltre al caso italiano: Spagna con il -8 per cento; Francia con il -1,1 per cento; Regno Unito con il -1,6 per cento e Germania con il -1,4 per cento. Tale complessiva contrazione impatta gravemente nel nostro Paese sull'intera filiera e sull'indotto dell'*automotive* formati da svariate imprese e settori economici, oltre a quello produttivo, come quello finanziario e creditizio attraverso il quale si registrano ormai i due terzi degli acquisti di autovetture e la attivazione in misura sempre più rilevante di noleggio a lungo termine (*leasing*);

il settore della componentistica e della autoriparazione nei campi della meccanica, motoristica, carrozzeria, elettrauto e gommista; il settore assicurativo, quello

di vendita e quello dell'autonoleggio, a breve e a lungo termine, nonché il settore dell'utenza e dei consumatori. Tale impatto, pertanto, rischia di avere un effetto ridondante sui livelli occupazionali interessati direttamente (quelli del sistema produttivo, basti pensare all'annuncio di FCA di ridimensionare il piano di investimenti in Italia annunciato a fine 2018) e indirettamente (quelli dell'indotto), ben più rilevante di quanto finora previsto;

va sottolineato, inoltre, come l'introduzione di una misura basata esclusivamente sul grado di emissioni di anidride carbonica, senza alcun riferimento alla categorizzazione Euro scardini di fatto la programmazione industriale delle case automobilistiche ancora in corso – i cui cicli di produzione e di investimento si sviluppano su periodi di 6-9 anni di durata – con la quale in particolare nel passaggio da Euro 5 a Euro 6 si prevede la riduzione dell'inquinamento con interventi sostanziali più sulle emissioni di ossidi di azoto e particolato, secondo le direttive europee, che su quelle di diossido di carbonio;

è bene ricordare, tra l'altro, che sul totale delle emissioni in Europa, le auto incidono per circa l'8 per cento e i veicoli industriali poco meno. Entrambi i settori, singolarmente e congiuntamente, pesano meno di altri, eppure il settore *automotive* viene indicato sempre come il principale responsabile dei cambiamenti climatici. Dal 1995 ad oggi le prestazioni emissive degli autoveicoli sono andate migliorando del 36 per cento e l'industria automobilistica è impegnata per arrivare agli obiettivi del 2020, impiegando capitale umano di assoluto valore e rilevanti investimenti finanziari;

secondo le rilevazioni degli analisti di settore le ricadute della richiamata misura, a titolo meramente esemplificativo il *bonus* di 6.000 euro sostanzialmente riconoscibile per auto elettriche, interesserebbe autovetture con prezzi minimi compresi tra 25 mila e 27 mila euro (Smart EQ Forfour Youngster, Renault Zoe Life e Citroen Nuova E-Mehari) e

prezzi massimi compresi tra 100 mila e 162 mila euro (tutte Tesla). L'ecotassa pari a 1.100 euro invece sarebbe applicata ad autovetture di ampio consumo con importo minimo compreso tra 14 mila e 24 mila euro (Dacia di varie tipologie, FIAT Qubo Easy, DR Automobiles di varie tipologie, FIAT 500L, FIAT Tipo 5 porte, Alfa Romeo Giulietta). Di fatto l'applicazione della tassa ecologica di importo pari o superiore a 2.000 euro si applicherà alle autovetture di importo superiore mediamente a 50 mila e a 80 mila euro, buona parte di queste ultime, pur se prodotte in Italia, sono dirette ai mercati esteri e quindi non immatricolate nel nostro Paese con evidente riduzione dell'impatto del disincentivo;

la misura adottata in legge di bilancio 2019 rende altresì ancora meno trasparente ed efficace l'azione degli enti locali con riguardo alla riduzione dell'inquinamento nelle aree urbane attraverso le varie misure di blocco del traffico (totale o parziale). Va considerato, infatti, che attualmente i cittadini-utenti delle varie aree urbane sottoposte alla limitazione del traffico vivono oggi una condizione spesso discriminatoria, per aree urbane o per tipologia di misura o di comunicazione adottata dall'ente locale che solitamente appare opaca, non omogenea né chiara, inducendo i cittadini a incorrere involontariamente in violazioni e sanzioni, comminate quindi ingiustamente. Dall'altro lato, la misura *bonus/malus* nelle intenzioni del Governo dovrebbe spingere i consumi verso l'acquisto di autovetture a bassa emissione CO₂ che, escluso per quelle elettriche, si tradurrebbe paradossalmente in un doppio disincentivo o in un incentivo dimezzato, poiché la limitazione della circolazione a fini ecologici, solitamente applicata sulla base delle categorizzazioni Euro e non sulle fasce di emissione CO₂, vedrebbe comunque il proprietario del veicolo con *ecobonus* impossibilitato al suo utilizzo e il proprietario del veicolo acquistato con ecotassa ulteriormente penalizzato,

impegna il Governo

- 1) ad adottare tempestivamente un'iniziativa normativa per l'abrogazione, o in subordine la sospensione dell'applicazione, della norma di cui in premessa (articolo 1, commi 1031-1047, della legge n. 145 del 2018), prima della sua entrata in vigore prevista per il 1° marzo 2019, al fine di:
 - a) rinviare ogni misura normativa di disincentivo connessa alle *performance* emissive automobilistiche – o alla categorizzazione Euro – e revisione delle misure di incentivo subordinandone l'adozione allo svolgimento di un necessario, quanto ormai improcrastinabile, confronto con gli attori dell'intero sistema *automotive*;
 - b) prevedere il coinvolgimento delle singole categorie della intera filiera *automotive* nazionale: da quelle industriali del settore produttivo a quelle lavorative; da quelle commerciali a quelle della componentistica, del settore credito-finanziario, del noleggio e di quello assicurativo, nonché del settore meccanico-riparativo;
 - c) varare un piano strategico di transizione tecnologica che, con tempi e misure adeguate, consenta all'intera filiera *automotive* nazionale di non perdere la propria competitività e di salvaguardare i livelli occupazionali;
- 2) a prevedere, nel piano strategico nazionale di cui al punto 1) lettera e), oltre a misure di incentivo/disincentivo all'acquisto di autovetture con particolari *performance* emissive, misure di politica industriale a sostegno delle attività di ricerca innovazione degli investimenti sul capitale umano e che supportino lo sviluppo infrastrutturale finalizzato alla piena diffusione delle alimentazioni alternative;
- 3) a riferire in Parlamento sulla *ratio* delle posizioni espresse in sede di Consiglio

in occasione dei negoziati sulla nuova regolamentazione in materia di riduzione delle emissioni di CO₂ di auto, veicoli commerciali e veicoli industriali, i cui obiettivi supportati dall'Italia, rischiano di mettere a repentaglio la competitività dell'intero comparto promuovendo, in sede europea, posizioni che tengano in dovuta considerazione anche le specificità ed il peso che ha la filiera *automotive* nazionale sull'economia del Paese;

- 4) a svolgere, nell'ambito delle proprie competenze, un monitoraggio sull'effettiva efficacia delle iniziative di limitazione del traffico a fini ecologici da parte delle amministrazioni locali, con l'obiettivo di promuovere l'armonizzazione di queste iniziative in modo da renderne omogenei i criteri, almeno per macro-aree, e introdurre per le amministrazioni l'obbligo di adottare

un qualche meccanismo di comunicazione-informazione diretta ai cittadini su date, orari e modalità della circolazione;

- 5) ad adottare iniziative per definire un criterio chiaro e univoco sul quale provvedere a innestare misure incentivanti, ed eventualmente penalizzanti, tra categorizzazione Euro (0, 1, 2, 3, 4, 5, 6) o *performance* emissive (CO₂, Pm10, NOx, etc.) considerando che i cicli di produzione e di investimento delle case automobilistiche hanno mediamente una durata di 6-9 anni, al fine di offrire un panorama normativo omogeneo che eviti il rischio di un effetto psicologico pericoloso per l'economia.

(1-00133) « Baldelli, Gelmini, Mulè, Sozzani, Bergamini, Pentangelo, Rosso, Zanella ».

PROPOSTA DI LEGGE: S. 871 – D'INIZIATIVA DEI SENATORI: PATUANELLI E ROMEO: DELEGA AL GOVERNO PER L'ADOZIONE DI DISPOSIZIONI INTEGRATIVE E CORRETTIVE DEI DECRETI LEGISLATIVI ADOTTATI IN ATTUAZIONE DELLA DELEGA PER LA RIFORMA DELLE DISCIPLINE DELLA CRISI DI IMPRESA E DELL'INSOLVENZA, DI CUI ALLA LEGGE 19 OTTOBRE 2017, N. 155 (APPROVATA DAL SENATO) (A.C. 1409)

A.C. 1409 – Articolo 1

ARTICOLO 1 DELLA PROPOSTA DI LEGGE NEL TESTO DELLE COMMISSIONI IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

Art. 1.

(Delega per l'adozione di decreti legislativi correttivi in materia di riforma delle discipline della crisi di impresa e dell'insolvenza)

1. Il Governo, con la procedura indicata al comma 3 dell'articolo 1 della legge 19 ottobre 2017, n. 155, entro due anni dalla data di entrata in vigore dell'ultimo dei decreti legislativi adottati in attuazione della delega di cui alla medesima legge n. 155 del 2017 e nel rispetto dei principi e criteri direttivi da essa fissati, può adottare disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi medesimi.

A.C. 1409 – Articolo 2

ARTICOLO 2 DELLA PROPOSTA DI LEGGE NEL TESTO DELLE COMMISSIONI IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

SIONI IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

Art. 2.

(Disposizioni finanziarie)

1. Dall'attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 1 della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

A.C. 1409 – Ordini del giorno

ORDINI DEL GIORNO

La Camera,

premesso che:

il nuovo Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza, di cui al decreto legislativo n. 14 del 2019 presenta evidenti criticità, già ampiamente segnalate in sede scientifica, dagli operatori del settore ad ogni livello e dalle imprese;

la proroga dei termini per l'adozione dei decreti integrativi e correttivi da parte del Governo costituisce un'occasione da non perdere, per il legislatore delegato,

di emendare criticità che rischiano di produrre gravi danni al sistema economico e produttivo del nostro Paese;

in particolare, le misure di allerta — in linea di principio funzionali alla tempestiva risoluzione della crisi — non sembrano affatto brillare per lungimiranza, specie là dove impongono a soggetti terzi l'obbligo di segnalazione della crisi, creando così più problemi di quanti ne risolvano;

l'impresa è un'organizzazione molto complessa. Ogni suo atto di gestione ha molteplici riflessi di natura economica, giuridica e sociale;

è senz'altro importante la scelta del momento adeguato per far emergere « la crisi » e, quindi, cercare di risolverla. Indugiare troppo crea danni irreversibili, ma anche manifestare in anticipo la crisi può produrre complicazioni, a volte compromettendo irrimediabilmente una situazione fino a quel momento recuperabile mediante ristrutturazioni o riconversioni industriali;

il meccanismo automatico di « segnalazione » da parte dei creditori cosiddetti « creditori pubblici qualificati » (Agenzia delle entrate, Inps, Agente della riscossione) burocratizza l'avvio della procedura, di fatto spogliando gli organi dell'impresa da ogni valutazione sui tempi e sui modi di avvio;

una volta attivata la procedura di crisi in maniera automatica, l'impresa sotto tutela rischia di perdere, irreversibilmente, credibilità commerciale e accesso al credito: le si crea intorno una sorta di « deserto »;

inoltre, il creditore che ometta la segnalazione è sanzionato con la perdita del privilegio. In questo modo, il creditore-erario è spronato a compiere la segnalazione ad esclusiva tutela del proprio credito, col che si perde completamente di vista il « bene azienda »;

questo crea, a ben vedere, una sorta d'incentivo alla delazione, creando

un'*escalation* « cautelare » di segnalazione da parte dei soggetti interessati, indotti a operare la segnalazione pure in situazioni dubbie, al solo fine di preservare le proprie ragioni di credito;

il timore della segnalazione induce poi l'imprenditore a investire, di fatto, l'ordine dei privilegi, spingendolo ad onorare i debiti contributivi e previdenziali, a scapito degli altri creditori. In breve, l'effetto di tale norma non è la preservazione dell'azienda ma il rafforzamento della tutela dei crediti dello Stato;

pure la creazione di Organismi di composizione della crisi d'impresa presso le Camere di commercio e il meccanismo di nomina degli esperti che assisteranno l'impresa in difficoltà lasciano molti dubbi in primo luogo, non si comprende per quale ragione la riforma intenda promuovere ed esaltare gli organismi istituiti presso le Camere di commercio e declassare quelli costituiti presso gli Ordini professionali (OCC), commercialisti *in primis*;

la scelta appare priva di giustificazione, dato che tutti gli Organismi di composizione della crisi sono iscritti in un unico elenco presso il Ministero della giustizia, senza distinzioni di sorta;

riguardo alle nomine, *nulla quaestio* evidentemente per l'esperto nominato dal Presidente della sezione specializzata in materia di procedure concorsuali; molti dubbi invece per le designazioni da parte del Presidente della Camera di commercio e dall'esponente locale di categoria;

le imprese in crisi hanno bisogno di interventi dinamici, decisi, determinati, secondo una logica che potrebbe essere estranea ai tre nominati « esperti », che perseguono finalità diverse e con tempi non in linea, spesso, con le decisioni e responsabilità da assumere;

ulteriori perplessità derivano dalla riforma della geografia giudiziaria e dalla

redistribuzione delle competenze in materia concorsuale;

la riforma sottrae competenze ai tribunali circondariali per attribuirli a un numero più ristretto di uffici, ossia ai tribunali che già oggi sono sede delle sezioni specializzate in materia di imprese (decreto legislativo 17 giugno 2003, n. 168), presso i quali vengono istituite anche Sezioni specializzate nelle procedure concorsuali;

tuttavia, i tribunali circondariali da sempre gestiscono le procedure concorsuali con modalità appropriate. Se vi sono carenze e ritardi, questi sono dovuti generalmente alla carenze organiche, anche delle cancellerie. Sarebbe stato, dunque, più appropriato rafforzare le dotazioni organiche dei tribunali circondariali, piuttosto che concentrare le competenze all'interno dei tribunali centrali, aggravando così ulteriormente uffici già oberati di lavoro e in cronico ritardo nella definizione dei procedimenti;

d'altronde, l'esigenza di ridisegnare la geografia giudiziaria deve tener conto del principio di prossimità. L'Italia è fatta di realtà che, per evidenza storica e geografica, richiedono la vicinanza delle istituzioni e non un loro allontanamento. Ma non è tutto: la concentrazione crea anche oneri e costi in capo all'imprenditore, ai creditori e a tutti i professionisti coinvolti, che devono spostarsi per prendere parte alle procedure,

impegna il Governo

a valutare gli effetti applicativi delle disposizioni richiamate in premessa, al fine di adottare ulteriori iniziative normative volte ad apportare le modifiche al nuovo Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza, di cui al decreto legislativo n. 14 del 2019, necessarie per superare le gravi criticità appena illustrate.

9/1409/1. D'Ettore.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame prevede che il Governo possa applicare ulteriori correttivi alla riforma della crisi d'impresa e dell'insolvenza, più volte modificata, da ultimo con il decreto legislativo n. 14 del 2019;

con il decreto legislativo 12 settembre 2007, n. 169, entrato in vigore il 1° gennaio 2008, sono state adottate misure integrative e correttive al Regio Decreto 16 marzo 1942, n. 267, in materia di disciplina del fallimento, del concordato preventivo e della liquidazione coatta amministrativa;

in particolare con l'articolo 3 comma 10 lettera *b*), di modifica dell'articolo 41 della legge fallimentare del 1942, si è previsto che ai componenti dei Comitati dei Creditori e dei Comitati di sorveglianza si applichino i commi 1 e 3 dell'articolo 2407 del codice civile, in materia di responsabilità dei sindaci, per la parte relativa ai doveri di professionalità e diligenza e per la parte relativa all'azione di responsabilità;

è stata invece esclusa la responsabilità solidale che i sindaci hanno con gli amministratori, di cui al comma 2 del medesimo articolo 2407, per i fatti o le omissioni di questi, quando il danno non si sarebbe prodotto se essi avessero vigilato in conformità degli obblighi della loro carica, che invece era precedentemente prevista;

la nuova disposizione si applica ai riti civili in materia, successivi al 2007, mentre per i riti antecedenti, ai componenti dei Comitati dei Creditori e dei Comitati di sorveglianza è rimasta applicabile la precedente previsione, che di fatto li equipara ai sindaci sotto questo profilo;

si tratta di una attribuzione di responsabilità abnorme rispetto ai compiti svolti e rispetto alla ben altra e complessa figura dei collegi sindacali previsti dal

diritto societario, oltre che di una ingiustificata disparità di trattamento rispetto a fattispecie identiche,

impegna il Governo

in sede di modifica della riforme sulle crisi di impresa e di insolvenza a prevedere che

ai componenti dei Comitati dei Creditori e dei Comitati di sorveglianza non si applichi il comma 2 dell'articolo 2407 del codice civile anche per le procedure avviate precedentemente al 2007.

9/1409/**2**. Germanà.

PROPOSTA DI LEGGE: MOLINARI ED ALTRI: MODIFICA ALL'ARTICOLO 4 DEL TESTO UNICO IN MATERIA DI SOCIETÀ A PARTECIPAZIONE PUBBLICA, DI CUI AL DECRETO LEGISLATIVO 19 AGOSTO 2016, N. 175, CONCERNENTE LE PARTECIPAZIONI IN SOCIETÀ OPERANTI NEL SETTORE LATTIERO-CASEARIO (A.C. 712-A)

A.C. 712-A – Parere della I Commissione

PARERE DELLA I COMMISSIONE SULLE PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE

NULLA OSTA

sugli emendamenti contenuti nel fascicolo n. 1.

A.C. 712-A – Parere della V Commissione

PARERE DELLA V COMMISSIONE SULLE PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE

NULLA OSTA

sugli emendamenti contenuti nel fascicolo n. 1.

A.C. 712-A – Articolo unico

ARTICOLO UNICO
DELLA PROPOSTA DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

Art. 1.

1. All'articolo 4 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, dopo il comma 9-ter è aggiunto il seguente:

« 9-quater. Le disposizioni del presente articolo non si applicano alla costituzione

né all'acquisizione o al mantenimento di partecipazioni, da parte delle amministrazioni pubbliche, in società aventi per oggetto sociale prevalente la produzione, il trattamento, la lavorazione e l'immissione in commercio del latte, comunque trattato, e dei prodotti lattiero-caseari ».

PROPOSTE EMENDATIVE

ART. 1.

Sopprimerlo.

1. **9.** Incerti, Gadda, Cenni, Cardinale, Critelli, Dal Moro, D'Alessandro, Portas.

Al comma 1, capoverso 9-quater, sopprimere le parole: il trattamento.

1. **10.** Incerti, Gadda, Cenni, Cardinale, Critelli, Dal Moro, D'Alessandro, Portas.

Al comma 1, capoverso 9-quater, sostituire le parole: del latte con le seguenti: esclusivamente di latte di produzione italiana.

1. **51.** Luca De Carlo, Caretta.

Al comma 1, capoverso 9-quater, sopprimere le parole: comunque trattato.

1. **11.** Incerti, Gadda, Cenni, Cardinale, Critelli, Dal Moro, D'Alessandro, Portas.

Al comma 1, capoverso 9-quater, aggiungere, in fine, le parole: , nonché, in base a specifiche norme regionali, la produzione, la trasformazione e l'immissione in commercio di prodotti alimentari.

1. 50. Nevi, Spena.

Al comma 1, capoverso 9-quater, aggiungere, infine, il seguente periodo: L'acquisizione e il mantenimento di suddette società è autorizzato qualora le medesime abbiano prodotto un risultato medio in utile nel triennio precedente.

1. 14. Incerti, Gadda, Cenni, Cardinale, Critelli, Dal Moro, D'Alessandro, Portas.

Al comma 1, capoverso 9-quater, aggiungere, infine, il seguente comma:

9-quinquies. Per le amministrazioni di cui al comma precedente valgono gli oneri di motivazione analitica di cui all'articolo 5.

1. 13. Incerti, Gadda, Cenni, Cardinale, Critelli, Dal Moro, D'Alessandro, Porta.

A.C. 712-A – Ordine del giorno

ORDINE DEL GIORNO

La Camera,

esaminato il provvedimento in titolo,

valutate con favore le finalità dello stesso, in particolare in ordine alla necessità di mantenere inalterato il patrimonio di storia, tradizioni, qualità e innovazione

che caratterizza le centrali del latte, con l'intento di restituire alle pubbliche amministrazioni le funzioni di garanzia e controllo sulla filiera lattiero casearia;

ritenuto che la partecipazione degli enti pubblici in società del settore lattiero caseario può rappresentare un volano per il rilancio di un comparto strategico dell'agroalimentare nazionale quale è quello legato alla zootecnia da latte che rappresenta un bacino di ricchezza e di occupazione per moltissime realtà territoriali;

preso atto della crisi che investe ormai da tempo il settore lattiero caseario ovino della regione Sardegna, e atteso che misure di carattere strutturale devono essere intraprese al fine di garantire alla filiera di poter competere su un mercato le cui dinamiche sono sempre più imprevedibili ed estremamente penalizzanti per gli allevatori;

considerato che la partecipazione del settore pubblico nelle aziende di trasformazione può contribuire a migliorare le relazioni interprofessionali, al fine di incentivare l'organizzazione dell'offerta e di utilizzare tutti gli strumenti a sostegno della filiera previsti dall'Organizzazione Comune dei Mercati di cui alla Politica Agricola Comune,

impegna il Governo

ad adottare, di concerto con gli enti territoriali interessati, ogni utile iniziativa volta alla salvaguardia del settore lattiero-caseario ovino in Sardegna, anche al fine di garantire un'equa remunerazione ai produttori primari.

9/712-A/1. Cabras, Cadeddu.

