

RESOCONTO

SOMMARIO E STENOGRAFICO

52.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 18 SETTEMBRE 2008

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ANTONIO LEONE

INDICE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>	III-V
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	1-36

	PAG.		PAG.
Missioni	1	Reina Giuseppe Maria, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i>	2
Su un lutto del deputato Gianclaudio Bressa .	1	Stefani Stefano (LNP)	6
Presidente	1		
Interpellanze urgenti (Svolgimento)	1	<i>(Interventi del Governo per risolvere i problemi di viabilità causati dalla chiusura al traffico del ponte di Picerno, sul raccordo autostradale Potenza-Sicignano – n. 2-00113)</i>	6
<i>(Problematiche relative all'affidamento in concessione di servizi oil e non oil in autostrada – n. 2-00107)</i>	1	Margiotta Salvatore (PD)	6, 9
Polledri Massimo (LNP)	1	Reina Giuseppe Maria, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i>	7

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro: UdC; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Movimento per l'Autonomia: Misto-MpA; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Liberal Democratici-Repubblicani: Misto-LD-R.

	PAG.		PAG.
<i>(Iniziativa per un'attività di monitoraggio dei collegamenti tra le isole minori e le regioni d'appartenenza in vista del processo di privatizzazione della Tirrenia navigazione Spa – n. 2-00115)</i>	9	<i>(Iniziativa per destinare risorse finanziarie alla messa in sicurezza dell'area colpita dal dissesto idrogeologico nel comune di Lesina Marina (Foggia) – n. 2-00114)</i>	20
De Girolamo Nunzia (PdL)	11	Cera Angelo (UdC)	20, 22
Fallica Giuseppe (PdL)	10	Menia Roberto, <i>Sottosegretario per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare</i>	21
Reina Giuseppe Maria, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i>	10	<i>(Iniziativa per parametrare i finanziamenti alle università in rapporto alla capacità dimostrata dai singoli atenei di rispettare i parametri di efficienza e produttività – n. 2-00116)</i>	23
<i>(Problematiche conseguenti alla soppressione da parte di Trenitalia di numerosi treni intercity ed eurocity nelle regioni Lazio, Toscana e Umbria e misure a favore dei lavoratori pendolari – n. 2-00118)</i>	11	Laratta Francesco (PD)	23, 25
Orlando Leoluca (IdV)	14	Pizza Giuseppe, <i>Sottosegretario per l'istruzione, l'università e la ricerca</i>	24
Reina Giuseppe Maria, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i>	12	<i>(Iniziativa normativa per ripristinare le originarie fattispecie e le pene relative ai reati di attentato contro la Costituzione, di attentati contro l'integrità, l'indipendenza e l'unità dello Stato e di attentato contro gli organi costituzionali e contro le assemblee regionali – n. 2-00125)</i>	27
Trappolino Carlo Emanuele (PD)	11	Alberti Casellati Maria Elisabetta, <i>Sottosegretario per la giustizia</i>	30
<i>(Iter del procedimento amministrativo relativo al nuovo sistema di differenziazione tariffaria da introdurre lungo l'autostrada Napoli-Pompei-Salerno – n. 2-00119)</i>	15	Di Pietro Antonio (IdV)	27, 32
Reina Giuseppe Maria, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i>	16	Sull'ordine dei lavori	35
Vaccaro Guglielmo (PD)	15, 17	Presidente	35
<i>(Iniziativa di carattere normativo per consentire alle donne di arruolarsi nel corpo militare della Croce rossa italiana – n. 2-00117)</i>	17	Farina Coscioni Maria Antonietta (PD) ...	35
Cossiga Giuseppe, <i>Sottosegretario per la difesa</i>	18	Pepe Mario (PdL)	35
Vico Ludovico (PD)	18, 20	Turco Maurizio (PD)	36
<i>(Rinvio interpellanza urgente Carlucci n. 2-00097)</i>	20	Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi (Nuova convocazione per la costituzione)	36
Presidente	20	Ordine del giorno della prossima seduta ...	36

N. B. I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'Allegato A.
Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'Allegato B.

RESOCONTO SOMMARIO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ANTONIO LEONE

La seduta comincia alle 10,10.

La Camera approva il processo verbale della seduta di ieri.

I deputati in missione sono cinquantanove.

**Su un lutto del deputato
Gianclaudio Bressa.**

PRESIDENTE. Rinnova, anche a nome dell'Assemblea, le espressioni della partecipazione al dolore del deputato Gianclaudio Bressa, colpito da un grave lutto: la perdita della moglie.

Svolgimento di interpellanze urgenti.

MASSIMO POLLEDRI (LNP). Illustra l'interpellanza Stefani n. 2-00107, sulle problematiche relative all'affidamento in concessione di servizi *oil* e *non oil* in autostrada.

GIUSEPPE MARIA REINA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Risponde all'interpellanza (vedi resoconto stenografico pag. 2) — *Replica il deputato STEFANO STEFANI (LNP), che, nel ringraziare il sottosegretario per l'attenzione riservata alla questione evocata nell'atto di sindacato ispettivo, invita il Governo ad assumere iniziative volte a garantire un maggiore controllo dei prezzi praticati dai gestori di servizi oil e non oil in autostrada.*

SALVATORE MARGIOTTA (PD). Illustra la sua interpellanza n. 2-00113, sugli

interventi del Governo per risolvere i problemi di viabilità causati dalla chiusura al traffico del ponte di Picerno, sul raccordo autostradale Potenza-Sicignano.

GIUSEPPE MARIA REINA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Risponde all'interpellanza (vedi resoconto stenografico pag. 7) — *Replica il deputato SALVATORE MARGIOTTA (PD), che, nel prendere atto della risposta del rappresentante del Governo, auspica il pieno rispetto dei tempi previsti per la realizzazione delle opere infrastrutturali oggetto dell'atto ispettivo.*

GIUSEPPE FALLICA (PdL). Illustra la sua interpellanza n. 2-00115, sulle iniziative per un'attività di monitoraggio dei collegamenti tra le isole minori e le regioni d'appartenenza in vista del processo di privatizzazione della Tirrenia navigazione Spa.

GIUSEPPE MARIA REINA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Risponde all'interpellanza (vedi resoconto stenografico pag. 10) — *Replica il deputato NUNZIA DE GIROLAMO (PdL), che ringrazia il rappresentante del Governo per una risposta che giudica puntuale e soddisfacente.*

CARLO EMANUELE TRAPPOLINO (PD). Illustra la sua interpellanza n. 2-00118, sulle problematiche conseguenti alla soppressione da parte di Trenitalia di numerosi treni *intercity* ed *eurocity* nelle regioni Lazio, Toscana e Umbria e le misure a favore dei lavoratori pendolari.

GIUSEPPE MARIA REINA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Risponde all'interpellanza (vedi resoconto stenografico pag. 12) — *Replica il deputato LEOLUCA ORLANDO (IdV), che esprime apprezzamento per l'attenzione mo-*

strata dal Governo alla problematica richiamata nell'atto ispettivo.

GUGLIELMO VACCARO (PD). Illustra la sua interpellanza n. 2-00119, sull'iter del procedimento amministrativo relativo al nuovo sistema di differenziazione tariffaria da introdurre lungo l'autostrada Napoli-Pompei-Salerno.

GIUSEPPE MARIA REINA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Risponde all'interpellanza (vedi resoconto stenografico pag. 16) — *Replica il deputato GUGLIELMO VACCARO (PD), che si dichiara parzialmente soddisfatto della risposta.*

LUDOVICO VICO (PD). Illustra la sua interpellanza n. 2-00117, sulle iniziative di carattere normativo per consentire alle donne di arruolarsi nel corpo militare della Croce rossa italiana.

GIUSEPPE COSSIGA, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Risponde all'interpellanza (vedi resoconto stenografico pag. 18) — *Replica il deputato LUDOVICO VICO (PD), che, nel ringraziare il sottosegretario per la solerte risposta, si dichiara soddisfatto.*

PRESIDENTE. Avverte che lo svolgimento dell'interpellanza Carlucci n. 2-00097 è rinviato ad altra seduta.

ANGELO CERA (UdC). Illustra la sua interpellanza n. 2-00114, sulle iniziative per destinare risorse finanziarie alla messa in sicurezza dell'area colpita dal dissesto idrogeologico nel comune di Lesina Marina (Foggia).

ROBERTO MENIA, *Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare*. Risponde all'interpellanza (vedi resoconto stenografico pag. 21) — *Replica il deputato ANGELO CERA (UdC), il quale ritiene che il Governo debba intervenire con urgenza per affrontare la problematica evidenziata nell'atto ispettivo.*

FRANCESCO LARATTA (PD). Illustra la sua interpellanza n. 2-00116, sulle iniziative per parametrare i finanziamenti alle università in rapporto alla capacità dimostrata dai singoli atenei di rispettare i parametri di efficienza e produttività.

GIUSEPPE PIZZA, *Sottosegretario di Stato per l'istruzione, l'università e la ricerca*. Risponde all'interpellanza (vedi resoconto stenografico pag. 24) — *Replica il deputato FRANCESCO LARATTA (PD), che, lamentata l'assenza del Ministro competente, si dichiara profondamente insoddisfatto per la deludente risposta del Governo.*

ANTONIO DI PIETRO (IdV). Illustra la sua interpellanza n. 2-00125, sulle iniziative normative per ripristinare le originarie fattispecie e le pene relative ai reati di attentato contro la Costituzione, di attentati contro l'integrità, l'indipendenza e l'unità dello Stato e di attentato contro gli organi costituzionali e contro le assemblee regionali.

MARIA ELISABETTA ALBERTI CASELLATI, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*. Risponde all'interpellanza (vedi resoconto stenografico pag. 30) — *Replica il deputato ANTONIO DI PIETRO (IdV), che, nel giudicare erroneo l'orientamento del Governo, auspica che il Parlamento esamini nuovamente la materia, ritenendo che i gravi reati in questione possono configurarsi anche in assenza di comportamenti violenti.*

Sull'ordine dei lavori.

MARIO PEPE (PdL). Ricordato che il prossimo 20 settembre, in coincidenza dell'anniversario della battaglia di Porta Pia, si svolgerà una manifestazione commemorativa, chiede che la Camera vi partecipi con una delegazione ufficiale.

PRESIDENTE. Assicura che riferirà al Presidente della Camera la richiesta del deputato Mario Pepe.

MARIA ANTONIETTA FARINA COSCIONI (PD). Nell'associarsi alle considerazioni del deputato Mario Pepe, sottolinea l'alto valore simbolico della ricorrenza del 20 settembre, ribadendo l'impegno dei radicali in difesa del valore della laicità dello Stato.

MAURIZIO TURCO (PD). Sottolinea anch'egli l'alto valore simbolico della ricorrenza del 20 settembre, evidenziando la necessità di tutelare la libertà di pensiero, coscienza e religione.

Nuova convocazione della Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi per la sua costituzione.

PRESIDENTE. Comunica che, nella seduta odierna, la Commissione parlamen-

tare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi non ha potuto procedere alla propria costituzione. D'intesa con il Presidente del Senato, la predetta Commissione è stata pertanto nuovamente convocata per martedì 23 settembre 2008, alle 15.

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunica l'ordine del giorno della prossima seduta:

Martedì 23 settembre 2008, alle 11.

(Vedi resoconto stenografico pag. 36).

La seduta termina alle 13,10.

PAGINA BIANCA

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ANTONIO LEONE

La seduta comincia alle 10,10.

EMILIA GRAZIA DE BIASI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati Albonetti, Brugger, Brunetta, Caparini, Carfagna, Casero, Colucci, Cosentino, Cota, Crosetto, Donadi, Frattini, Gelmini, Gibelli, Giancarlo Giorgetti, Lucà, Mantovano, Martini, Mazzocchi, Melchiorre, Meloni, Menia, Molgora, Pescante, Roccella, Romani, Soro, Stefani, Stucchi, Urso, Vegas e Vito sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati in missione sono complessivamente cinquantanove, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Su un lutto del deputato Gianclaudio Bressa.

PRESIDENTE. Comunico che il collega Gianclaudio Bressa è stato colpito da un grave lutto: la perdita della moglie.

Al collega la Presidenza della Camera ha già fatto pervenire le espressioni della più sentita partecipazione al suo dolore, che desidera ora rinnovare anche a nome dell'intera Assemblea.

Svolgimento di interpellanze urgenti (ore 10,15).

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

(Problematiche relative all'affidamento in concessione di servizi oil e non oil in autostrada - n. 2-00107)

PRESIDENTE. L'onorevole Polledri ha facoltà di illustrare l'interpellanza Stefani n. 2-00107, riguardante problematiche relative all'affidamento in concessione di servizi *oil* e non *oil* in autostrada (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti*), di cui è cofirmatario, per quindici minuti.

MASSIMO POLLEDRI. Signor Presidente, la Lega Nord si è sempre preoccupata dei privilegi dei grandi gruppi che, in qualche modo, con le privatizzazioni ai tempi dell'«Italia da bere» hanno avuto notevoli agevolazioni. Stiamo parlando delle concessioni autostradali, che all'epoca hanno dato delle rendite certe in un mercato che sicuramente non è vincolato perché in autostrada non possiamo scegliere se fare o meno benzina, se fermarci o non fermarci, né scegliere un posto; siamo obbligati a fermarci dai titolari di concessioni statali. Noi siamo preoccupati dei prezzi della benzina e di quelli a carico delle famiglie che non arrivano a fine mese.

Con questa interpellanza urgente registriamo due problematiche fondamentali. In primo luogo, un forte incremento — che abbiamo registrato grazie al presidente Stefani e a segnalazioni — dei canoni sulle concessioni non *oil*, ossia che attengono alla ristorazione. Ciò avviene, ad esempio, in alcune aree del Veneto, dove siamo passati da una media dei canoni sulle concessioni del 4,50 per cento degli anni Ottanta ad una dell'11,50 per cento degli anni Novanta. Stiamo parlando di un giro d'affari di circa 1 miliardo 50 milioni di euro, di 270 concessioni autostradali e del 60 per cento dei siti, quindi si tratta di un fenomeno abbastanza importante.

La stessa problematica si registra per quanto riguarda il prezzo del petrolio, dove si è verificato quello che, a nostro avviso, è un taglieggiamento per chi ottiene la concessione, perché vi è stato un aumento particolarmente rilevante dell'importo che l'Agip, la Esso (ed altri) devono versare al titolare della concessione, di circa il 200 o il 450 per cento. Questo, ovviamente, alla fine incide sulla dinamica dei prezzi.

La preoccupazione della Lega Nord e della maggioranza, naturalmente nei limiti di un libero mercato, è quella di tutelare il consumatore finale. Ciò si potrebbe realizzare attraverso gli strumenti che abbiamo individuato della concessione e della convenzione, di cui lo Stato è particolarmente titolare. Nella convenzione, infatti, considerato che il servizio è pubblico, è possibile stabilire criteri, principi di trasparenza e di proporzionalità a tutela dei consumatori.

Si parla tanto di controlli e di Mister Prezzi, dunque questo è uno spunto che la Lega Nord vuole offrire al Governo per poter intervenire maggiormente a tutela dei consumatori e meno di alcuni gruppi che tanto hanno avuto dai passati Governi.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Giuseppe Maria Reina, ha facoltà di rispondere.

GIUSEPPE MARIA REINA, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i

trasporti. Signor Presidente, con riferimento all'interpellanza testè illustrata, per quanto afferisce il quesito in merito all'inserimento negli schemi di Convenzione unica di criteri uniformi per la determinazione dei canoni di sub-concessione, si rappresenta che detti schemi di Convenzione unica, già sottoscritti da ANAS Spa e da alcune società concessionarie autostradali, prevedono, all'articolo 13 « Canone per attività collaterali », l'obbligo per il concessionario di corrispondere al concedente un canone annuo per lo svolgimento di attività accessorie. Tale canone è stato stabilito in misura fissa per alcune società che hanno in concessione un esiguo numero di aree di servizio.

Peraltro, il comma 85, articolo 2, del decreto-legge n. 262 del 2006 novella l'articolo 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, aggiungendo il comma 5-*ter* che testualmente prevede: « L'affidamento dei servizi di distribuzione carbolubrificanti e delle attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio delle reti autostradali, in deroga rispetto a quanto previsto nelle lettere *c)* ed *f)* del comma 5, avviene secondo i seguenti principi: *a)* verifica preventiva della sussistenza delle capacità tecnico-organizzative ed economiche dei concorrenti allo scopo di garantire un adeguato livello e la regolarità del servizio, secondo quanto disciplinato dalla normativa di settore; *b)* valutazione delle offerte dei concorrenti che valorizzino l'efficienza, la qualità e la varietà dei servizi, gli investimenti in coerenza con la durata degli affidamenti e la pluralità dei marchi. I processi di selezione devono assicurare una prevalente importanza al progetto tecnico-commerciale rispetto alle condizioni economiche proposte; *c)* modelli contrattuali idonei ad assicurare la competitività dell'offerta in termini di qualità e disponibilità dei servizi nonché dei prezzi dei prodotti *oil* e non *oil* ».

L'articolo 2 della legge n. 286 del 2007, poi modificato dalla legge n. 296 del 2007, ha potenziato gli strumenti di verifica e controllo a disposizione dell'ANAS sulle

concessionarie autostradali, prevedendo sanzioni in caso di mancata ottemperanza alle disposizioni impartite.

Con delibera CIPE del 15 giugno 2007, n. 39, inoltre, è stata approvata una direttiva in materia di regolazione economica del settore autostradale, applicabile sia alle nuove concessioni sia a quelle in essere, volta a definire criteri stringenti cui devono soggiacere le società concessionarie autostradali dal punto di vista contabile.

In particolare, il punto 3.3 della citata delibera ha previsto che i criteri di predisposizione del sistema di contabilità economica, di allocazione delle spese generali e di ammissibilità massima dei costi sono disciplinati dall'ANAS con appositi disciplinari elaborati sentiti i concessionari e approvati dai Ministri delle infrastrutture e dell'economia e delle finanze, previa acquisizione del parere del NARS (Nucleo per l'attuazione e regolazione dei servizi di pubblica utilità).

In attuazione di tale disposizione l'ANAS ha predisposto un documento denominato « Linee guida per l'applicazione del sistema di contabilità regolatoria nel settore delle concessioni autostradali », che ha la finalità di definire le modalità in cui si concreta l'attività di vigilanza e controllo da parte dell'ANAS sulle predette società. Il punto 3 di detto documento, nel definire il sistema di contabilità economica e le relative schede contenenti dati contabili che le concessionarie hanno l'obbligo di inviare periodicamente all'ente concedente, prevede, al punto 3.1, l'obbligo di predisporre la scheda di *royalties* da aree di servizio. La compilazione della predetta scheda, che avviene su base trimestrale, ha la finalità di rendere trasparenti le informazioni relative alle aree di servizio interessate, nonché fornire dati dettagliati sui gestori, sulle *royalties* da carburanti, da ristorazione, da bar, da *market*, da ricezione e da altre provenienze.

Tale quadro informativo consentirà all'ANAS di avere esatta contezza delle entrate facenti capo, per ciascuna area di servizio, alle *royalties* predette, di verificare anomalie di gestione, nonché di acquisire informazioni aggiornate trimestral-

mente circa eventuali incrementi sempre delle stesse *royalties*. Si fa presente che l'iter procedurale del predetto documento è in via di definizione, essendo stato lo stesso inviato per il prescritto parere al NARS in data 15 luglio scorso (quindi abbastanza recentemente), ai fini della successiva approvazione mediante decreto interministeriale. Ad oggi tale parere non è stato reso.

Una volta approvate, le suddette linee guida e le relative schede di contabilità analitica saranno alla base dell'attività di vigilanza svolta dall'ANAS sulle concessionarie autostradali. Nello specifico, per quanto riguarda il caso delle aree di servizio collocate lungo l'autostrada del Brennero, si precisa quanto segue. Le concessioni trentennali relative alle ventidue aree di servizio poste lungo la A22 sono scadute a fine 2006. I contratti conferivano al concessionario il diritto di gestire determinati servizi in apposite aree, a fronte del pagamento di un canone. Riguardo alle aree gestite, oltre agli iniziali oneri di costruzione, in capo al concessionario gravavano altresì gli oneri di manutenzione ordinaria e straordinaria riferiti agli immobili, ai servizi igienici, ai piazzali, alla segnaletica, alla pavimentazione, agli impianti tecnici e meccanici e così via. A tutto il 2002, il canone non *oil* applicato alle ventidue aree è stato pari al 4,5 per cento degli incassi conseguiti dalle società concessionarie. Nei quattro anni successivi (2002-2006), per alcune aree il canone è salito al 5 per cento.

Scaduti i contratti, la società Autostrada del Brennero ha deciso per una gestione diretta delle medesime, con esclusione dei servizi di ristorazione e rifornimento carburante. La società concessionaria, quindi, ha indetto procedure aperte per l'affidamento del servizio di ristorazione ed attività accessorie e per l'affidamento del servizio di distribuzione carburanti ed attività accessorie. Per il servizio non *oil*, l'affidamento della gestione è stato disposto a favore del soggetto formulante la migliore offerta, espressa quale *royalty* percentuale sull'ammontare degli incassi.

A tal proposito, con riferimento alle aree di servizio della A22 citate, le percentuali di aggiudicazione relative al servizio di ristorazione risultano le seguenti: 37,5 per cento per l'area Plose est; 41,637 per cento per l'area Po est; 38,57 per cento per l'area Po ovest; 40,99 per le aree Adige est ed ovest. Per clausola contrattuale, la percentuale offerta in sede di gara rimarrà immutata per tutta la durata del contratto.

Una peculiarità rilevante distingue i contratti attuali da quelli stipulati con i vecchi concessionari trentennali. A differenza di allora, infatti, con riferimento a ciascuna area di servizio, la società Autostrada del Brennero si è fatta carico di ogni spesa relativa all'illuminazione esterna dei piazzali e corsie di decelerazione e accelerazione (costi degli allacciamenti iniziali inclusi); al ripristino della pavimentazione stradale (piazzole, parcheggi, piste di accelerazione e decelerazione inclusi); alla segnaletica orizzontale e verticale; alle barriere di sicurezza; alla recinzione dell'area; alla manutenzione a verde; alla pulizia; al servizio sgombero neve e spargimento cloruri; alla straordinaria manutenzione, all'ammodernamento e al rifacimento dei caseggiati, tinteggiatura esterna compresa; alla conduzione e manutenzione dei servizi igienici, interni ed esterni alle strutture adibite ai servizi *oil* e non *oil*. Di qui deriva la nuova veste dei contraenti, *oil* e non *oil*, quali semplici gestori.

Il nuovo meccanismo ha reso possibile convogliare, a beneficio della qualità del servizio erogato all'utenza, grossa parte delle *royalties* introitate.

La qualità del servizio erogato dai contraenti *oil* e non *oil* è monitorata per mezzo di una serie di clausole e penali contrattuali, nonché per mezzo di diverse procedure di controllo poste in essere dalla società Autostrada del Brennero. Con riferimento al prezzo del carburante, si rappresenta che il contratto stipulato con ciascun gestore prevede che il prezzo dei prodotti carbolubrificanti non possa essere superiore al prezzo, relativo alla viabilità ordinaria, quotidianamente consigliato dalla compagnia petrolifera di ri-

ferimento nell'ambito della regione o provincia ove è situata l'area di servizio. È obbligo del gestore comunicare, in tempo reale, alla società concessionaria il dato relativo al prezzo consigliato dalla compagnia petrolifera fornitrice di carburante riferito alla viabilità ordinaria in ambito regionale o provinciale.

Sempre con riferimento ai prezzi, è previsto che la società Autostrade del Brennero rilevi e pubblichi periodicamente su Internet i prezzi dei prodotti *oil* e non *oil* praticati dai gestori sulle singole aree. La rilevazione è settimanale per i prodotti *oil* e mensile per quelli non *oil*. Riguardo ai distributori di carburante vengono monitorati i prezzi dei prodotti petroliferi (benzina, benzina speciale, gasolio, gasolio speciale, GPL e metano) in modalità servito e self service. Per i locali adibiti alla ristorazione (bar e ristoranti) è stato invece individuato un paniere di beni omogeneo per tutti i gestori, comprendenti i prodotti bar di maggior consumo.

Ad oggi, sono oggetto di studio progetti di ampliamento, ristrutturazione e riqualificazione: creazione di aree dedicate, separazione della viabilità per tipologie di utenza, incremento dei parcheggi in parte coperti, riqualificazione delle aree verdi e creazione di spazi attrezzati.

Per quanto attiene alle aree di servizio in gestione diretta di ANAS, in relazione alla tematica sollevata di aumento dei canoni di concessione per i servizi *oil* e non *oil*, l'ANAS ha in corso le attività propedeutiche per la rinegoziazione di numerose concessioni per l'affidamento dei servizi *oil* e non *oil* nelle aree di servizio ubicate lungo le autostrade in gestione diretta, attraverso procedure ad evidenza pubblica.

Nell'ambito della predisposizione dei documenti di gara e della definizione dei criteri di selezione, dei quali le condizioni economiche fanno parte, ANAS terrà certamente conto dei livelli medi di mercato e delle esperienze di settore. Trattandosi, ovviamente, di procedura di affidamento ad evidenza pubblica, è altresì inevitabile che il livello dei canoni di concessione sarà determinato dall'interesse che i singoli

operatori partecipanti alla gara manifesteranno per l'aggiudicazione della gara.

Per quanto riguarda la rete autostradale in concessione ad Autostrade per l'Italia Spa, detta società fa sapere di stare ultimando le procedure relative agli affidamenti a nuovi affidatari dei servizi ristoro e distribuzione carbolubrificanti in scadenza nelle aree di servizio di propria competenza, nel rispetto della normativa vigente, degli obblighi assunti con ANAS e dei vincoli imposti dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

La stessa Autorità garante della concorrenza e del mercato, con provvedimento n. 8090 del 2 marzo 2000, in sede di rilascio dell'autorizzazione dell'operazione di concentrazione Edizione Holding Spa-Autostrade, ha prescritto che Autostrade avrebbe dovuto, tra l'altro, procedere all'affidamento del servizio ristoro, affidando ad un soggetto terzo ed indipendente (*advisor*) la gestione delle relative procedure di gara. Autostrade, perciò, per l'affidamento del servizio ristoro si sta attenendo alle suddette disposizioni. Peraltro, anche per le procedure di affidamento dei servizi di distribuzione carbolubrificanti, Autostrade in via volontaria si sta avvalendo del suddetto *advisor*, come supporto alla propria attività.

La vigente Convenzione unica stipulata da Autostrade per l'Italia con ANAS prevede, all'articolo 31, l'obbligo per la scrivente di « accordare a titolo oneroso, sulla base di procedure competitive trasparenti e non discriminatorie, adeguatamente pubblicizzate, le concessioni relative ad occupazioni ed alle utilizzazioni della sede delle autostrade e relative pertinenze, con riferimento alle aree di nuova realizzazione o che si renderanno libere alle scadenze di cui all'allegato G e di introitarne i proventi ».

Le procedure competitive mediante le quali l'*advisor* sta procedendo all'individuazione degli affidatari dei servizi ristoro e distribuzione carbolubrificanti sono del tutto conformi alla disciplina vigente citata, dal momento che attribuiscono peso preponderante (70 per cento circa dei

punteggi disponibili) agli elementi di valutazione qualitativi e tecnici rispetto a quelli di natura economica.

Per quanto attiene il monitoraggio dei prezzi dei carburanti, va evidenziato che il Ministero dello sviluppo economico, Direzione generale per la concorrenza e per il mercato, nell'ambito dell'attività dell'Ufficio monitoraggio, fornisce anche sul sito www.osservaprezzi.it informazioni sui prezzi dei carburanti praticati dalle stazioni di servizio poste lungo le strade gestite dalla società medesima.

Inoltre, in relazione agli appositi meccanismi di controllo sui prezzi dei carburanti alla pompa, si ricorda che l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, a seguito di un'istruttoria per una possibile intesa restrittiva della concorrenza avviata nei confronti delle maggiori compagnie petrolifere, ha ottenuto da queste una serie di impegni e, in particolare, la rinuncia alla pubblicazione periodica dei cosiddetti « prezzi consigliati » alla pompa, in quanto considerati dalla stessa Autorità uno scambio di informazioni utili al raggiungimento di un parallelismo dei prezzi.

Peraltro, il Ministero dello sviluppo economico effettua un regolare monitoraggio dell'andamento del mercato petrolifero e, in particolare, dell'andamento dei prezzi dei prodotti petroliferi di largo uso, come i carburanti.

Si ricorda, infine, che nella legge n. 133 del 6 agosto 2008, di conversione del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, è previsto anche uno specifico articolo di legge, l'83-*bis*, che promuove una maggiore liberalizzazione nel settore della distribuzione dei carburanti, con l'intento di rispondere anche ai rilievi della Commissione europea.

La norma in questione tende, tra l'altro, ad incentivare la modernizzazione degli impianti di distribuzione dei carburanti, contribuendo alla loro produttività ed alla loro efficienza, nel rispetto delle disposizioni dell'ordinamento comunitario in materia di tutela della concorrenza.

PRESIDENTE. L'onorevole Stefani ha facoltà di replicare.

STEFANO STEFANI. Grazie, signor sottosegretario, per l'attenzione che ha voluto riservare a questa questione, che comunque, a mio avviso, doveva essere affrontata veramente per quello che è e per quello che vale. Lei, signor sottosegretario, ci ha portato una serie di numeri, ha citato una serie di regolamenti, ha voluto citare leggi, convenzioni ed altro.

Ma qual è la realtà, la vera realtà? Punto primo: questo Governo si è più volte impegnato sul fronte del controllo dei prezzi e sulla tutela del potere di acquisto dei cittadini. Credo che dalle sue parole non emerga questo indirizzo del Governo; lei stesso si è anche dimenticato la punta più alta delle *royalties* pagate: il 49,17 per cento.

Facciamo una riflessione su questo! Il cittadino, quando va a prendere un caffè o un prodotto non *oil* in autostrada, paga una *royalty* — sono soldi che vengono fuori dalle tasche del cittadino — del 49,17 per cento! Non ho mai sentito un'assurdità del genere e una cifra del genere. Vorrei usare delle parole pesanti! Questo è un regime di monopolio non controllato: signor sottosegretario, il 49,17 per cento!

Mi sono fatto un conto l'altro giorno, andando in uno di questi autogrill.

Vendono dei pezzettini di pane che pesano 20 grammi a 80 centesimi di euro: il pane costa 40 euro al chilo, e lei mi dice che è tutto a posto, e lei mi dice che è tutto regolare, e lei mi dice che va tutto bene così. Mi scusi, signor sottosegretario, non sono assolutamente d'accordo sulle sue osservazioni. Non solo: in questo momento di aumento costante dei prezzi della benzina (perché la benzina in questo Paese aumenta solo, non cala mai: il greggio è passato da 140 dollari, mi pare, a 90 dollari al barile e i prezzi della benzina sono sempre gli stessi, sulle spalle dei consumatori, alla faccia della loro salvaguardia) su alcune autostrade hanno una *royalty* non, come ha detto lei, del 4 e mezzo per cento, bensì del 16 per cento: quando vuole nomi e cognomi e stazioni di servizio glieli posso fornire. Credo, signor sottosegretario, che sarebbe stato molto meglio se lei avesse detto: prendo atto,

sappiamo qual è la situazione, proveremo a intervenire con gli strumenti che abbiamo; non so neanche se ci siano gli strumenti per intervenire, perché Autostrade per l'Italia è privata, chi sottoscrive il contratto è un'altra società privata, però agiscono in regime di monopolio. Credo che ci sia qualcosa da poter fare in questo senso, signor sottosegretario.

Il Governo ha colto le motivazioni di urgenza che ci hanno spinto a presentare quest'interpellanza. Purtroppo c'è da pensare che avverrà quello che succede sempre, che una volta aumentati i prezzi è ben difficile diminuirli. Ritorno sulle percentuali, perché a me sembrano un assurdo. Vengo dal settore imprenditoriale: quando si parla di *royalty* si parla al 2 per cento, 3 per cento sui grandi marchi, 8 per cento; qui parliamo del 49 per cento, quando vi fermate a bere un caffè! Il 49 per cento va a quella stessa autostrada che vi ha già tartassato col biglietto autostradale. Queste sono cose, signor sottosegretario, che bisogna dire! Spero che il Governo voglia veramente prendere in esame l'allarme che la Lega Nord lancia a tutela dei cittadini e a tutela dei consumatori (*Applausi dei deputati del gruppo Lega Nord Padania*).

(Interventi del Governo per risolvere i problemi di viabilità causati dalla chiusura al traffico del ponte di Picerno, sul raccordo autostradale Potenza-Sicignano - n. 2-00113)

PRESIDENTE. L'onorevole Margiotta ha facoltà di illustrare la sua interpellanza urgente n. 2-00113, riguardante interventi del Governo per risolvere i problemi di viabilità causati dalla chiusura al traffico del ponte di Picerno, sul raccordo autostradale Potenza-Sicignano (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti*), per quindici minuti.

SALVATORE MARGIOTTA. Illustro brevemente la mia interpellanza, impiegherò meno dei quindici minuti a mia disposizione, riservandomi poi di intervenire in sede di replica.

Signor Presidente, onorevole sottosegretario, colleghi deputati, la Basilicata è una bellissima regione del sud che, al pari e per certi versi anche più di altre regioni del Mezzogiorno, soffre di un pesante deficit di infrastrutture. Ciò vale soprattutto per la rete viaria e ferroviaria, ed in genere per le infrastrutture di accesso. Valgano due esempi, tra i tanti che potrei addurre a conferma di questa tesi: il territorio lucano è privo di aeroporti, e la città di Matera, meravigliosa meta per migliaia di turisti ogni anno provenienti da tutto il mondo, non è servita da treni.

In questo contesto precario e disagiato, il 22 luglio di quest'anno il viadotto « Fiumara di Tito », meglio noto come « Ponte di Picerno », è stato chiuso al traffico da parte dell'ANAS per problemi di instabilità strutturale in entrambe le direzioni. Il ponte è parte dell'unico raccordo autostradale che collega Potenza a Sicignano, e dunque consente al capoluogo di regione ed ai territori contermini l'accesso alla Salerno-Reggio Calabria e di qui a tutte le località dell'asse stradale tirrenico. Dal 22 luglio, con successivi e confusi *step*, il traffico è stato deviato lungo una vecchia strada statale, strada montana caratterizzata da notevoli pendenze e numerose curve, che determina un aumento dei tempi di percorrenza medi di circa mezz'ora. Il colpo per i cittadini lucani, per i tantissimi studenti pendolari che raggiungono le scuole superiori e l'università a Potenza, per le piccole e medie imprese del Marmo Platano, di Potenza e dell'intera Basilicata è gravissimo. Verrebbe da dire che piove sul bagnato: non solo non si realizzano le nuove, necessarie infrastrutture, ma si assiste alla perdita di funzionalità di quelle già esistenti.

Dal 22 luglio ad oggi, nonostante gli sforzi della regione e delle autonomie locali, il problema è irrisolto, i disagi permangono.

A sessanta giorni di distanza non è stata ancora detta una parola chiara sulla natura dell'instabilità strutturale del viadotto, sulle cause che l'hanno prodotta e determinata, sugli interventi da porre in essere non già e non solo, come specificato

in una nota dell'ANAS di due giorni fa, sulla sola carreggiata in direzione Potenza, ma sull'intero viadotto e dunque anche sull'altra carreggiata. Le soluzioni sin qui adottate si sono rivelate pasticciate e confuse: insoddisfacente e non funzionante è la deviazione del traffico pesante su altro tragitto, inesistente l'incremento dell'offerta del servizio ferroviario da parte di Trenitalia. I cittadini lucani sono penalizzati ed esasperati e chiedono, attraverso me, a lei, onorevole sottosegretario, di sapere quali azioni e quali provvedimenti il Governo intenda assumere per portare a soluzione questo problema.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Giuseppe Maria Reina, ha facoltà di rispondere.

GIUSEPPE MARIA REINA, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Signor Presidente, con riferimento al cedimento strutturale di parte del viadotto « Fiumara di Tito » più conosciuto come « Ponte di Picerno », situato lungo il raccordo autostradale Sicignano-Potenza, l'ANAS SpA ha fornito i seguenti elementi di chiarimento. Il 19 luglio ultimo scorso, in corrispondenza della campata n. 8 dell'impalcato della carreggiata in direzione Sicignano, si è manifestato un avvallamento (risultato pari a 11,5 centimetri). Le verifiche prontamente effettuate dai tecnici ANAS hanno evidenziato la formazione di una cerniera plastica a circa 15 metri dall'appoggio della trave in cemento armato precompresso, tale da indurre all'emanazione dell'ordinanza n. 73 del 19 luglio 2008, di chiusura della carreggiata in direzione Sicignano.

Il successivo 22 luglio tecnici dell'ANAS, con la consulenza del titolare della cattedra di costruzione di ponti della facoltà di ingegneria dell'università degli studi della Basilicata, hanno svolto la prima indagine visiva sulla carreggiata in direzione Potenza sulla quale, nel frattempo, a causa della chiusura in direzione di Sicignano, il traffico si svolgeva su una sola corsia, essendo stato predisposto il doppio senso di circolazione.

L'esito di tale indagine, peraltro effettuata con l'ausilio del *by-bridge*, ha messo in rilievo, anche per la carreggiata in direzione Potenza, ammaloramenti diffusi in alcune delle travi precomprese costituenti gli impalcati. Immediatamente è stata emessa ordinanza di interdizione alla circolazione del raccordo autostradale in entrambe le direzioni dal km. 31+206 (svincolo di Picerno) al km. 37+395 (svincolo di Tito), con deviazione del traffico sulla ex strada statale n. 94.

Con la stessa ordinanza, considerato l'andamento plano-altimetrico della ex statale n. 94, sono stati consigliati ai mezzi pesanti (massa superiore alle 7,5 tonnellate) quali percorsi alternativi sia la strada statale n. 95-var, sia la strada provinciale Isca-Pantanelle, come anche la strada statale 19-ter.

Lo stato di degrado del « Ponte di Picerno » riscontrato in sede di visite ispettive è il seguente. Lungo la carreggiata in direzione Sicignano la cerniera plastica in corrispondenza della trave lato destro della campata n. 8 ha determinato un abbassamento della soletta di circa 11,5 centimetri. L'impalcato ha, pertanto, perso la propria capacità portante, con impossibilità di sopportare carichi accidentali. Lungo la carreggiata in direzione Potenza sono state evidenziate zone ammalorate in modo più o meno significativo su almeno sei campate. La trave più danneggiata è quella della campata n. 10. L'ANAS, considerato che il raccordo autostradale Sicignano-Potenza costituisce l'unica viabilità a scorrimento veloce di collegamento tra il capoluogo lucano e la regione Campania (autostrada Salerno-Reggio Calabria), ha come obiettivo primario la riapertura in sicurezza al transito nel più breve tempo possibile della carreggiata in direzione Potenza.

A tale scopo, all'esito delle attività di diagnostica propedeutiche agli interventi di messa in sicurezza definitiva, sono stati individuati sostanzialmente due interventi prioritari da eseguire e di cui la società stradale ha informato la presidenza della regione Basilicata. Questi interventi sono: in primo luogo il ripristino di una trave

dell'impalcato (messa in sicurezza) sulla via di corsa Sicignano-Potenza; in secondo luogo la completa sostituzione di due impalcati (demolizione dell'esistente e ricostruzione) sulla via di corsa Potenza-Sicignano. L'affidamento dei lavori sarà effettuato ai sensi dell'articolo 57 del decreto legislativo n. 163 del 2006 (procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando di gara) per motivi di estrema urgenza risultanti da eventi imprevedibili per la stazione appaltante. È quindi in corso, da parte del compartimento di Potenza, l'affidamento dei due interventi. In tal modo, in fasi successive, si potranno riaprire al traffico prima una corsia in direzione Potenza e poi l'intera carreggiata in direzione Sicignano. La durata complessiva dell'intervento viene stimata in 120 giorni suddivisi in due fasi: per quanto riguarda la prima, a 50 giorni dalla consegna dei lavori (entro il 15 novembre), sarà ultimato l'intervento su due travi per consentire l'apertura al traffico di una corsia della carreggiata in direzione Potenza a senso unico alternato con semaforo; per quanto riguarda la seconda, l'ultimazione dell'intervento e il consolidamento delle altre cinque travi sono previsti per fine gennaio 2009, quando si potrà riaprire anche l'altra corsia, consentendo il doppio senso di circolazione della carreggiata in direzione Potenza.

Durante la seconda fase sarà necessario interrompere il transito per brevi periodi, possibilmente nei giorni festivi e nelle ore notturne, per consentire l'applicazione delle fibre di carbonio in assenza di vibrazione. L'ANAS sta definendo la perizia per l'intervento sulla carreggiata in direzione Sicignano, dove si prevede la demolizione e ricostruzione, in acciaio, di due campate. Appena possibile si provvederà alla pubblicazione del relativo bando di gara per l'individuazione dell'impresa esecutrice dei lavori. Successivamente, a ponte parzialmente riaperto, occorrerà comunque intervenire su altre cinque campate del viadotto in direzione Potenza, danneggiate, anche se meno gravemente

delle altre. Il finanziamento dell'intervento è assicurato e sarà a totale carico dell'ANAS.

PRESIDENTE. L'onorevole Margiotta ha facoltà di replicare.

SALVATORE MARGIOTTA. Signor Presidente, prendo atto della risposta del Governo. Vedremo se i tempi saranno rispettati. Evidenzio comunque che la soluzione prospettata da una prima parziale risposta è solo a gennaio 2009, con l'apertura di un'unica carreggiata che dovrà essere percorsa a doppio senso di marcia. Sul ripristino della completa funzionalità del ponte non si fanno progetti né previsioni, si dice che sarà redatta una perizia. Quanto tempo trascorrerà prima di poter utilizzare due carreggiate, una per ogni senso di marcia, come accade in ogni tratto autostradale? E soprattutto perché si è arrivati a questo punto? Ci si accorge dello stato di degrado di una struttura strategica di interesse nazionale — tale è il « Ponte di Picerno » — solo quando la situazione è ormai irrimediabile (abbiamo sentito parlare di avvallamenti di undici centimetri). Quale attività di manutenzione ha posto in essere l'ANAS negli anni scorsi sul « Ponte di Picerno »? Una struttura complessa in cemento armato pre-compresso molto alta, soggetta nei mesi invernali a neve e ghiaccio, al passaggio frequente di mezzi pesanti spazzaneve ed all'azione corrosiva del sale è stata o no oggetto di cura, di monitoraggio e di manutenzione? Perché c'è un altro timore oggi tra i lucani: il « Ponte di Picerno » rappresenta un *unicum* o invece è solo la punta dell'iceberg? Dobbiamo attenderci, nei prossimi mesi, altri casi simili, altre chiusure di tratta a causa di altre instabilità strutturali? Il gestore della rete viaria, l'ANAS, quali azioni ha intrapreso negli scorsi anni per evitare il degrado del patrimonio strutturale di sua competenza e qual è il programma di manutenzione che intende realizzare nei prossimi mesi e nei prossimi anni? Veda onorevole sottosegretario, noi lucani non vorremmo che al danno si aggiunga la beffa.

Il danno: quando è giunto all'attenzione della Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici, di cui ho l'onore di essere vicepresidente, l'allegato delle infrastrutture strategiche al Documento di programmazione economico-finanziaria per gli anni 2009-2013, ho immediatamente segnalato che, fatti salvi i brevi tratti lucani del quarto megalotto Salerno-Reggio Calabria (cantierato) e della strada statale 106 jonica (il cui progetto definitivo è all'istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), nessuna opera viaria o ferroviaria lucana tra quelle contemplate nell'intesa generale quadro Stato-regioni e ritenute strategiche per la Basilicata è citata tra quelle da avviare entro il 2013. Nessuna è citata tra le emergenze, nessuna è inserita nell'elenco delle azioni strategiche del dicastero nel breve e medio periodo. Nessuna: né la Bari-Matera, né la Gioia del Colle-Matera, né la Lauria-Candela, né la Potenza-Bari, né la Murgia-Pollino. Nessuna. Il Governo che ella rappresenta, onorevole sottosegretario, si guarda bene dal considerare e tutelare gli interessi della Basilicata: questo è il danno.

La beffa consisterebbe nel fatto che, mentre non si realizza nessuna delle opere necessarie alle politiche di sviluppo del territorio lucano, si dovrebbe assistere alla perdita di funzionalità ed alla successiva chiusura delle poche importanti infrastrutture di cui siamo dotati. Questo sarebbe davvero troppo, sarebbe intollerabile. I lucani non possono subirlo e perdonarlo. Il PD vi si opporrà con ogni mezzo (*Applausi dei deputati dei gruppi Partito Democratico e Italia dei Valori*).

(Iniziativa per un'attività di monitoraggio dei collegamenti tra le isole minori e le regioni d'appartenenza in vista del processo di privatizzazione della Tirrenia navigazione Spa — n. 2-00115)

PRESIDENTE. L'onorevole Fallica ha facoltà di illustrare la sua interpellanza urgente n. 2-00115, concernente iniziative per un'attività di monitoraggio dei colle-

gamenti tra le isole minori e le regioni d'appartenenza in vista del processo di privatizzazione della Tirrenia navigazione Spa (vedi l'allegato A – *Interpellanze urgenti*).

GIUSEPPE FALLICA. Signor Presidente, la nostra interpellanza urgente fa riferimento al decreto-legge 28 giugno 2008, n. 112, il quale ha previsto che, su richiesta delle regioni interessate, da effettuarsi entro centoventi giorni dall'entrata in vigore del provvedimento, le partecipazioni detenute dalla società Tirrenia navigazione Spa nelle società regionali vengano trasferite alle rispettive regioni a titolo gratuito.

L'interpellanza urgente in oggetto ha tratto spunto dall'ordine del giorno n. 9/1386/237 che io, come primo firmatario, e altri colleghi abbiamo presentato prima di essa, in data 23 luglio, e che mirava nella stessa direzione. Allora, il Governo espresse parere favorevole e quindi l'impegno fu accettato da parte del Governo. Siamo coscienti di ciò che rappresenta l'iniziativa governativa, ma il nostro è un timore reale e, poiché parliamo di continuità territoriale – mi riferisco soprattutto al collegamento con le isole minori –, si tratta di un servizio di pubblico interesse.

Posso soltanto fare un cenno veloce – sarò sintetico – sulla situazione attuale della compagnia regionale per la Sicilia di proprietà della Tirrenia navigazione Spa, cioè della Siremar (non sto qui ad elencare tutti gli aspetti perché mi riservo di intervenire in seguito in altra sede a livello parlamentare). La situazione a non è buona dal punto di vista della vetustà della flotta, nonché degli oltre 550 dipendenti che attualmente lavorano presso la Siremar della Sicilia. La mia collega onorevole De Girolamo vi potrà riferire la stessa condizione riguardo alla Caremar in Campania e lo stesso discorso vale per le altre due compagnie regionali.

Siamo certi che il Governo, già sulla base dell'impegno assunto il 23 luglio sul decreto-legge n. 112, potrà sicuramente monitorare la situazione prima che avvenga il passaggio a titolo gratuito, ove le

regioni lo vorranno, entro 120 giorni, come è scritto nel decreto-legge.

Gradiremmo che si effettuasse un'attività di monitoraggio molto attenta ed efficace, al fine di evitare un ulteriore disagio – un disagio grave – a tutti gli abitanti e a tutti i residenti delle isole minori che, al di là della stagione turistica, vivono in queste isole (vi sono le scuole, i problemi della sanità e della permanenza, perché i fattori meteorologici impediscono moltissime volte gli attracchi delle navi e degli aliscafi).

Quindi, la nostra interpellanza urgente invita il Governo – ripeto: è cosa già fatta con l'ordine del giorno del 23 luglio 2008 – a diluire nel tempo l'operazione, attuando il passaggio da Tirrenia navigazione Spa alle quattro società regionali con i tempi dovuti e non in centoventi giorni, come previsto dal decreto-legge n. 112 del 2008.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Giuseppe Maria Reina, ha facoltà di rispondere.

GIUSEPPE MARIA REINA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, per quanto di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in ottemperanza a quanto stabilito dalla legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), alla luce della scadenza al 31 dicembre 2008 della vigenza delle convenzioni ventennali attualmente efficaci, le strutture del Ministero hanno avviato quanto necessario per procedere alla stipula di nuove convenzioni con le società del Gruppo Tirrenia.

Sempre in ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 57, comma 3, del decreto-legge n. 112 del 25 giugno 2008, convertito dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, si è in attesa dello scadere del termine di centoventi giorni fissato da tale norma per l'esercizio della facoltà di opzione all'acquisizione dei pacchetti azionari delle società regionali marittime del Gruppo Tirrenia da parte delle regioni territorialmente competenti.

Ad oggi, non essendo ancora scaduto il suddetto termine, si può solo ipotizzare un duplice alternativo possibile iter nella ridefinizione della gestione dei servizi di collegamento marittimo pubblico con le isole minori nazionali: o verranno destinati all'amministrazione delle regioni territorialmente competenti, ovvero altrimenti rientreranno nello schema più ampio di nuove convenzioni da stipularsi tra lo Stato e le società del Gruppo Tirrenia.

Data la particolarità della tipologia di collegamenti, che non possono prescindere dalla salvaguardia del superiore principio di carattere costituzionale del mantenimento della continuità territoriale fra le isole maggiori e minori nazionali con la terraferma, in un caso come nell'altro di quelli ipotizzati dovranno comunque essere necessariamente mantenuti, da parte dello Stato ovvero delle regioni, tanto i collegamenti marittimi pubblici a carattere essenzialmente sociale, quanto quelli a carattere d'emergenza.

Con riferimento all'istituzione di un sistema di monitoraggio, si ritiene che lo strumento attualmente in essere tra lo Stato e la società Tirrenia già consente di conoscere puntualmente i livelli di servizio dei collegamenti effettuati con le isole, qualificabili quali oneri di servizio pubblico.

In ogni caso, si dà assicurazione che sarà tenuta in buon conto ogni possibile iniziativa al fine di assicurare la continuità territoriale nelle regioni interessate dalla continuità territoriale con l'obiettivo di salvaguardare l'interesse delle popolazioni residenti e degli utenti del servizio di collegamento in generale.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Girolamo ha facoltà di replicare per l'interpellanza Fallica n. 2-00115, di cui è cofirmataria.

NUNZIA DE GIROLAMO. Signor Presidente, io e l'onorevole Fallica, nonché gli altri firmatari dell'interpellanza urgente in esame, volevamo ringraziare il Governo, nello specifico il sottosegretario, non solo per la presenza e la puntualità, ma anche per la risposta soddisfacente.

Ringraziamo soprattutto a nome di tutti quei passeggeri (mi riferisco, ad esempio, a quelli della regione Campania) che usufruiscono dei servizi di trasporto della Caremar (che fa parte della Tirrenia), che sono ben tre milioni. Nonostante le flotte di cui si compone la Caremar siano tredici unità molto vecchie (ventidue anni), esse garantiscono lavoro a ben 386 dipendenti. Pertanto, signor sottosegretario, la ringraziamo e ci riteniamo soddisfatti.

(Problematiche conseguenti alla soppressione da parte di Trenitalia di numerosi treni intercity ed eurocity nelle regioni Lazio, Toscana e Umbria e misure a favore dei lavoratori pendolari – n. 2-00118)

PRESIDENTE. L'onorevole Trappolino ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00118, concernente problematiche conseguenti alla soppressione da parte di Trenitalia di numerosi treni *intercity* ed *eurocity* nelle regioni Lazio, Toscana e Umbria e misure a favore dei lavoratori pendolari (*vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti*), per quindici minuti.

CARLO EMANUELE TRAPPOLINO. Signor Presidente, l'interpellanza che abbiamo presentato è stata firmata da quaranta parlamentari del gruppo del Partito Democratico e del gruppo dell'Italia dei Valori. Con essa s'intende segnalare la preoccupazione – di cui si è detto in precedenza – in merito ai tagli operati da Trenitalia con il nuovo orario individuato il 15 giugno scorso e, soprattutto, la preoccupazione in vista dell'apertura della linea « Alta Velocità » prevista per il 2010. Quest'ultima, infatti, prevede la soppressione di alcuni treni *intercity* ed *eurocity* e sposterà sulla tratta lenta quei convogli che collegano diverse aree territoriali e diverse regioni, tra cui soprattutto – come si diceva – l'Umbria e la Toscana e, in parte, le Marche. Pertanto, tali aree saranno interessate, se così si può dire, da questo « declassamento infrastrutturale ».

Il tema che con la presente interpellanza si vuole sottoporre all'attenzione del Governo, quindi, è quello della necessità di un intervento del Governo stesso verso la società Trenitalia per ottenere garanzie affinché i citati collegamenti possano essere salvaguardati e ripristinati, migliorandone anche l'efficienza e la qualità.

Con l'interpellanza in oggetto si vuole, altresì, dare voce al disagio forte, che emerge anche dalle cronache di questi giorni, relativamente alla qualità dei viaggi. Mi riferisco al disagio che migliaia di pendolari vivono quotidianamente nel percorso casa-lavoro e che investe la qualità del viaggio e i tempi di percorrenza.

Inoltre, vi è una necessità legata al fattore strategico della mobilità ferroviaria, in relazione alla sostenibilità ambientale (in altri termini, l'impatto ambientale positivo che determinerebbe un investimento forte in questo settore, come un investimento nelle infrastrutture e nella qualità del servizio ferroviario), rispetto ad una domanda sempre crescente (che vede un aumento tendenziale del numero dei pendolari che si aggira attorno al 2-3 per cento annuo). Alla luce delle indagini recenti — mi riferisco, soprattutto, all'indagine svolta dal Censis lo scorso aprile — si è sottolineata l'importanza e la disponibilità di un buon 60 per cento di pendolari (che abitualmente utilizzano i mezzi privati, cioè le automobili), ad utilizzare mezzi collettivi e in modo particolare i treni, se vi fosse un investimento o un miglioramento della qualità degli stessi, in termini sia di accessibilità ai mezzi pubblici collettivi, sia in termini di qualità del viaggio stesso.

Pertanto, chiediamo al Governo innanzitutto quali siano le strategie generali che tende ad operare per intervenire, nella fattispecie, in relazione a questo rischio che ha paventato e che è stato annunciato anche più volte dagli amministratori di Trenitalia, ossia lo spostamento di alcuni convogli dalla linea veloce alle linee lente. Allo stesso tempo, chiediamo quali siano gli obiettivi e le strategie del Governo in relazione all'investimento sulla mobilità pendolare sostenibile, anche alla luce dei

tagli operati con il decreto fiscale relativamente alle infrastrutture. Questi tagli ci preoccupano e ci riportano indietro, soprattutto dal punto di vista della nostra capacità di competere anche attraverso un incremento della qualità, lo sviluppo e la promozione di territori che sono troppo spesso marginali e che, quindi, avrebbero bisogno di un investimento maggiore in termini di infrastrutture e di qualità delle stesse.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Giuseppe Maria Reina, ha facoltà di rispondere.

GIUSEPPE MARIA REINA, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Signor Presidente, con riferimento all'atto parlamentare in oggetto, riguardante, tra l'altro, le recenti variazioni all'offerta dei servizi ferroviari di media e lunga percorrenza, rappresentiamo quanto segue.

I servizi ferroviari di media e lunga percorrenza comprendono: il servizio universale, che deve garantire la mobilità ai cittadini e il cui sbilancio economico tra ricavi e costi, compreso il costo del capitale investito, è coperto mediante un contratto di servizio con lo Stato; i servizi a mercato, che devono avere caratteristiche di redditività in un contesto competitivo e nell'ambito di un perimetro ben definito; peraltro, la quota di servizi a mercato non deve risentire di diseconomie e conflitti per la presenza di servizi che usufruiscono nello stesso ambito di corrispettivi da parte dello Stato.

Tenendo conto di questa distinzione, Trenitalia ha avviato un programma di riorganizzazione dei servizi ferroviari di media e lunga percorrenza, con provvedimenti di razionalizzazione dell'offerta varati nell'aprile e nel giugno ultimi scorsi.

L'obiettivo, tra l'altro, è quello di pervenire ad una più marcata differenziazione dei diversi prodotti, per cui i treni *eurostar* devono svolgere la funzione di collegamenti veloci tra i grandi nodi metropolitani, gli *intercity* devono assicurare

i collegamenti tra i centri di dimensioni intermedie, con caratteristiche differenti di servizio in termini di capillarità e tempi di percorrenza, demandando la mobilità di corto raggio ai servizi di trasporto regionale.

I suddetti provvedimenti di razionalizzazione hanno riguardato treni di media e lunga percorrenza effettuati in regime di mercato — che, quindi, devono potersi sostenere esclusivamente con i ricavi da traffico — e presentavano un rapporto costi-ricavi notevolmente sbilanciato, con perdite economiche di rilevante entità, determinate soprattutto dall'inadeguatezza dei relativi volumi di frequentazione, che gravavano pesantemente sul bilancio di Trenitalia.

Alla luce di quanto sin qui rappresentato, il 14 marzo 2008 è stato sottoscritto un accordo tra il Ministro dei trasporti *pro tempore* e l'amministratore delegato di Trenitalia Spa. Tale accordo individua un perimetro di servizi di trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza mantenuti in esercizio — ancorché caratterizzati da risultati economici negativi — a fronte dello stanziamento di 104 milioni di euro disposto dalla legge finanziaria 2008 (articolo 2, comma 252).

Esso costituisce una soluzione che possiamo intendere come « ponte », nelle more cioè della ridefinizione del perimetro dei servizi di utilità sociale, da regolare con contratto di servizio.

L'accordo include, in linea di massima, i servizi Intercity notte, Intercity e assimilabili; tuttavia, considerato il *budget* disponibile nonché le alternative di trasporto esistenti, sia intra-modali che inter-modali, esso non comprende i servizi prestati sulla cosiddetta « rete forte » (Milano-Napoli, Torino-Venezia, Bologna-Venezia, Bologna-Verona) ed include alcuni Eurostar che, per fermate e velocità commerciale, sono riconducibili a servizi Intercity, quali in particolare, per quanto oggetto dell'atto ispettivo, gli ES sulla relazione Roma-Perugia (oltre ad alcuni ES sulla direttrice Roma-Lecce, Roma-Taranto, Roma-Reggio Calabria).

In aggiunta a quanto sostenuto nell'accordo cui abbiamo fatto cenno, è tuttora vigente il contratto di servizio che disciplina, per quanto rileva in questa sede, l'erogazione degli Espressi notte.

Attualmente è in via di definizione il nuovo contratto di servizio e il relativo paniere dei servizi da regolare per il 2009. L'ampiezza di tale perimetro è funzione, soprattutto, delle risorse pubbliche che saranno stanziare con la legge finanziaria per il prossimo anno: eventuali riduzioni rispetto allo stanziamento necessario comporteranno la corrispondente diminuzione dei servizi contrattualizzati. Ciò, anche in riferimento alla necessità, evidenziata dall'atto ispettivo, di scongiurare il rischio di marginalità dei territori in questione.

Per quanto concerne Orvieto e l'Alto Lazio, specificatamente citati dagli interpellanti, va sottolineato che, con il nuovo orario di giugno 2008, per la stazione di Orvieto sono programmati 21 collegamenti di media-lunga percorrenza: 2 Internazionali (EN), 2 Notte (EXP) e 17 Intercity. Per la stazione di Orte sono programmati 20 collegamenti di media-lunga percorrenza, 3 Notte (EXP), 5 Eurostar e 12 Intercity. Peraltro, sempre dal 15 giugno scorso, sia ad Orvieto che ad Orte, è stata assegnata la fermata della nuova coppia di treni Intercity Plus 1555-1556 Firenze-Roma e viceversa.

Con il completamento dell'Alta Velocità, la direttissima Roma-Firenze assumerà la funzione strategica di collegamento delle nuove linee Milano-Firenze e Roma-Napoli e questo porterà a riconsiderare le specifiche tecniche di uso: ciò, però, non comporterà alcuna esclusione dell'Umbria e delle Marche dai collegamenti ferroviari con Roma.

Tutto ciò premesso, si conferma la piena disponibilità ad attivare e prendere parte al processo di concertazione con l'impresa ferroviaria e le regioni interessate, finalizzato a definire tempi e modalità per organizzare un'offerta complementare o alternativa ai servizi di media e lunga percorrenza in autonomia commerciale.

Parimenti si conferma la disponibilità ad attivare un confronto anche con l'impresa ferroviaria, al fine di verificare la possibilità tecnica di migliorare l'offerta di servizi per i pendolari.

PRESIDENTE. L'onorevole Leoluca Orlando ha facoltà di replicare per l'interpellanza Trappolino n. 2-00118, di cui è cofirmatario.

LEOLUCA ORLANDO. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, sono soddisfatto per la risposta ma — consentitemi il gioco di parole — non per le risposte. Non posso che esprimere apprezzamento per l'attenzione che il Governo ha prestato al tema in oggetto, perché è esattamente questo il problema che abbiamo sollevato: viviamo in un Paese in cui ci sono circa 13 milioni di pendolari ed il 22 per cento della popolazione residente vive la dimensione del pendolarismo; eppure, questa categoria così vasta ed economicamente così significativa per l'azienda ferroviaria italiana, di fatto non ha voce né rappresentanza, perché non riesce a uscire fuori dagli interessi diffusi essendo priva di un soggetto di riferimento.

Per questo motivo, assieme al collega Trappolino e agli altri firmatari di questo atto ispettivo, ci siamo fatti interpreti nel richiamare l'attenzione del Governo affinché, da parte di Trenitalia, ci sia un interessamento nei confronti di questa così vasta categoria.

La richiesta (che è anche oggetto dell'interrogazione a risposta scritta da me presentata il 17 settembre in cui elenco alcuni casi specifici di disfunzione nei singoli servizi ferroviari) è esattamente quella di dare voce a questi soggetti ed anche alle regioni interessate che hanno dato disponibilità a partecipare ad una concertazione con l'azienda per il miglioramento di questo servizio.

In particolare, accanto alle grandi assi che lei ha citato, noi sottolineiamo i disagi sull'asse Milano-Napoli, ma nello specifico anche la parte dei servizi che riguardano Toscana, Umbria, Lazio e in qualche mi-

sura anche l'Abruzzo e le Marche. Sono zone che lamentano dei vizi e dei difetti che, peraltro — come il collega Monai mi suggerisce — esistono anche in Friuli, quindi anche in regioni diverse da quelle oggetto specifico di questo atto ispettivo.

Riteniamo che sia necessario sciogliere, in qualche modo, il nodo che lei ha peraltro evidenziato. C'è un'impossibilità di concorrenza tra la missione dell'azienda per l'alta velocità e l'interesse dei pendolari. Vorrei, però, ricordare che i pendolari, pur non avendo una voce contrattuale, sono economicamente rilevanti tanto quanto l'alta velocità.

Prestare attenzione a questi clienti, a questi utenti è esattamente ciò che chiediamo con questo atto ispettivo. Pertanto, confidiamo, intanto, nel Governo affinché faciliti la trattazione di questo tema da parte della competente Commissione parlamentare, e poi, che si possa verificare se è stato interamente attuato il vigente contratto di servizio e prendere atto della disponibilità delle regioni Toscana e Lazio nel nuovo contratto di servizio. Si tratta di regioni che hanno già manifestato disponibilità anche finanziaria a concorrere, sia pure parzialmente, ai costi aggiuntivi del servizio che ha una dimensione economica significativa in campo nazionale, ma in qualche tratto una dimensione sociale più che economica (occorre comunque fare un calcolo complessivo: diversamente non si comprende la missione di Trenitalia in questo settore).

Confidiamo, quindi in ciò perché si possa arrivare a fornire una risposta agli utenti. Confidiamo anche nel fatto che il Governo trovi un modo per spingere Trenitalia a considerare i pendolari utenti o comunque soggetti di interlocuzione, non avendo essi molto spesso forme di rappresentanza adeguate ed essendo, invece, costituiti in comitati spontanei volontari che si sono rivolti all'onorevole Trappolino, a me e ad altri colleghi per far giungere le loro richieste e proteste. La ringrazio per l'attenzione, onorevole rappresentante del Governo (*Applausi dei deputati del gruppo Italia dei Valori*).

(Iter del procedimento amministrativo relativo al nuovo sistema di differenziazione tariffaria da introdurre lungo l'autostrada Napoli-Pompei-Salerno - n. 2-00119)

PRESIDENTE. L'onorevole Vaccaro ha facoltà di illustrare la sua interpellanza urgente n. 2-00119, concernente l'iter del procedimento amministrativo relativo al nuovo sistema di differenziazione tariffaria da introdurre lungo l'autostrada Napoli-Pompei-Salerno (vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti).

GUGLIELMO VACCARO. Signor Presidente, illustrerò per qualche minuto l'interpellanza riservandomi di intervenire in sede di replica, indirizzando qualche riflessione all'onorevole sottosegretario e ringraziando i colleghi presenti.

Insieme ai colleghi firmatari sollecitiamo il Governo in carica per sapere quali provvedimenti intenda assumere per rimuovere il protrarsi della grave ed ingiusta tassazione che la società Autostrade meridionali sta da anni imponendo ai danni degli utenti dell'autostrada Napoli-Pompei-Salerno. Mi riferisco al mantenimento del pedaggio forfettario in luogo di un sistema di esazione che chieda ai cittadini di remunerare il servizio autostradale in base all'effettivo chilometraggio effettuato, come accade su quasi tutta la rete autostradale italiana.

Sulla Napoli-Pompei-Salerno, come noto, attualmente è previsto un sistema di esazione aperto con pagamento forfettario di 1,5 euro per qualsiasi tipo di distanza percorsa (l'esazione avviene all'ingresso in autostrada e non all'uscita). Di conseguenza per percorrenze minime, anche di due chilometri (faccio un esempio: Scafati-Castellammare) o di 4 chilometri (Scafati-Angri) si è costretti a pagare l'intero ammontare di 1,5 euro previsto anche per i percorsi che utilizzano la rete dieci, quindici o venti volte in più rispetto a queste tratte come accade, per esempio, sul percorso Napoli-Salerno che copre 47 chilometri.

Vi è da dire che i residenti di quell'area non hanno opzioni alternative, perché

l'unica strada statale che collega Napoli a Salerno (la storica statale 18) è di fatto diventata una strada di attraversamento urbano di un'unica conurbazione, quella dell'area metropolitana di Napoli che nell'agro nocerino sarnese si unisce a quella salernitana, che è la zona a più alta densità d'Europa. Il signor sottosegretario comprenderà che, in questa situazione, non vi è la possibilità di decidere percorsi alternativi ed è anche difficile immaginare l'utilizzo del trasporto pubblico locale che non sempre, purtroppo - aggiungo - in quella parte del Paese è in grado di soddisfare le esigenze dei cittadini utenti.

Ci troviamo, quindi, dinanzi ad una situazione di grave sperequazione nel trattamento degli utenti dell'autostrada da parte della società Autostrade Meridionali. La vicenda si commenta da sola in una fase in cui, peraltro, il Governo in carica, qualche mese fa - lo ricordiamo tutti in quest'Aula - ha deciso di concedere alle concessionarie autostradali un meccanismo di incremento delle tariffe vincolato alla sola inflazione, in luogo del *price cap* che teneva conto di una serie di altri parametri, quali gli investimenti per migliorare il servizio, la sicurezza, nonché la redditività. Adesso ci troviamo di fronte ad una dinamica crescente dei prezzi delle tariffe e ad una difficoltà a venir fuori da un problema che si trascina da anni.

L'Autorità garante della concorrenza e del mercato si è già espressa criticando il provvedimento del Governo, ma non è in questa sede che vogliamo trattare di ciò, perché l'interpellanza invita il Governo a rimuovere una situazione di grave ingiustizia che riguarda l'autostrada Napoli-Pompei-Salerno, ma anche altre autostrade italiane: pensiamo alla tangenziale di Napoli, dove anche lì la tassa viene esatta a *forfait* con il sistema della tariffazione aperta, e vi sono anche altri esempi nel nord del Paese.

Dobbiamo dunque superare questo sistema di tariffazione, perché è iniquo ed è semplice comprenderne la ragione: se la regola generale è che si paga per ciò che si utilizza, non si comprende come mai se

un cittadino utilizza 2 chilometri deve pagare come chi ne utilizza 45, 50 e qualche volta anche di più.

La situazione che ci troviamo ad affrontare quest'oggi presenta già un'evoluzione perché, come è noto al Governo, già nella passata legislatura c'erano stati degli interventi e dei solleciti sia all'ANAS sia alla concessionaria società Autostrade Meridionali. Vi era stata un'attività di *lobby* da parte delle amministrazioni locali, provinciali e di molti parlamentari che era sfociata in un'intensa attività di concertazione guidata dal sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti del Governo Prodi, l'onorevole Andrea Annunziata.

Dopo questa lunga e complessa trattativa, il 1° ottobre 2007, l'ANAS ha comunicato al Ministro dei trasporti il contenuto e la modalità di una proposta relativa alla ridefinizione del pedaggio per gli utenti della classe A, cioè gli utenti che effettuano tratti a breve percorrenza e che si avvalgono di un sistema di esazione automatizzato: un *telepass* che consente di registrare il luogo di ingresso e quello di uscita. Ebbene, era sembrato quindi che il concessionario autostradale avesse in qualche modo deciso per il superamento di questo iniquo sistema di esazione forfetaria, ma è ormai trascorso un anno e, ad oggi, quell'impegno non è stato ancora onorato.

È così difficile – la domanda è ovvia – tener fede ad un impegno solennemente assunto con il Governo di questo Paese da parte di ANAS e di società Autostrade Meridionali? Il Governo si rende conto che un anno di ritardo significa per migliaia di famiglie interessate da questo provvedimento un costo pari a diverse centinaia di euro? Con la nostra interpellanza segnaliamo, quindi, e denunciemo la gravità di questo ritardo che prolunga ulteriormente e senza alcuna comprensibile ragione l'aggravio di costi per tanti cittadini consumatori, appesantendo ulteriormente i bilanci di queste famiglie in un periodo di grande difficoltà per l'economia del Paese e, aggiungiamo, del pianeta.

Chiediamo, pertanto, al rappresentante del Governo di sapere per quali motivi la

società Autostrade Meridionali ritardi l'avvio della sperimentazione e la conseguente soluzione di questo grave problema, chiedendo di sapere in che tempi sarà risolto. Sperando che dalla risposta del Governo possano arrivare buone notizie, mi riservo d'intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Giuseppe Maria Reina, ha facoltà di rispondere.

GIUSEPPE MARIA REINA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, la concessionaria società Autostrade Meridionali sta dando attuazione, come da indicazioni ricevute dalla concedente ANAS, al piano di lavoro a suo tempo impostato e reso noto, consistente nella progettazione, acquisizione e posa in opera di portali *telepass* e nella predisposizione di un nuovo sistema che consenta di gestire le operazioni di esazione di pedaggi differiti, consistenti in sconti di pedaggio per le autovetture munite di *telepass* proporzionati ai percorsi effettuati.

Il primo portale *telepass* è stato installato allo svincolo di Scafati e attualmente sono in corso i test di funzionamento, propedeutici all'estensione delle installazioni per complessivi ventitré varchi di uscita. L'attrezzaggio dell'intera infrastruttura autostradale, considerando le opere civili, il cablaggio della fibra ottica e l'elettronica, è previsto che abbia termine entro l'anno in corso.

L'adeguamento dei sistemi informatici di gestione, anche mediante l'implementazione di un nuovo *software* in grado di gestire, oltre agli addebiti, anche i riaccrediti periodici dello sconto maturato per gli automobilisti muniti di *telepass*, renderà possibile la definitiva messa in servizio e l'esercizio del sistema.

È stata completata la revisione delle lunghezze di tutti gli svincoli autostradali, a seguito degli interventi di ammodernamento realizzati e in parte in corso sulla tratta, che comporterà la determinazione del percorso medio su cui calcolare il

pedaggio da applicare sulla Napoli-Salerno e le sue modulazioni con sconti, in funzione di percorsi parziali.

Pertanto, la proposta di adeguamento tariffario per il 2009 conterrà, quest'anno, anche la richiesta di adeguamento della tariffa all'effettiva lunghezza della tratta autostradale, così come ricalcolata tenendo conto di quanto sopra.

La modulazione tariffaria differenziata prevede un intervallo da 0,60 a 1,80 euro, con scaglioni di 0,20 ogni 5 chilometri. Pertanto, pagheranno l'ammontare minimo le percorrenze fino a 5 chilometri e l'intero importo quelle superiori a 30 chilometri.

Si rende noto che è in corso di definizione la nuova convenzione unica tra ANAS e SAM, che riconoscerà gli investimenti realizzati dalla concessionaria per l'attivazione del sistema dei pedaggi differenziati e regolamenterà tra l'altro l'entità e modalità di sconto per gli automobilisti muniti di *telepass* in regime di isointroito, così da assicurare il recupero di eventuali mancati introiti.

L'introduzione dei pedaggi differenziati è comunque a titolo sperimentale per la durata di un anno. Dopo tale periodo verrà valutato se rendere la modalità permanente e con quale articolazione successiva.

PRESIDENTE. L'onorevole Vaccaro ha facoltà di replicare.

GUGLIELMO VACCARO. Signor Presidente, ringrazio il signor sottosegretario e mi dichiaro parzialmente soddisfatto. Ho ascoltato che la società Autostrade Meridionali sta procedendo alla verifica e all'implementazione, e si sta testando un impianto sperimentale a Scafati. Di fatto, però, ad un anno di distanza da una dichiarazione solenne di impegno nei confronti del Governo e del Paese tutto ciò non è ancora utile ai cittadini, che continuano a pagare 1,50 euro indipendentemente dalla distanza percorsa.

Quindi, l'impegno per il Governo è di monitorare la situazione.

Al Governo anticipo che a gennaio, ossia a conclusione di questo periodo

(indicato dal sottosegretario come quello del completamento della fase di attivazione del servizio sperimentale e del completamento, sulle altre postazioni individuate da ANAS e SAM, dei sistemi di esazione automatizzata), sarà presentata una nuova interpellanza, per conoscere a che punto sia giunta la realizzazione di questo sistema tanto atteso dalle popolazioni di quell'area, che ammontano ad alcuni milioni di cittadini.

Va ricordato, infine, che l'attività di riammodernamento delle uscite autostradali è stata finanziata dal contribuente italiano ed europeo con fondi assegnati dalla regione Campania e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti su programmi comunitari. Quell'autostrada ha quindi beneficiato, nel tempo, di grandi provvidenze statali ed oggi non riesce ancora, in termini di efficienza, a soddisfare le aspettative minime di chi la utilizza come strada ordinaria per raggiungere il lavoro e la propria sede di attività. Pur ringraziando il sottosegretario, quindi, ci riserviamo di ritornare sull'argomento, sperando che l'attività di verifica sulla gestione del sistema autostradale italiano porti al superamento del sistema di esazione forfettaria ovunque (sulla Napoli-Pompei-Salerno, sulla tangenziale di Napoli e sulle altre piccole tratte autostradali che ancora consentono a taluni concessionari di godere di una grande rendita di posizione, che dobbiamo contribuire a superare per consentire a tutti di pagare ciò che è giusto) (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

(Iniziativa di carattere normativo per consentire alle donne di arruolarsi nel corpo militare della Croce rossa italiana — n. 2-00117)

PRESIDENTE. L'onorevole Vico ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00117, concernente iniziative di carattere normativo per consentire alle donne di arruolarsi nel corpo militare della Croce rossa italiana (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti*).

LUDOVICO VICO. Signor Presidente, onorevole sottosegretario, il reclutamento femminile è diventato una realtà socialmente acquisita anche nelle Forze armate italiane. Le donne, in base alla legge n. 255 del 1999, possono partecipare su base volontaria ai concorsi per il reclutamento di allievi ufficiali, sottufficiali e truppe nelle Forze armate, ovvero all'istituzione del servizio militare volontario femminile, che in tale maniera assicura il principio delle pari opportunità uomo-donna, così come previsto dall'articolo 3 della nostra Costituzione.

Il regio decreto del lontano 10 febbraio 1936, n. 484, che all'articolo 5 regola l'arruolamento nel ruolo del personale direttivo e di assistenza della Croce rossa, esclude di fatto le donne dalla possibilità di arruolamento, su base volontaria, nella Croce rossa italiana. Le domande presentate dalle cittadine italiane che intendano svolgere servizio nella Croce rossa, arruolandosi su base volontaria, vengono infatti puntualmente rigettate, in quanto non previste dal regio decreto del 1936. D'altro canto, il regio decreto 12 maggio 1942, n. 918, disciplina il corpo delle infermiere volontarie, costituito da sole donne, nell'ambito della stessa Croce rossa.

La normativa che ha condotto, da un lato, all'istituzione del servizio militare femminile su base volontaria e, dall'altro, alla professionalizzazione del servizio militare, chiede la modifica delle disposizioni del regio decreto n. 484 del 1936, almeno nella parte in cui esso detta prescrizioni sulla posizione nei confronti degli obblighi militari degli interessati all'arruolamento nel corpo militare della Croce rossa.

Signor Presidente, signor sottosegretario, diventa perciò necessaria un'iniziativa utile di carattere normativo che, nel ridefinire la completa disciplina sullo stato giuridico, sul reclutamento, sull'avanzamento e sul trattamento economico ed amministrativo del personale della Croce rossa, preveda anche per le donne la possibilità di arruolamento nel corpo militare della Croce rossa, eliminando l'at-

tuale vincolo alla posizione dei soggetti interessati rispetto agli obblighi di leva.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la difesa, Giuseppe Cossiga, ha facoltà di rispondere.

GIUSEPPE COSSIGA, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Se gli interpellanti sono d'accordo e la Presidenza acconsente, lascerò poi il testo completo della mia risposta e andrò più direttamente...

PRESIDENTE. Chiedo scusa, la sua richiesta non può essere accolta.

GIUSEPPE COSSIGA, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Se la richiesta non può essere accolta...

PRESIDENTE. La sintetizzi!

GIUSEPPE COSSIGA, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. ...il Presidente e l'interpellante dovranno farmi venia, perché mi sarà più difficile sintetizzare la stessa.

Con l'atto di sindacato ispettivo in esame gli onorevoli interpellanti chiedono di conoscere se i Ministri interpellati « intendano adottare ogni utile iniziativa di carattere normativo che preveda anche per le donne la possibilità di arruolamento nel Corpo militare della Croce rossa italiana ».

A premessa della risposta a tali quesiti, appare opportuno illustrare il quadro normativo afferente la Croce rossa italiana. L'Associazione italiana della Croce rossa, in virtù delle convenzioni internazionali ed in forza delle leggi vigenti in Italia, dispone, fra i vari organismi volontaristici, di due corpi ausiliari delle Forze armate dello Stato: il Corpo militare, composto da soli volontari di sesso maschile, arruolabili ai sensi del regio decreto 10 febbraio 1936, n. 484, ed il Corpo delle infermiere volontarie, composto invece da sole donne che, ai sensi dell'articolo 1 del regio decreto 12 maggio 1942, n. 918, sono assimilate di rango al citato personale militare direttivo, cioè agli ufficiali. L'attribuzione dei relativi compiti è disciplinata dalla

vigente legislazione italiana, mentre l'organizzazione dei servizi cui è destinato il Corpo militare della Croce rossa, in tempo di guerra, è determinata dal Ministero della difesa.

Per quanto riguarda il ruolo svolto dal Corpo militare della Croce rossa italiana, si ricorda che sin dal 1866, a seguito dell'adesione dell'Italia alla prima Convenzione di Ginevra firmata il 22 agosto 1864 « per il miglioramento della sorte dei feriti in campagna », unità sanitarie militari mobilitate della Croce rossa italiana parteciparono agli eventi bellici secondo la regola fondamentale: « i militari feriti o malati saranno raccolti e curati, a qualunque nazione appartengano ».

In tale quadro, si osserva che il Corpo militare della Croce rossa italiana, in quanto corpo ausiliario delle Forze armate, è destinatario di specifico ed autonomo ordinamento, costituito dalle seguenti fonti normative, peraltro già citate in parte dagli onorevoli interpellanti: il regio decreto 10 febbraio 1936, n. 484, e successive modificazioni, concernente lo stato giuridico, il reclutamento, l'avanzamento ed il trattamento economico del personale militare della Croce rossa italiana; il decreto del Presidente della Repubblica 31 luglio 1980, n. 613, e successive modificazioni; il decreto-legge 19 novembre 2004, n. 276, convertito con modificazioni nella legge 19 gennaio 2005, n. 1; il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 6 maggio 2005, n. 97, di approvazione del nuovo statuto dell'Associazione italiana della Croce Rossa.

Per quanto concerne l'autonomia dell'ordinamento del Corpo militare della Croce rossa, si richiama l'ordinanza n. 273, datata 24/30 giugno 1999, della Corte costituzionale, laddove si afferma che « il personale militare della Croce rossa italiana non appartiene alle Forze armate o alle forze di polizia dello Stato ed anzi non ha mai ricevuto una disciplina legislativa contestuale con quella del personale statale, appartenente alle Forze armate o alle forze di polizia ». Pertanto, la Suprema Corte conclude affermando che non è possibile estendere automatica-

mente ai militari della Croce rossa italiana le disposizioni legislative rivolte al personale delle Forze armate ed a quello delle forze di polizia.

Ne consegue, pertanto, che mantiene attualità e vigenza il citato regio decreto 10 febbraio 1936, n. 484, che contiene norme per disciplinare lo stato giuridico, il reclutamento, l'avanzamento ed il trattamento economico ed amministrativo del personale della Croce rossa italiana e che costituisce, pertanto, disciplina speciale rispetto alla legislazione delle Forze armate. Ne consegue che in ordine all'arruolamento di personale femminile nel Corpo militare della Croce Rossa, si è espresso il Consiglio di Stato – Sezione Terza che, con parere dell'11 ottobre 2005, ha escluso la possibilità di recepire il contenuto della legge 20 ottobre 1999, n. 380, concernente il reclutamento su base volontaria di personale femminile nelle Forze armate e nelle forze di polizia dello Stato, mediante l'interpretazione estensiva dell'articolo 5 del citato regio decreto n. 484 del 1936, senza la necessaria revisione normativa a livello di intervento legislativo.

L'Alto Consesso ha osservato che il personale militare della Croce rossa italiana è personale non dello Stato, ma di un ente dotato di personalità di diritto pubblico, così come riconosciuto dall'articolo 7 del decreto-legge 20 settembre 1995, n. 390, convertito con legge 20 novembre 1995, n. 490.

Quindi, per la natura giuridica del Corpo, esso è regolato da un'autonoma normativa legislativa e regolamentare. Pertanto, « in mancanza dell'adeguamento della specifica normativa non sussistono spazi per poter pervenire, in via di interpretazione estensiva o analogica, ad una automatica estensione al Corpo militare della CRI delle disposizioni vigenti per il personale militare delle Forze Armate », come forse sarebbe stato più semplice e più rapido anche per l'Amministrazione che sta rispondendo.

In tale contesto, dunque, è del tutto evidente che l'arruolamento nel Corpo militare della CRI rimane disciplinato dall'articolo 5 del citato regio decreto n. 484

del 1936, il quale prevede che l'iscrizione nei ruoli del Corpo abbia luogo in forza della posizione degli interessati, come citato dagli interpellanti, nei confronti degli obblighi militari, in aggiunta al possesso di ulteriori specifici requisiti.

Arriviamo, finalmente, alla risposta all'interpellanza. Nel più ampio quadro di rivisitazione della normativa sulla Croce rossa italiana, il Ministero della difesa ha costituito un gruppo di lavoro Difesa – Croce rossa italiana, nell'ambito del quale sarà esaminata anche la problematica cui fanno riferimento gli onorevoli interpellanti.

Si segnala, per opportuna e doverosa informazione, che, in data 22 maggio 2008, è stato assegnato alla IV Commissione permanente (Difesa) della Camera dei Deputati il progetto di legge n. 298, di iniziativa parlamentare, recante « Delega al Governo per l'adozione di disposizioni volte a disciplinare il reclutamento delle cittadine italiane nel Corpo militare della Croce rossa italiana ».

In merito a questo disegno di legge, l'Amministrazione della difesa esprime la più totale e piena condivisione e, ove chiamata, anche in tempi molto rapidi, ad esprimersi, si pronuncerà con ogni favorevole predisposizione al riguardo.

PRESIDENTE. L'onorevole Vico ha facoltà di replicare.

LUDOVICO VICO. Signor Presidente, le conclusioni dell'onorevole Cossiga mi soddisfano e, ovviamente, mi permetto di richiamare la solerzia con cui il Governo ha inteso rispondere all'interpellanza nel quadro dell'impegno che vorrà assumere per le comunicazioni rese.

(Rinvio dell'interpellanza urgente Carlucci – n. 2-00097)

PRESIDENTE. Avverto che, su richiesta del presentatore e con il consenso del Governo, lo svolgimento dell'interpellanza Carlucci n. 2-00097 è rinviato ad altra seduta.

[Iniziativa per destinare risorse finanziarie alla messa in sicurezza dell'area colpita dal dissesto idrogeologico nel comune di Lesina Marina (Foggia) – n. 2-00114]

PRESIDENTE. L'onorevole Cera ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00114, concernente iniziative per destinare risorse finanziarie alla messa in sicurezza dell'area colpita dal dissesto idrogeologico nel comune di Lesina Marina (Foggia) (vedi l'allegato A – *Interpellanze urgenti*).

ANGELO CERA. Signor Presidente, onorevoli colleghi del Governo, Marina di Lesina è una località che si trova esattamente fra il mare e il lago di Lesina. Questa località si trova, tra l'altro, in una specie di canale che collega sia il lago sia il mare. Il sottosuolo di questa località, Marina di Lesina, è un sottosuolo di rocce gessate. Questo canale, negli anni passati, è stato in qualche maniera rifatto, togliendo gli argini di cemento, che poi sono stati sostituiti con rocce imbrigliate con il ferro.

Questo canale ha consentito, quindi, l'infiltrazione di acqua nel sottosuolo di Marina di Lesina. Questo fenomeno sta causando lo scioglimento di queste rocce gessate, che si trovano sotto palazzi, sotto alberghi, in una località che nel periodo estivo raggiunge fino a 25-30 mila abitanti.

I fenomeni si stanno ripetendo con maggiore intensità e, tra l'altro, gli ultimi che si sono avuti sono proprio avvenuti al centro di Marina di Lesina, a dimostrazione che ormai lo scioglimento dei gessi sta raggiungendo una parte lontana dallo stesso canale. Io stesso sono stato a visitare la zona: vi è una mobilitazione di cittadini che si sono organizzati in maniera spontanea per creare un movimento di responsabilità civica sul fenomeno, anche perché – lo dico agli amici del Governo – la località di Marina di Lesina è costituita soprattutto di case costruite nel tempo tra mille sacrifici.

Marina di Lesina, tra l'altro, costituisce una delle poche entrate certe per una zona

sempre più povera, quella del Gargano e della Capitanata. La provincia di Foggia – lo ricordo – continua a navigare negli ultimi posti della classifica nazionale, fra le province più povere. Il comune di Lesina non è assolutamente in grado di intervenire con mezzi propri, perché il fenomeno è vasto, e nonostante il sindaco si sia assunto per così dire la responsabilità di far continuare e di non rovinare la stagione estiva, assumendosi una grande responsabilità, ha dovuto emanare negli ultimi giorni ordinanze di sgombero di palazzi, di alberghi e così via. Marina di Lesina, con l'altra parte del Gargano, stando all'inizio del promontorio, chiude un periodo nerissimo per il Gargano, sul quale il Governo deve in qualche maniera intervenire, attraverso una pesante azione di riconoscimento che i cittadini di quelle zone devono ricevere.

Chiedo al Governo, e voglio capire, in che termini sia già intervenuto, perché il fenomeno è ormai di una pericolosità incredibile: non aspettiamo i morti, perché purtroppo le fosse, le grave, stanno, giorno dopo giorno, creando un panico incredibile, soprattutto nei cittadini. Chiedo di sapere in che modo il Governo intende intervenire, cosa ha intenzione di fare per aiutare il comune di Lesina, soprattutto nel monitorare questo fenomeno, ormai vasto, e per capire fino a dove si è giunti.

Chiedo al Governo di seguire passo passo questo fenomeno, che altrimenti potrebbe realmente costituire un pericolo serio. Si può intervenire oggi perché la stagione estiva è conclusa e vi è poca gente a Marina di Lesina. Se il Governo intende, in sinergia con la regione Puglia e con la provincia di Foggia, si può intervenire in una stagione nella quale non vi è nessuno, vi è poca gente. Aspettare, rinviare, significa rovinare la prossima la stagione estiva, significa non poter far ritornare tanti cittadini che si sono costruiti onestamente una seconda casa e, in qualche maniera, rovinare un'economia, quella della Capitanata, che non merita questa ulteriore mortificazione. Gradirei capire come il Governo si è mosso dal momento delle

prime notizie, dato che sono certo che ha avuto notizie dal prefetto e che si sono mossi un po' tutti.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare, Roberto Menia, ha facoltà di rispondere.

ROBERTO MENIA, Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare. Signor Presidente, il Governo ha ben presente la situazione denunciata dall'onorevole Cera a proposito del dissesto idrogeologico che ha colpito il comune di Lesina Marina. A questo proposito, occorre innanzitutto premettere che il territorio di cui stiamo parlando rientra tra quelli di competenza dell'Autorità di bacino interregionale della Puglia, che ha approvato in proposito il piano di stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI), perimetrando un'estesa fascia di territorio classificata a pericolosità geomorfologica elevata o molto elevata. In particolare, l'Autorità di bacino ha sottoposto a tutela tutta l'area edificata dell'abitato, ai sensi delle norme tecniche di attuazione del PAI citato.

La situazione di criticità in cui versa il territorio è nota comunque fin dagli anni Ottanta e da allora sono stati eseguiti numerosi studi che hanno portato a conclusioni peraltro non sempre univoche e più volte, nel tempo, è stata richiesta la dichiarazione dello stato di emergenza, ai sensi dell'articolo 5 della legge n. 225 del 1992 (prima nel 2000, a cura della Giunta regionale, poi nel 2005, fino al recente agosto del 2008).

Va evidenziato che per la mitigazione del rischio idrogeologico nel territorio di Lesina furono comunque già stanziati fondi straordinari per un ammontare complessivo di 6,7 miliardi di lire, pari a 3,46 milioni di euro, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 331 del 2001, riferiti alle annualità 2002 e 2003 e trasferiti in proposito alla Regione Puglia.

Fu anche predisposto l'apposito progetto per l'esecuzione dei lavori di mitigazione e sottoposto alla valutazione del-

l'Autorità di bacino della Puglia, che ha espresso il parere di congruità. Il comune di Lesina solo quest'anno però, a febbraio, ha indetto la gara di aggiudicazione dei lavori e allo stato attuale risulta completato, da parte della stazione appaltante, l'iter per l'affidamento della realizzazione dell'intervento, ed ha definitivamente aggiudicato i lavori, anche se questi non risultano ancora avviati.

Si ritiene però che il fenomeno, data la sua complessità oggettiva descritta anche dall'onorevole Cera, necessiti comunque di approfondimenti conoscitivi, tanto che l'Autorità di bacino della Puglia ha redatto il progetto « esecutivo di indagini geognostiche finalizzate all'individuazione delle cavità presenti nel sottosuolo di Lesina Marina », e questo per un importo complessivo pari a 500 mila euro, le cui attività sono state recentemente avviate.

Attesa, però, la necessità di estendere la campagna di indagini geognostiche all'intero abitato di Lesina Marina e di acquisire tempestivamente un quadro conoscitivo unitario della situazione, indispensabile per la valutazione delle effettive condizioni di rischio per le costruzioni ivi esistenti e per l'adozione delle successive iniziative tecnico-amministrative, considerando che le somme attualmente disponibili non risultano sufficienti a garantire la suddetta estensione dello studio, il settore della Protezione civile della regione Puglia ha ritenuto utile destinare per tale scopo un importo ulteriore integrativo pari ad altri 400 mila euro, a valere sulle disponibilità di cui al DGR n. 1226 del 26 luglio 2007 e di procedere con urgenza all'istituzione di un comitato tecnico, con il coordinamento della Protezione civile regionale, al fine di fornire il supporto tecnico-istituzionale all'amministrazione comunale di Lesina per il coordinamento delle attività di indagine, nonché per l'individuazione delle misure di protezione civile da porre in essere.

Alla luce di questa situazione si ritiene, da parte del Governo, che gli eventi calamitosi di cui stiamo trattando hanno sì carattere di estensione notevole, ma non di estensione ed intensità tali da legittimare

il ricorso a mezzi e poteri straordinari, ai sensi della legge n. 225 del 1992, ma che le azioni finalizzate comunque al ripristino delle condizioni di normalità proseguano nell'ambito dei poteri e delle competenze previsti dalla normativa ordinaria, mediante l'utilizzo delle risorse presenti sul bilancio della regione Puglia.

È chiaro comunque che, sulla base delle ulteriori informazioni che potranno scaturire dagli studi promossi, si potrà esaminare definitivamente l'ipotesi di attivare anche le procedure per la dichiarazione dello stato di emergenza, quelle cioè previste dall'articolo 5 della citata legge n. 225 del 1992, allo scopo di fronteggiare il contesto critico di cui trattasi.

PRESIDENTE. L'onorevole Cera ha facoltà di replicare.

ANGELO CERA. Signor Presidente, onorevole sottosegretario, credo che trattandosi di sottosuolo nessuno è in condizione di dire che non vi siano gli estremi per l'esercizio di poteri straordinari da parte del Governo. Vi è che in Lesina Marina si formano fosse e risucchi del terreno di una grandezza incredibile. Lei immagini se questi risucchi, queste aperture di voragini finissero sotto palazzi che a Lesina Marina raggiungono anche quattro o cinque piani. Allora, come si fa a dire che per ora non si debbono usare poteri di procedura straordinaria? Credo che il Governo ne abbia l'obbligo, perché ciò che stiamo dicendo rimane datato e agli atti. Mi auguro che a Lesina Marina non succeda assolutamente nulla, ma nessuno ci può giurare. Oggi vi è la possibilità di intervenire perché non si sono verificate ancora delle morti, e credo che il Governo nazionale, con l'apporto della regione e dell'Autorità di bacino, abbia l'obbligo di interessarsi di tale questione, di « metterci il dito » e di operare quindi con urgenza. Questo significa intervenire, dimostrando che anche queste zone — che sono anche parte della nostra economia — riguardano l'interesse generale di questo Governo.

(Iniziativa per parametrare i finanziamenti alle università in rapporto alla capacità dimostrata dai singoli atenei di rispettare i parametri di efficienza e produttività – n. 2-00116)

PRESIDENTE. L'onorevole Laratta ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00116, concernente iniziative per parametrare i finanziamenti alle università in rapporto alla capacità dimostrata dai singoli atenei di rispettare i parametri di efficienza e produttività (*vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti*).

FRANCESCO LARATTA. Signor Presidente, si tratta di un'interpellanza sottoscritta da me e da circa quaranta altri parlamentari, del Partito Democratico, dell'Italia dei Valori e dell'UdC, i quali chiedono notizie e informazioni e interpellano il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca in relazione al decreto-legge n. 112 del 25 giugno 2008, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria. Con questo decreto-legge il Governo ha creato condizioni gravi anche all'interno della scuola italiana. Si tratta di una situazione molto grave, che vediamo scoppiare in questi giorni (abbiamo depositato l'interpellanza prima delle ferie estive e poi in realtà è successo molto di più e molto di più grave nel nostro Paese e nella scuola italiana). Le difficoltà sulle quali adesso voglio soffermarmi per un attimo riguardano il sistema universitario italiano in quanto ne compromettono, secondo noi, la stessa capacità di sopravvivenza e conseguentemente determinano il venir meno del ruolo istituzionale che tale sistema svolge per la crescita, l'avanzamento culturale, civile e sociale dell'intero Paese. Nel decreto-legge n. 112 del 2008 tra l'altro si concretizza una pesante riduzione del Fondo di finanziamento ordinario degli atenei e un altrettanto negativo congelamento del *turnover* (previsto nella misura del 20 per cento), che comporterà un

gravissimo impoverimento della didattica, della ricerca e dei servizi amministrativi delle università italiane.

Tale effetto si presenta fortemente penalizzante, in quanto non ha tenuto conto dell'andamento virtuoso che alcune università italiane hanno fatto registrare nella gestione delle proprie attività in questi anni, e nonostante i risultati in linea con quanto stabilito dal Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, è corrisposto un pesante sottofinanziamento agli stessi atenei.

È sostanziale e generica l'unitarietà concettuale del richiamato decreto-legge n. 112, che non tiene in alcun conto le differenti posizioni, le diverse *performance* fatte registrare dagli atenei italiani, evitando di operare, come invece sarebbe stato necessario e corrispondente a principi di correttezza valutativa, di efficacia, di efficienza, una distinzione delle posizioni in questione, con la previsione di misure e interventi dipendenti da tale posizione. Tale situazione – in particolare, mi riferisco al caso di un'università della mia regione – colpisce l'università della Calabria che in questi anni, nonostante il raggiungimento di risultati quali-quantitativi di assoluto rilievo riconosciuti dagli organi preposti alla valutazione dell'attività didattica – l'università della Calabria è uno dei punti di eccellenza della formazione universitaria italiana –, si è vista in realtà corrispondere solo parte delle risorse ad essa dovute. Ma vi può essere l'esempio di altre università italiane nelle stesse condizioni dell'università calabrese.

Per portare un esempio, tale situazione, solo nel 2007, a fronte di una valutazione che per l'UniCal si è attestata sull'1,74 per cento (Fondo di finanziamento ordinario) in realtà si è concretizzata in un riconoscimento per lo stesso ateneo del solo 1,40 per cento (Fondo di finanziamento effettivo): valutata l'1,74 per cento dunque, in realtà ottiene solo l'1,40 per cento. Per la suddetta università il divario tra Fondo di finanziamento ordinario e Fondo di finanziamento effettivo è cronico e risale già a

partire dagli anni successivi al 2000, con un conseguente mancato introito per l'università della Calabria di circa 107 milioni di euro. Tale andamento in controtendenza con la misurazione effettiva della *performance* di fatto contraddice e smentisce il patto per l'università e la ricerca presentato il 2 agosto 2007 dal Ministro dell'economia e delle finanze e dal Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, fondato sulla valutazione incentivante delle *performance* ottenute dalle università più virtuose, le quali avevano visto in questa iniziativa la possibilità di ottenere un riconoscimento economico per gli sforzi compiuti in passato, sia per quanto riguarda il perseguimento dell'eccellenza didattica e della ricerca sia per la buona gestione delle risorse pubbliche.

Quindi, signor sottosegretario per l'istruzione, l'università e la ricerca, sono pesanti e forti le ripercussioni negative che tale distorto approccio ha causato e determina per l'ateneo in questione, l'università della Calabria, ma anche per gli altri atenei nelle stesse condizioni. A questo proposito chiedo, anche a nome di tutti gli altri miei colleghi, come si intende operare per ottenere una diversificazione dell'ambito applicativo dei propri provvedimenti in rapporto alla capacità dimostrata dai singoli atenei di rispettare i parametri di efficienza e produttività e, in definitiva, di riuscire a raggiungere adeguati standard quali-quantitativi. Chiedo, inoltre, che cosa intende fare il Governo per quelle università nelle quali il rapporto tra studenti in corso e docenti equivalenti è inferiore alla media nazionale rilevata dal competente Ministero, affinché queste ultime non risultino danneggiate dal provvedimento legislativo richiamato in premessa.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per l'istruzione, l'università, e la ricerca, Giuseppe Pizza, ha facoltà di rispondere.

GIUSEPPE PIZZA, *Sottosegretario di Stato per l'istruzione, l'università e la ricerca.* Signor Presidente, Il Ministro del-

l'istruzione, dell'università e della ricerca ha già avuto modo di manifestare in molteplici interventi pubblici la sua particolare attenzione ai problemi posti dal mondo universitario, anche per quanto riguarda le disposizioni di natura restrittiva contenute nel decreto legge 25 giugno 2008, n. 112 che opera, oltre al blocco delle assunzioni per il triennio 2009-2011, anche consistenti riduzioni per il prossimo quinquennio sugli stanziamenti di bilancio destinati alle università, disposizioni ritenute inderogabili in ragione della grave situazione in cui versa il bilancio.

Nello specifico, premesso che la manovra finanziaria dispone riduzioni progressive del Fondo per il finanziamento ordinario delle università di 63,5 milioni di euro per il 2009, di 190 per il 2010, di 316 per il 2011, di 417 per il 2012 e di 455 a decorrere dall'anno 2013, è opportuno confermare che il settore universitario riveste una importanza strategica per il nostro Paese, nella considerazione che l'alta formazione e l'attività di ricerca scientifica che si svolgono nelle università costituiscono un fattore di crescita della competitività.

Pertanto è necessario un adeguato sostegno finanziario del sistema universitario per la formazione delle nuove generazioni, che devono essere preparate ad affrontare il confronto a livello internazionale e per realizzare gli obiettivi della cosiddetta strategia di Lisbona, ponendo, in particolare, la conoscenza e l'innovazione al servizio della crescita economico-sociale e, quindi, l'istruzione e la formazione al centro dei processi di crescita e modernizzazione.

Si fa comunque presente che, a decorrere dall'esercizio finanziario 2009, in sede di definizione dei criteri di ripartizione del fondo di finanziamento ordinario, verranno poste in essere tutte le misure volte a salvaguardare il normale svolgimento delle attività delle strutture universitarie, entro i limiti delle risorse disponibili.

In particolare potranno essere rivisti, di intesa con CUN, CRUI e CNSU, gli attuali indicatori a base del modello di finanziamento delle università, in modo da privi-

leggiare l'erogazione delle risorse finanziarie sui dati qualitativi nonché quantitativi, con l'obiettivo di una qualificazione della spesa.

Già dal 2009, una parte cospicua del Fondo straordinario di 550 milioni di euro, come previsto dalla legge finanziaria 2008, sarà erogato su base parametrica, da un lato attraverso l'applicazione del modello di finanziamento, privilegiando in tal modo sia gli aspetti quantitativi che qualitativi, e dall'altro destinando una quota di risorse all'accelerazione del riequilibrio.

La situazione dell'università della Calabria sarà valutata, al pari degli altri atenei, nell'ambito delle suddette misure; per quanto riguarda i finanziamenti assegnati all'università medesima, nell'ultimo triennio, quale Fondo di finanziamento ordinario, Fondi di Piano, nonché risorse assegnate sul Fondo per il sostegno dei giovani. La situazione che abbiamo ereditato dalla precedente gestione ministeriale è la seguente: per il Fondo di finanziamento ordinario nel 2006 è di 95.948.079 euro, nel 2007 di 98.594.601 euro e per il 2008 l'assegnazione provvisoria è di 102.154.718 euro. I piani di sviluppo sono stati, per il 2006 di 2.972.767 euro, nel 2007 di 3.416.157 euro e l'assegnazione provvisoria per il 2008 è di 1.349.022 euro. Per il sostegno ai giovani la tipologia di finanziamento è stata per il 2006 di 1.547.146 euro, per il 2007 di 1.321.981 euro e l'assegnazione provvisoria per il 2008 è di 409.068 euro.

Come si può notare, l'esplosione del Fondo di finanziamento ordinario (FFO), destinato in grandissima parte a spese fisse per il personale, è andata a detrimento degli altri Fondi: un *trend* che è nostra intenzione invertire. Anche a questo scopo, il Ministro, al fine di migliorare e rilanciare la funzionalità didattica e scientifica degli atenei, ha costituito un tavolo di consultazioni con i citati organismi rappresentativi del mondo universitario, (CUN, CRUI, CNSU), allo scopo di aprire un confronto sugli aspetti di criti-

cià derivanti dalla manovra finanziaria ed assumere le iniziative possibili a sostegno degli atenei.

PRESIDENTE. L'onorevole Laratta ha facoltà di replicare.

FRANCESCO LARATTA. Signor Presidente, sono profondamente insoddisfatto, perché è deludente la risposta del Governo.

Ci delude anche il fatto che lo stesso Ministro non senta il bisogno di venire qui in Aula a rispondere ad un'interpellanza, come le chiedono quaranta parlamentari. Lo fa, invece, il sottosegretario che, a mio avviso, ha soltanto letto qualche temino che gli è stato preparato, qualche cifra che non fornisce risposta a nessuna delle nostre domande. Il Governo (e, quindi, il sottosegretario ed il Ministro) finge di non capire di cosa stiamo parlando, perché la domanda è chiara e non vi è stata alcuna risposta.

Io e i miei colleghi chiedevamo soprattutto di capire e di sapere se, ad esempio, il Governo intendesse mantenere fede al Patto per l'università e la ricerca presentato il 2 agosto 2007 dai Ministri dell'economia e delle finanze e del MIUR, fondato sulla valutazione incentivante delle *performance* ottenute dalle università italiane. Inoltre, caro sottosegretario, non trovo alcuna risposta convincente rispetto a dati precisissimi. Lei ha riportato molte cifre, le conosciamo, sono dati di bilancio e sono pubblici, ma non ci dice, ad esempio, visto che si parlava delle università della Calabria, perché la valutazione effettuata dall'Unical dell'1,74 per cento delle risorse (che si sarebbe dovuto ottenere dal Fondo di finanziamento ordinario), si è attestata all'1,40 per cento, passando, quindi, dall'1,74 all'1,40 per cento del Fondo di finanziamento effettivo. Lei non dice, se questa cifra sarà recuperata, né come, né in quale modo.

Sento riferire generiche espressioni: che il Ministro si è particolarmente preoccupato della situazione dell'università, che il Ministro e il sottosegretario parlano di importanza strategica dell'università, che

poi si terranno i tavoli nel 2009 e che probabilmente con la legge finanziaria per il 2009 si troveranno altre risorse, ma che dipende dai fondi di bilancio, eccetera. Sono promesse generiche: siamo ancora ai confronti e alle valutazioni e non ci rendiamo conto della gravità della situazione, non solo per le università calabresi, ma anche per le altre università italiane.

Il Governo con il decreto-legge n. 112 ha realizzato tagli massicci, insopportabili ed anche indistinti su tutte le università italiane, senza una logica, senza metodo, trattandole tutte allo stesso modo, anche quelle virtuose, che hanno saputo gestire le risorse e che già in passato erano state penalizzate.

Ma andiamo ben oltre le università, caro sottosegretario. Il Ministro, che si presenta in modo gradevole, come una donna bella e graziosa, in realtà, dietro questo aspetto così gradevole, nasconde il volto arcigno di una macellaia, che sta facendo a pezzi l'università, la scuola italiana, le scuole superiori e, perfino, le scuole elementari, che erano un vanto per questo nostro Paese (*Applausi dei deputati del gruppo Italia dei Valori*)! E lo fa senza un progetto chiaro, senza un'idea della scuola italiana, senza tener conto che, ammazzando la scuola, il Governo fa a pezzi la società.

Era questo che i quaranta parlamentari del Partito Democratico, dell'Italia dei Valori e dell'UdC volevano sentirsi dire questa mattina dal Ministro che, evidentemente, non ha trovato un minuto per venire qui in Aula a parlare con il Parlamento. Ma questo Governo non parla mai in Aula, non decide mai le questioni insieme a noi, lo fa per decreto-legge e sui decreti-legge si pone poi la fiducia! Non si discute di ciò che sta accadendo alla scuola italiana, non si parla delle conseguenze drammatiche. Ma di cosa vogliamo parlare? Degli 87 mila licenziamenti degli insegnanti, dei quarantamila non docenti che perderanno il posto di lavoro, degli accorpamenti, delle soppressioni di scuole, degli istituti che non ci saranno più?

Vorrei citare una fonte pubblicata pochi giorni fa. Legambiente, che si occupa di piccoli comuni, ha fatto uno studio: soprattutto nei piccoli comuni e nei centri montani (l'Italia è costituita per la stragrande maggioranza di tantissimi centri montani e piccoli comuni) rischia di chiudere il 90 per cento delle scuole materne e sette scuole elementari su dieci. Lo sa questo il Ministro? Ne vogliamo parlare, ne vogliamo discutere o parliamo solo di grembiolini e di maestro unico? Di cosa parliamo? È questa la risposta?

Parliamo piuttosto di una scuola nuova, autonoma e forte, che dobbiamo tutti insieme rilanciare, perché ha molti problemi; parliamo anche di tagli, è giusto: dobbiamo parlare di tutto quello che non va. E, invece, di cosa stiamo parlando? Di uno *spot*, di reintrodurre il grembiolino, di tagliare le ore di lezione e di tornare alla maestrina unica. Di cosa parliamo?

Non è di questo che ha bisogno la scuola italiana! La scuola italiana ha bisogno di molto di più, di meglio, non di tagli forsennati, senza logica, senza un progetto, senza un'idea! Vogliamo forse portare la scuola italiana al fallimento? La vogliamo privatizzare? Parliamo di fondazioni: le fondazioni nelle scuole italiane. Parlo, ad esempio, della mia regione: il Ministro ci ha concesso il piacere e l'onore di venire a risiedere per qualche settimana in Calabria (non dico perché, lo hanno detto i giornali, non aggiungo altro). Ora, ella conosce forse la situazione delle scuole meridionali? Quali fondazioni, quali privati possono investire nelle scuole pubbliche del meridione?

Ma non si tratta solo di questo, perché siamo sicuri, siamo tutti convinti che, invece, l'università, la scuola superiore e la scuola dell'obbligo vadano rafforzate e potenziate dallo Stato, perché sono scuole pubbliche. Invece, questo Governo e questo Ministro cosa fanno? Anziché guardare avanti, guardano al passato, tornano indietro e mettono in ginocchio la scuola.

Al momento di approvare il decreto-legge n. 112 del 2008, il Ministro dell'istruzione ha spiegato candidamente — lei lo ha detto, no? — che vi sarà un

taglio di 87 mila posti di lavoro in tre anni (il 7 per cento della spesa), aggiungendo che bisogna tornare ad insegnare bene l'italiano e la matematica, poche cose, ma bene. Ecco perché poi tagliamo le ore di lezione ed accorciamo addirittura i giorni di scuola!

Ebbene, tutto questo per fare che cosa? Quale modello di scuola? Come siamo orientati nel contesto europeo? Qual è il nostro riferimento? Non solo non si investe sulla scuola, signor Presidente, ma la si destruttura: si destruttura quel poco che funziona nel sistema. Continuando così, si cancella anche un sistema di scuola che, con i suoi limiti, ha funzionato e che per anni ci ha dato risposte; oggi, esso non regge più il passo con i tempi. Tuttavia, come la sostituiamo? Come la cambiamo? Con quale idea?

Per tornare ai tagli, parlavamo degli 87 mila docenti, dei 40 mila amministrativi, per non parlare poi del problema sociale che questo comporta e del tempo pieno! Le famiglie come pagheranno questo costo enorme delle scuole elementari, che non avranno più il tempo pieno?

Il problema sociale è sostenuto anche da Antonio Marziale, presidente dell'Osservatorio sui diritti dei minori, il quale si concentra proprio su questo aspetto e dice che, in particolar modo nel sud, nel Mezzogiorno (dove, al contrario, occorrerebbe istituire punti di istruzione scolastica anche nel più sperduto paesino), i tagli porteranno allo smantellamento del sistema scolastico pubblico; è qui, in realtà difficili, che sono a rischio le scuole elementari, le scuole dell'obbligo, le scuole medie e le materne.

A questo punto, proprio parlando del Mezzogiorno e dell'importanza della scuola nel Mezzogiorno, vorrei citare Giovanni Falcone, il quale, ai giornalisti che gli avevano chiesto se l'esercito avrebbe potuto contribuire alla sconfitta della mafia, rispose di sì, ma subito dopo precisò che l'esercito a cui egli alludeva era costituito da maestri elementari, da docenti e da università, non già da militari!

(Iniziativa normativa per ripristinare le originarie fattispecie e le pene relative ai reati di attentato contro la Costituzione, di attentati contro l'integrità l'indipendenza e l'unità dello Stato e di attentato contro gli organi costituzionali e contro le assemblee regionali - n. 2-00125)

PRESIDENTE. L'onorevole Di Pietro ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00125, concernente iniziative normative per ripristinare le originarie fattispecie e le pene relative ai reati di attentato contro la Costituzione, di attentati contro l'integrità, l'indipendenza e l'unità dello Stato e di attentato contro gli organi costituzionali e contro le assemblee regionali (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti*).

ANTONIO DI PIETRO. Signor Presidente, ringrazio il Governo che è qui presente per riflettere su un tema che, davvero pacatamente, vogliamo porre all'attenzione del Governo e di questo Parlamento.

Si tratta di un tema che credo sia opportuno riprendere in considerazione, perché ritengo che nella scorsa legislatura, nel 2004, il disegno di legge (che, in realtà, fu approvato nel 2006, ma venne presentato già alla fine del 2004) molto sbrigativamente è diventato nuova legge dello Stato.

Allora si discusse e si approvò un progetto di legge d'iniziativa del deputato Lussana, poi divenuto la legge n. 85 del 2006. In quella sede si discusse e vennero riformati soprattutto gli articoli 283, 241 e 289 del codice penale. Questi tre articoli attengono tutti alla tutela dello Stato e della Costituzione, sia nella sua formazione sia nella sua integrità ed indipendenza e alla tutela, inoltre, degli organi costituzionali.

Questi tre articoli sono stati modificati partendo dalla seguente *ratio*, così illustrata, a suo tempo, nella relazione iniziale: c'è necessità, si disse allora, di modificare i reati di opinione, perché la

libertà di opinione, di associazione, di iniziativa e di partecipazione rappresentano diritti politici fondamentali e perché si tratta di valori presenti nella Costituzione.

Non v'è dubbio che bisogna stare molto attenti quando si parla di libertà di opinione e della necessità di prevedere un reato con riferimento alle opinioni espresse. Non v'è dubbio che c'è e ci deve essere un grande dibattito in ordine a questo tema sul quale torneremo prossimamente, perché riteniamo che il Parlamento debba porre maggiore attenzione ai limiti entro i quali il diritto di opinione può esercitarsi, in spregio ad altri diritti fondamentali dell'individuo.

Ma non è questo il tema: il problema è che, in nome dei reati di opinione, sono state modificate norme che con i diritti e i reati di opinione non c'entrano assolutamente nulla. L'articolo 283 del codice penale non prevede un reato di opinione, né tanto meno è ascritto alla parte del codice penale che riguarda tali reati.

Sia l'articolo 283 sia l'articolo 241 dicono espressamente che si deve punire il comportamento di chiunque commette un fatto diretto, in modo non equivoco, a mutare la Costituzione dello Stato oppure la forma del Governo, oppure, per quanto riguarda l'articolo 241, a sottoporre il territorio dello Stato o una parte di esso a una sovranità straniera o a menomare l'indipendenza o l'unità dello Stato. Questo non c'entra niente con i reati di opinione.

Bisogna quindi chiedersi perché, sotto le mentite spoglie del reato di opinione, sono state introdotte modifiche sostanziali sia in ordine al precetto sia alla sanzione per reati così importanti che attengono all'integrità dello Stato, all'inviolabilità della Costituzione se non attraverso le forme di revisione costituzionali e all'intangibilità del territorio nazionale.

La motivazione allora era molto semplice. Ricordiamo la storia recente: alcuni erano saliti sul campanile di Venezia e bisognava trovare una forma per ridurre la previsione della sanzione e così venire incontro a caricature di attentati all'integrità e all'indipendenza dello Stato. Che si

trattasse di una caricatura nessuno lo mette in dubbio, anche se c'è stato un risvolto penale con delle conseguenze penali per la violazione della legge.

Il problema è un altro. Non dobbiamo discutere in relazione all'esigenza di un'urgenza immediata: se queste norme sono state previste nel codice e se ancora adesso ci sono, vuol dire che il legislatore, l'ordinamento, lo Stato italiano si è voluto tutelare nel caso in cui un domani qualcuno non faccia una caricatura ma una carica nei confronti dello Stato.

Quindi, il fatto che queste norme esistano è più che doveroso e legittimo. Ci dobbiamo chiedere oggi, finita la *boutade* della carica con il carro armato da «giocherellone» che doveva assaltare Venezia, se, in nome di quell'esigenza particolare, sia opportuno mantenere in vita una norma che un domani potrà risultare pericolosissima in quanto ha aperto il varco ad una possibilità di attentare all'integrità dello Stato, all'unità della nazione ed alla Costituzione senza bisogno di ricorrere alla violenza, perché di questo parliamo.

In che cosa sono consistite le modifiche? Esse sono state sostanzialmente due, mascherate dal reato di opinione, che però non c'entra niente. È stato previsto che si viola la norma, configurando il reato di attentato contro la Costituzione dello Stato o quello di attentato contro l'integrità, l'indipendenza e l'unità dello Stato, soltanto quando il fatto è commesso con violenza. Certo, se c'è un'invasione barbarica è ovvio che va combattuta; ma davvero vogliamo pensare che non ci possano essere altri modi per attentare alla Costituzione e all'integrità dello Stato? Davvero vogliamo crederlo?

Per evitare di essere sempre tacciato di massimalismo e giustizialismo, leggo come la migliore dottrina ha commentato questa modifica al codice penale, che, ripeto, è dovuta più agli interessi privati di una forza politica — intendo interessi privati politici, non vorrei essere frainteso — che alla necessità di intervenire su una norma così delicata per la tenuta democratica del nostro ordinamento.

Tullio Padovani in *Guida al diritto* n. 14 del 2006, commentando la legge, afferma che in linea di principio prevedere che, se fatto con violenza deve essere punito ancor di più è giusto, ma lo si punisca con un'aggravante ulteriore. Prevedere, però, come elemento costitutivo del reato la sola violenza vuol dire escludere la punibilità di tutti gli altri fatti e di tutte le altre azioni che possono essere commessi per perfezionare il reato. Si afferma che un ordinamento democratico certamente non vincola i fini politici, ma deve essere inflessibile sui mezzi utilizzati per conseguirlo. Se il fine politico è la conquista del potere da parte di una forza politica, di un personaggio rispetto ad altri, ben venga se riesce ad emergere democraticamente, ma certamente non può utilizzare metodi che nel loro insieme di fatto travalicano la liceità.

Allora, il requisito della violenza — dice Padovani — è incongruamente restrittivo, perché esso esclude la rilevanza di altre forme di illiceità: l'abuso, l'usurpazione, la frode. Si tratta di forme di illiceità che — aggiungo io — sono non meno importanti, non meno delicate, non meno gravi della violenza, a volte ancora di più perché la violenza la vedi e ti viene voglia di reagire e di essere un partigiano. Quando, invece, si interviene attraverso la frode, attraverso la captazione del consenso, attraverso la coartazione della volontà, attraverso l'imbonimento, si persegue un fine in modo ancor più subdolo perché si addormentano e si zittiscono le coscienze.

Affermano ancora Padovani e la migliore dottrina sul punto (anzi l'unica perché in dottrina non c'è stato uno solo che si è pronunciato a favore di questa norma, che è nata in Parlamento, ma di cui non si è discusso in alcun modo in termini positivi in dottrina) che il riferimento limitativo alla violenza finisce, in sostanza, con l'accentuare un carattere deteriore: quello del nemico esterno.

Ecco, questo è un altro tema di cui molto si è dibattuto in dottrina e lei, signor sottosegretario, che è più preparata di me sui temi del diritto, può senz'altro convenire con me che una fattispecie di

questo genere la si può inquadrare sia con riferimento al nemico esterno sia con riferimento al nemico interno, perché non v'è dubbio che questa norma, così come riformulata, tutela dal nemico esterno, dall'aggressione violenta da parte di un altro Stato, ma come fa a difendere dal nemico interno, dalla cosiddetta « criminalità intranea »? La « criminalità intranea » non ha bisogno necessariamente della violenza, perché può usare altri mezzi. E quali altri mezzi?

Noi chiediamo oggi che si discuta e si rifletta su questo tema per ragioni molto importanti, delicate. Leggendo il giornale di oggi, tutti i giornali di questa mattina — non di ieri, di oggi — si parla di un eurodeputato italiano che va al raduno dei naziskin, e pazienza se nella piazza di Colonia ci saranno anche un po' di teste rasate, croci uncinata, simboli delle SS, mani tese! Oggi si sta sviluppando nel Paese, e fuori dal Paese, un movimento di integralisti che abbiamo conosciuto e dei quali dovremmo avere ancora memoria. Si dice: « ma è Borghezio »! È Borghezio, ma se domani fosse « Borgosio », fosse un altro capace di mettere insieme tutte queste teste rasate e quant'altro? La norma non deve essere fatta prevedendo che tanto oggi non abbiamo un uomo pelato all'altezza della situazione; un domani potremmo avere questo uomo pelato all'altezza della situazione e magari anche con i capelli rifatti!

Noi dobbiamo porci oggi il problema di fare una norma che preveda la tutela rispetto a ciò che può accadere domani. È vero o non è vero che in questi giorni si sta discutendo di nuovo sulla fenomenologia del fascismo e dell'antifascismo? In quest'Aula, ancora ieri, c'era chi veniva con le magliette su cui era scritto: « Sono orgoglioso del mio passato », un passato che la Costituzione vieta, in quest'Aula! In questi giorni ancora esponenti di Governo si sono espressi a favore del riconoscimento del fascismo, in quest'anno ancora il sindaco della capitale d'Italia si è espresso in questo senso...

PRESIDENTE. La prego di concludere.

ANTONIO DI PIETRO. ... in questi giorni ancora Azione Giovani (specifico il raggruppamento) si è espresso in questo senso.

Allora noi rispetto a tutto ciò che sta accadendo nel mondo esterno e nel mondo interno abbiamo davvero la necessità ancora di mantenere questa norma, che è nata per un'esigenza particolare: salvare il soldato Ryan nostrano, il soldatino di Venezia? Abbiamo davvero ragione di non interrogarci se non sia necessario prevedere nella norma la possibilità che si realizzi un

PRESIDENTE. La prego di concludere.

ANTONIO DI PIETRO. Concludo, signor Presidente, perché poi voglio interloquire con il Governo, e, mi auguro, apprezzare l'intervento del sottosegretario. Questa è la richiesta che facciamo: oggi davvero vale la pena di mantenere in piedi una norma così anacronistica, così pericolosa, così delicata, togliendo altre possibilità...

PRESIDENTE. Onorevole Di Pietro, deve concludere.

ANTONIO DI PIETRO. ... per impedire che si disintegri lo Stato e si attenti alla Costituzione e limitarla solo alla violenza fisica, rischiando di arrivare a tutto questo? La ringrazio (*Applausi dei deputati del gruppo Italia dei Valori*).

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la giustizia, Maria Elisabetta Alberti Casellati, ha facoltà di rispondere.

MARIA ELISABETTA ALBERTI CASELLATI, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*. Signor Presidente, la recente legge 24 febbraio 2006, n. 85 ha rivisitato la materia dei reati di opinione, dei delitti contro la personalità dello Stato e dei delitti contro la religione, materia da molto tempo considerata non conforme al rilievo e alla tutela conferita dalla

Costituzione italiana al diritto di libera manifestazione del pensiero, e non soltanto dal 2004.

In particolare, con la legge in questione si è proceduto, in alcuni casi, alla riformulazione della condotta incriminata ed al conseguente adeguamento della sanzione penale; in altri casi si è, invece, disposta la sostituzione della pena detentiva con quella pecuniaria, ovvero è stata prevista l'abrogazione di alcuni reati.

Nel 2006, nel valutare l'impatto della riforma sul sistema, il Ministro della giustizia ha affermato, in proposito, che con la novella si raggiungeva l'obiettivo di « cancellare, per la prima volta nella storia della Repubblica, una serie di reati che ormai nulla avevano a che fare con la libertà di pensiero e di opinione che caratterizza uno stato democratico ».

Per quanto riguarda le modifiche apportate ai « reati contro la personalità dello Stato », va evidenziato come la riforma menzionata concretizzi un'esigenza di adeguamento di diverse fattispecie criminose avvertita già in precedenza. Infatti, le norme contenute negli articoli presenti nel titolo I del libro II del codice penale, oggi modificati, sono il portato storico di una concezione politico-ideologica da tempo superata ed incompatibile con il nuovo assetto di valori delineato dalla Carta fondamentale.

La dottrina, pertanto, auspicava una lettura interpretativa che fosse sganciata dal concetto astratto di « personalità dello Stato », inteso quale entità autonoma portatrice di interessi propri, e che privilegiasse la tutela degli elementi essenziali dell'ordinamento costituzionale improntato al metodo democratico — e non ad una democrazia debole, onorevole Di Pietro — che fosse improntato al pluralismo politico e, soprattutto, alla libertà di manifestazione del pensiero.

Del resto tale esigenza adeguatrice è stata avvertita anche dalla Commissione Grosso che nella relazione sugli orientamenti e le priorità di una riforma del codice penale, proponeva l'eliminazione, o quantomeno la correzione, delle figure di

reato menzionate dagli interpellanti poiché sganciate da una tangibile offesa ad interessi protetti.

Con l'attuale disciplina vengono espunte dal codice alcune fattispecie di delitti contro la personalità dello Stato che non hanno trovato larga applicazione e che non risultavano più rispondenti alle mutate esigenze di tutela: è il caso degli articoli 269, 272, 279, 292-bis e 293 del codice penale. Altre ipotesi di reato, sempre inerenti alla manifestazione di opinioni ed ideologie politiche, di contro, sono state riformulate in modo da presentare una maggiore specificazione rispetto al testo precedente, integrando la condotta perseguita, non più meri « fatti diretti », bensì « atti violenti diretti ed idonei ».

Si rileva, peraltro, che in diverse occasioni la Corte costituzionale era stata chiamata a verificare la compatibilità di tali norme con i principi fondamentali contenuti nella Costituzione, a volte ravvisando il contrasto — come nel caso della sentenza n. 87 del 6 luglio 1966, con cui la Corte ha dichiarato incostituzionale, in relazione all'articolo 21 della Costituzione, il comma secondo dell'articolo 272 del codice penale — altre volte, invece, offrendo un'interpretazione orientata.

Va, poi, segnalato che la legge n. 85 del 2006 ha disposto modifiche anche in relazione ai delitti contro la religione procedendo, al di là delle singole disposizioni in tema di sentimento religioso, ad eliminare, o comunque ridurre, la condanna alla reclusione per le fattispecie di reato interessate dalla riforma, salve le ipotesi di condotta caratterizzata dalla violenza.

Nello specifico, l'articolo 1 della legge n. 85 del 2006 ha modificato l'articolo 241 del codice penale, che punisce gli attentati contro l'integrità, l'indipendenza e l'unità dello Stato. La condotta incriminata, prima dell'entrata in vigore della nuova normativa, sanzionava i fatti diretti a sottoporre il territorio dello Stato, o una parte di esso, alla sovranità di uno Stato straniero, a menomare l'indipendenza dello Stato, a disciogliere l'unità dello Stato ed il reato era punito con l'ergastolo.

Rispetto alla precedente formulazione, il nuovo testo dell'articolo 241 precisa che la condotta, per essere penalmente rilevante, deve concretarsi in atti violenti. Inoltre, la pena dell'ergastolo è stata sostituita con quella della reclusione non inferiore a dieci anni.

Il legislatore ha, poi, ritenuto opportuno inserire nell'articolo in questione una clausola, espressione del principio dell'assorbimento, secondo cui l'articolo 241 trova applicazione solo nel caso in cui il fatto non costituisca più grave reato ed ha aggiunto un'aggravante specifica consistente nella commissione dell'illecito con violazione dei doveri inerenti l'esercizio di pubbliche funzioni.

Per quanto riguarda, invece, la fattispecie di attentato contro la Costituzione dello Stato, prevista dall'articolo 283 del codice penale, la precedente formulazione puniva con la reclusione non inferiore a dodici anni chiunque commetteva un fatto diretto a mutare la Costituzione dello Stato o la forma di Governo con mezzi non consentiti dall'ordinamento.

L'articolo 3 della legge 24 febbraio 2006, n. 85, ha circoscritto, anche in questo caso, l'ambito della fattispecie alle sole condotte violente, fissando la pena edittale solo nel minimo, individuato nella reclusione non inferiore a cinque anni.

Quanto al reato di cui all'articolo 289 del codice penale, in base alla precedente formulazione, veniva punito, invece, con la reclusione non inferiore a dieci anni, chi avesse commesso un fatto diretto a impedire, in tutto o in parte, anche temporaneamente, al Presidente della Repubblica o al Governo, l'esercizio delle attribuzioni o delle prerogative conferite dalla legge, ovvero alle Assemblee legislative o ad una di queste, o alla Corte costituzionale o alle assemblee regionali, l'esercizio delle loro funzioni. Tale norma stabiliva, inoltre, che il fatto diretto soltanto a turbare l'esercizio delle attribuzioni, prerogative o funzioni suddette era sanzionato con la reclusione da uno a cinque anni.

L'articolo 4 della legge 24 febbraio 2006, n. 85, ha riformulato l'articolo 289 del codice penale nel senso di limitare,

anche in questo caso, la condotta penalmente rilevante ai fatti commessi con violenza, eliminando, inoltre, il riferimento all'illecito compiuto mediante turbativa e riducendo la sanzione a quella della reclusione da uno a cinque anni.

Tanto premesso, va evidenziato che, prima dell'entrata in vigore della legge n. 85 del 2006, si era lungamente discusso in ordine alla portata dei reati di attentato, ritenendosi inizialmente dalla giurisprudenza che, per integrare dette fattispecie, fosse sufficiente un qualsiasi atto intenzionalmente diretto a ledere il bene protetto, indipendentemente dalla sua idoneità a raggiungere lo scopo. Tale interpretazione, però, poneva un problema di ordine costituzionale, in quanto l'articolo 25 della Costituzione subordina la sanzione penale alla commissione di un fatto, ovvero di una condotta materiale ed offensiva.

La successiva giurisprudenza (che certamente, onorevole Di Pietro, non aveva in mente pretesi interessi di partito), per ovviare al problema, era pervenuta alla ricostruzione dei reati di attentato come di pericolo concreto, richiedendo quindi una condotta causalmente idonea ai fini dell'incriminazione, in ossequio al principio costituzionale di offensività. Era stato anche più volte auspicato, però, un intervento legislativo sulle previsioni normative contenute negli articoli in esame, al fine di renderli conformi ai principi costituzionali.

A questo fine giova ricordare quanto evidenziato nella relazione conclusiva della Commissione per la riforma del codice penale presieduta dal professor Grosso ove, tra l'altro, è testualmente affermato: « Come è noto, i delitti di attentato si ritrovano oggi soprattutto fra i delitti contro la incolumità pubblica e fra i delitti contro la personalità dello Stato. La previsione dei secondi presenta invece la totale assenza di analoghi dettagli tipizzanti di previsione normativa, ma secondo una scelta politico-legislativa tradizionale appare appiattita sulle formule di stile "chiunque compie atti diretti a", "chiunque attentava". In questo campo il lavoro di riforma dovrebbe essere, pertanto, particolarmente incisivo ».

La legge 24 febbraio 2006, n. 85 ha cercato, appunto, di realizzare una riforma della materia che tipizzasse in modo estremamente puntuale, come evidenziato dal relatore del provvedimento, onorevole Lussana, nella seduta n. 645 del 27 giugno 2005, le condotte incriminabili, sul presupposto che fossero meritevoli di incriminazione solo i comportamenti violenti, in modo da escludere chiaramente dal campo di applicazione delle nuove disposizioni tutte quelle condotte, non violente, che potessero invece considerarsi riconducibili ad una forma di manifestazione del pensiero.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Pietro ha facoltà di replicare.

ANTONIO DI PIETRO. Signor Presidente, signor sottosegretario, ho ascoltato la sua risposta con attenzione e sono convinto che il Governo sbaglia e che, comunque, il Parlamento dovrebbe farsi carico di affrontare questo problema. Infatti, il tema lo ha riposto nelle sue parole finali proprio il sottosegretario un minuto fa, quando ha detto di condividere il fatto che, solo quando c'è violenza, si debbano realizzare queste forme di reato e ha spiegato — oserei dire giustificato — le ragioni facendo ricorso molto spesso alla Corte costituzionale e ai principi sanciti dalla stessa.

In realtà, la Corte costituzionale o non ha detto questo o ha detto quel che ha detto con riferimento ad altri articoli, non all'articolo 241 né all'articolo 283 del codice penale. Lo ha detto con riferimento all'articolo 272 del codice penale, sancendone la parziale incostituzionalità. Ma con riferimento agli articoli 283 e 241, vale a dire, a chi commette atti diretti in modo non equivoco a mutare la Costituzione o la forma di Governo o a sottoporre il territorio dello Stato o parte di esso ad autorità straniera o a menomare l'indipendenza di tutta o una parte dello Stato, la Corte costituzionale è intervenuta dicendo che queste norme — lo ha detto ancor prima che venissero modificate — erano costituzionali e non incostituzionali.

Noi vogliamo che queste norme siano affrontate nella discussione, cioè ci poniamo il problema se davvero possiamo credere che reati di questo genere, gravissimi per l'esistenza stessa del nostro Paese, si possano realizzare solo con la violenza. Noi non siamo convinti. Noi dell'Italia dei Valori, poniamo all'attenzione del Governo, del Parlamento e del Paese questo tema: esistono oggi mezzi e strumenti, diversi dalla violenza fisica e dalle invasioni barbariche per — leggo dall'articolo 241 — menomare l'indipendenza o l'unità dello Stato? Per fare una secessione? Esistono forze politiche che all'interno di questo Parlamento legittimamente, legittimamente — lo ripeto tre volte —, legittimamente portano avanti l'idea della secessione, e che stanno all'interno del Parlamento.

Ma se poi queste forze politiche, un domani, dovessero, non loro o anche altri, utilizzare strumenti diversi dalla violenza per volere la secessione, come ci difendiamo? Questo è il tema! È il tema che lei ripropone, ricorrendo all'interpretazione della Corte costituzionale, quando dice che la Corte costituzionale stessa ha posto un problema, vale a dire che, così come formulate, nell'insieme, queste norme rischiano di essere troppo generiche e, quindi, troppo aleatorie e di difficile interpretazione; tant'è vero, come è vero, che la giurisprudenza ha dovuto delimitarle.

Ma lei stessa ha detto esattamente che c'è necessità di una rivisitazione, per individuare una condotta causalmente più idonea. Individuiamo la condotta causalmente più idonea, ma non è detto che l'unica condotta idonea sul piano del rapporto causale tra causa ed effetto debba essere la violenza: possono essere anche altri mezzi.

Per l'appunto, mi permetto di segnalare alcuni, ma soltanto a mo' di « indice », perché ognuno di questi temi comporterebbe un'apposita riflessione, una sessione del Parlamento. È vero o non è vero che, a fianco della Costituzione formale, in questi anni si è sviluppata una Costituzione materiale, i cui comportamenti singolarmente presi appaiono ininfluenti, ma nel loro insieme, messi tutti

insieme, rientrano in uno schema per cui possono attentare alla Costituzione? È tanto vero che ci hanno fatto un processo, che si chiama processo alla P2, perché stiamo parlando di questo. È tanto vero che ci hanno fatto un processo! E la P2 non usava la violenza, non usava le armi, ma si era posta un problema molto importante, che si sta attuando. Cito alcuni aspetti. È vero o non è vero che le leggi elettorali attuali tolgono al cittadino il potere di scegliere chi è il candidato, chi sta in Parlamento? È vero o non è vero che qui siamo solo cinque persone a decidere chi deve stare qua dentro? Questa non è una Costituzione materiale delicatissima? Se lo si fa qua dentro, in forma democratica, *nulla quaestio*, ma se tutto rientra in un progetto criminoso, che fuori da qui viene eterodiretto, e se anche chi sta qui si decide ad alzare la mano sulla base di un'intimidazione o di una connivenza, come la risolviamo?

È vero o non è vero che esiste un'informazione bloccata? Berlusconi, voglio dire, sta alla politica come Fede sta all'informazione: lo conosci! L'informazione è bloccata per altri termini, perché non esiste una stampa pura, un'informazione pura, e ognuno che edita qualcosa è proprietario di qualche altra cosa, per cui porta avanti l'interesse che fa capo a quell'altra cosa che fa. Se questo sistema dell'informazione viene eterodiretto, è una violenza fisica? Non lo è, ma anche questo contribuisce, nella costruzione della Costituzione materiale, a creare i presupposti che, nel loro insieme, insieme a tante altre cose che dirò, se vanno a far parte di un'organizzazione criminale non violenta, ma intelligente, uccidono la democrazia, senza che te ne accorga.

È vero o non è vero che esiste un conflitto di interesse perenne nel nostro Paese? È vero o non è vero che nel nostro Paese, addirittura, il nostro Parlamento, molte volte eterodiretto, non risponde neanche alle sentenze della Corte di giustizia europea in materia di informazione? È vero, perché c'è stata una sentenza della Corte di

giustizia europea che dice che c'è un canale televisivo che indebitamente sta trasmettendo alle spalle di altri.

È vero o non è vero che i decreti-legge sono diventati una norma? È vero o non è vero che i decreti-legge partono dalla Presidenza del Consiglio in un modo per essere siglati dal Capo dello Stato e qui, in ventiquattro ore, si fanno modifiche con emendamenti governativi più lunghi dei decreti-legge, totalmente stravolgendo l'originario decreto-legge siglato dal Capo dello Stato, eliminando il suo ruolo (*Applausi dei deputati del gruppo Italia dei Valori*)?

È vero o non è vero che la Corte costituzionale viene nominata, per la maggior parte, da organizzazioni di partiti che si dividono il potere nella scelta dei giudici costituzionali e che, quindi, ci potrebbe essere una potenzialità di pericolo grave? Tutto legittimo, se avviene all'interno del Parlamento, ma se viene eterodiretto da una forza esterna, senza bisogno di carri armati che invadano l'Italia, ciò può attentare al nostro Paese.

È vero o non è vero che c'è un abuso di normazione delegata? I decreti legislativi, che vengono sempre più, con leggi deleghe, richiesti al Parlamento, vengono sempre più abusati, nel senso che la legge delega, sempre di più, sta diventando una normazione di principio, un quadro di riferimento entro cui poi il Governo può fare tutto e il contrario di tutto.

È vero o non è vero che ancora oggi, in questi giorni, attraverso decreti legislativi, è stato dato mandato ai singoli ministri, al Ministro dell'economia per la precisione, che con provvedimenti amministrativi possono modificare leggi di questo Parlamento? Addirittura provvedimenti amministrativi che modificano le leggi! È vero. E tutto questo non è violenza fisica: tutto questo oggi dobbiamo valutare se può far parte di un piano, certamente ne faceva parte quando si parlava di P2 e quando si parlava di logge massoniche. Ma potrà farne parte un domani; e abbiamo o non abbiamo il dovere oggi di intervenire per evitare che un domani avvenga?

È vero o non è vero, per quanto riguarda il sistema dell'informazione RAI,

che dobbiamo approvare in questi giorni, che si sta discutendo — oggi sta scritto sul giornale, non sul giornale di ieri! —, che bisogna spicciarsi a costituire la Commissione parlamentare perché i partiti devono decidere quanto va al centrodestra e quanto al centrosinistra? E l'informazione lottizzata in questo modo, se è eterodiretta, che cos'è se non un attentato all'organo costituzionale dello Stato (*Applausi dei deputati del gruppo Italia dei Valori*)?

È vero o non è vero che c'è una proliferazione di leggi *ad personam*, per cui la stessa giustizia non è uguale per tutti? Addirittura ci sono delle persone che non sono uguali alle altre! È vero o non è vero che in questo Parlamento, in quest'Aula, il Presidente di quest'Aula non possiamo sapere se ha usato la barca dei vigili del fuoco fuori dagli orari di servizio e fuori dai loro compiti, perché non possiamo processarlo? È vero!

PRESIDENTE. La invito a concludere.

ANTONIO DI PIETRO. Allora voglio dire, vedete, dobbiamo stare attenti (e concludo): le norme vanno fatte in via preventiva per prevedere ciò che un domani accadrà, perché quando accade è troppo tardi. Quando accade c'è una Costituzione di fatto e una situazione di fatto che dopo legittima *ex post* tutte le nefandezze che sono state fatte prima. E oggi come oggi ci sono tante possibilità, che, messe tutte insieme, se un domani una *Spectre* diretta da fuori del Parlamento ne assume, come la P2 stava tentando di fare, il potere, può occupare lo Stato, può attentare alla Costituzione, può attentare alle forme di Governo, può modificare la Costituzione, può sottoporre ad una sovranità diversa lo Stato italiano o, soprattutto, minare l'indipendenza e l'unità dello Stato.

PRESIDENTE. Deve concludere, onorevole.

ANTONIO DI PIETRO. Se ce ne accorgiamo in tempo possiamo salvare il nostro Paese. Questo è il tema politico che po-

niamo all'attenzione del Governo, del Parlamento e del Paese (*Applausi dei deputati del gruppo Italia dei Valori*).

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

Sull'ordine dei lavori (ore 13).

MARIO PEPE (PdL). Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIO PEPE (PdL). Onorevole Di Pietro, venga con noi il 20 settembre, a fare un lavacro e a ricordare le radici del nostro Stato e della nostra unità nazionale!

Signor Presidente, intervengo in quest'Aula desolatamente vuota perché resti agli atti un invito, un appello che intendo rivolgerle. Fra due giorni ricorre l'anniversario della battaglia di Porta Pia, una data troppo spesso dimenticata, eppure una data importante, non soltanto per lo Stato italiano, ma soprattutto per la Chiesa cattolica. Dalla perdita del potere temporale la Chiesa cattolica trasse uno slancio verso una spiritualità più alta. Il 20 settembre per noi è soprattutto l'affermazione di un principio: la Chiesa può essere libera solo se lo Stato è libero, e lo Stato è libero quando non ha bisogno di utilizzare la forza per imporre una dottrina, lo Stato è libero quando usa la forza solo per difendere la libertà dei cittadini.

Signor Presidente, io e alcuni deputati il 20 settembre andremo a Porta Pia: andremo a Porta Pia per difendere la libertà della Chiesa, perché la Chiesa si batte per i suoi principi, ma lo faccia con le armi spirituali e morali. Andremo a Porta Pia per difendere la libertà dei sacerdoti, purché questi siano ministri di Dio e non amici del potere. Andremo a Porta Pia perché la Chiesa possa difendere la vita, ma non possiamo non dire che ci sono delle situazioni che offendono la vita: signor Presidente, ci sono 3.000 malati in coma vegetativo che subiscono la vita! Ci sono delle situazioni gravissime! Ci sono

delle situazioni disperate, che aspettano da questo Parlamento neoguelfo una legge sul testamento di vita.

Signor Presidente, il 20 settembre va al di là dei confini nazionali: oggi nel mondo stanno risorgendo Stati neodottrinali, e il Presidente Berlusconi a Parigi ha messo in allarme, perché questi Stati stanno minacciando la pace e la sicurezza; e contro il risorgere di tali Stati neodottrinali il 20 settembre recupera tutta la sua pregnante rilevanza.

Signor Presidente, le chiedo che la Camera dei deputati il 20 settembre possa essere presente con una delegazione ufficiale e porre una corona davanti alla breccia, perché attraverso quella breccia non passò solo lo Stato italiano e non passarono solo le bandiere, ma passarono le bandiere della civiltà e del progresso e quelle della fede nella scienza, una fede che è sopita e deve essere quindi risvegliata, soprattutto nei giovani di questa difficile e tormentata generazione.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Mario Pepe, la sua richiesta sarà rappresentata al Presidente della Camera.

MARIA ANTONIETTA FARINA COSCIONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIA ANTONIETTA FARINA COSCIONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi associo a quanto ha detto il collega Mario Pepe: oggi nel nostro Paese è più diffusa di quanto non si mostri di credere e non si pensi un'esigenza laica. Per « laica » intendo non solo l'esigenza di una voce che si differenzi dal coro delle tante altre voci che avversano il laicismo, lo ignorano o, al più, fingono di accettarlo, riducendolo a formula insignificante e vaga. Essere « laici » — ce lo hanno insegnato maestri come Benedetto Croce, Vittorio De Caprariis, Adolfo Omodeo, Guglielmo Pepe, Gaetano Salvemini, Ernesto Rossi, Mario Panunzio e Leopoldo Piccardi — non è solo una certa concezione dei rapporti che devono regolare le relazioni

tra lo Stato e le Chiese: « laico » è una dottrina dello Stato e della politica, è una dottrina moderna della libertà; « laico » è la forza autonoma della libertà, intesa non come accumulazione di privilegi ma come libertà liberatrice.

Per noi liberali e socialisti riformatori — in una parola, radicali — il 20 settembre è una data particolarmente cara: il 20 settembre del 1870 segna la fine del potere temporale dei Papi, e poco dopo Roma finalmente diventa la capitale d'Italia e si corona il sogno risorgimentale che aveva animato Mazzini, Garibaldi, Cavour.

Concludo, signor Presidente e onorevoli colleghi, ribadendo il mio e il nostro impegno di radicali per la difesa della laicità, che passa oggi anche per la libertà di ricerca, per la quale si batté con tutte le sue forze Luca Coscioni: quella breccia di Porta Pia è il simbolo di una liberazione per tutti noi. Per questo auspico, e auspichiamo, che il 20 settembre sia proclamato giorno di festa, una festa non solo per i laici ma per gli autentici cristiani, per i musulmani, gli ebrei, i buddisti e il mondo della fede in altro che nel potere.

MAURIZIO TURCO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAURIZIO TURCO. Signor Presidente, intervengo per ringraziare i colleghi Farina Coscioni e Mario Pepe che ci hanno invitato il 20 settembre, alle ore 16, a manifestare a Porta Pia. Ognuno lo farà con le proprie convinzioni e con il proprio credo, e penso che il credo che alcuni di noi porteranno quel giorno è il credo nello Stato di diritto, nella democrazia, nella libertà di pensiero, coscienza e religione. Libertà di pensiero, coscienza e religione che oggi è negata, in questo Paese, nel momento in cui una confessione religiosa viene trattata in modo diverso, e quindi discriminante, rispetto alle altre confessioni religiose.

Il 20 settembre 1870 era un giorno di festa per i laici, per gli anticlericali, per i cattolici liberali, ed era il giorno di festa per Alessandro Manzoni, che da malato compie

un viaggio faticosissimo per recarsi da Milano a Roma e per votare, da senatore del Regno, per Roma capitale, lui, cattolico liberale, nonostante il divieto del Vaticano.

Vedremo il 20 settembre, sabato, quanta gente, quanti cattolici liberali di questo Parlamento saranno presenti a Porta Pia. Intanto, registriamo che nel corso dei decenni, dal 1929 in poi, il voto, sia in un regime non democratico sia nel regime democratico — o cosiddetto democratico — ha avuto una sua continuità.

È il voto del Concordato, della commistione tra fede e potere, della simonia che caratterizza oggi le gerarchie vaticane, di cui sono maestre, di un disvalore che hanno sempre predicato in quanto tale ma che oggi praticano ed è il loro connotato [*Applausi del deputato Mario Pepe (PdL)*].

Nuova convocazione della Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi per la sua costituzione.

PRESIDENTE. Comunico che, nella seduta odierna, la Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi non ha potuto procedere alla sua costituzione.

D'intesa con il Presidente del Senato, la predetta Commissione è stata pertanto nuovamente convocata per martedì 23 settembre, alle ore 15, nella sede di palazzo del Seminario.

Ordine del giorno della prossima seduta.

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

Martedì 23 settembre 2008, alle 11:

1. — Svolgimento di interrogazioni.

(ore 14)

2. — Discussione della mozione Damiano ed altri n. 1-00034 concernente

iniziative per il recupero del potere d'acquisto delle retribuzioni e delle pensioni (*per la discussione sulle linee generali*).

3. — Discussione dei progetti di legge (*per la discussione sulle linee generali*) (*ove conclusi dalla Commissione*):

Ratifica ed esecuzione del Protocollo n. 13 alla Convenzione per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali, relativo all'abolizione della pena di morte in qualsiasi circostanza, fatto a Vilnius il 3 maggio 2002 (1551).

e dell'abbinata proposta di legge:
MECACCI ed altri (267).

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica dominicana sulla promozione e protezione degli investimenti, fatto a Santo Domingo il 12 giugno 2006 (1626).

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo di Nuova Zelanda riguardante lo svolgimento di attività lavorativa da parte dei familiari conviventi del personale diplomatico, consolare e tecnico amministrativo, fatto a Roma il 4 dicembre 2003, con Scambio di Note integrativo, fatto a Roma il 2 e 7 novembre 2006 (1627).

Ratifica ed esecuzione del Protocollo Aggiuntivo alle Convenzioni di Ginevra del 12 agosto 1949, relativo all'adozione di un emblema aggiuntivo (Protocollo III), fatto a Ginevra l'8 dicembre 2005 (1628).

La seduta termina alle 13,10.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

Licenziato per la stampa alle 16,25.

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

€ 0,94



16STA0000530