



**RESOCONTO STENOGRAFICO
ALLEGATI**

ASSEMBLEA

184^a seduta pubblica (pomeridiana)
mercoledì 5 febbraio 2014

Presidenza del vice presidente Calderoli,
indi della vice presidente Fedeli

INDICE GENERALE

RESOCONTO STENOGRAFICO Pag. 5-61

*ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel
corso della seduta)* 63-80

*ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente
consegnati alla Presidenza dagli oratori, i
prospetti delle votazioni qualificate, le comu-
nicazioni all'Assemblea non lette in Aula e
gli atti di indirizzo e di controllo)* 81-107

I N D I C E

RESOCONTO STENOGRAFICO

SUL PROCESSO VERBALE

PRESIDENTE	Pag. 5, 6, 7
CANDIANI (LN-Aut)	5
MONTEVECCHI (M5S)	5, 6, 7
MANCUSO (NCD)	6
Verifiche del numero legale	5

PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO

7

DISEGNI DI LEGGE

Seguito della discussione e approvazione:

(1275) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 dicembre 2013, n. 136, recante disposizioni urgenti dirette a fronteggiare emergenze ambientali e industriali ed a favorire lo sviluppo delle aree interessate (Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale):

PRESIDENTE	8, 9, 11 e passim
DALLA ZUANNA (SCpI)	8, 9
D'ANNA (GAL)	9
ROMANO (PI)	11
DE PETRIS (Misto-SEL)	14
ARRIGONI (LN-Aut)	16, 17
* MARINELLO (NCD)	19
NUGNES (M5S)	22
BRUNI (FI-PdL XVII)	24
CALEO (PD)	27, 29
MILO (GAL)	30
MONTEVECCHI (M5S)	31
DI MAGGIO (PI)	32
Votazioni nominali con scrutinio simultaneo	32

SUI LAVORI DEL SENATO

PRESIDENTE	33, 34
AZZOLLINI (NCD)	32, 33
BONFRISCO (FI-PdL XVII)	34

SULL'ORDINE DEI LAVORI

PRESIDENTE	Pag. 35
------------------	---------

MOZIONI

Discussione delle mozioni 1-00199, 1-00200, 1-00209, 1-00210 e 1-00212, sul transito della grandi navi nella laguna di Venezia:

MONTEVECCHI (M5S)	36
ENDRIZZI (M5S)	36
CASSON (PD)	40
DALLA TOR (NCD)	42
PICCOLI (FI-PdL XVII)	44

SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI

PRESIDENTE	47
------------------	----

MOZIONI

Ripresa della discussione delle mozioni 1-00199, 1-00200, 1-00209, 1-00210 e 1-00212:

DALLA ZUANNA (SCpI)	47, 49
BOTTICI (M5S)	49
LUCIDI (M5S)	51
BUEMI (Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE)	52
DE PIN (Misto-GAPp)	53
MONTEVECCHI (M5S)	55
BONFRISCO (FI-PdL XVII)	56
PUPPATO (PD)	58
CASSON (PD)	60

ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI GIOVEDÌ 6 FEBBRAIO 2014

61

ALLEGATO A

DISEGNO DI LEGGE N. 1275

Articolo 1 del disegno di legge di conversione	63
--	----

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà: GAL; Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Nuovo Centrodestra: NCD; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Per l'Italia: PI; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Misto: Misto; Misto-Gruppo Azione Partecipazione popolare: Misto-GAPp; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.

MOZIONI

Mozioni 1-00199, 1-00200, 1-00209, 1-00210 e 1-00212 sul transito delle grandi navi nella laguna di Venezia	Pag. 63
Ordine del giorno	80

ALLEGATO B

CONGEDI E MISSIONI	81
-------------------------------------	----

GRUPPI PARLAMENTARI

Ufficio di Presidenza	81
---------------------------------	----

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione	81
Assegnazione	82

GOVERNO

Richieste di parere per nomine in enti pub- blici	Pag. 85
Trasmissione di atti	85

COMMISSIONE EUROPEA

Trasmissione di progetti di atti normativi per il parere motivato ai fini del controllo sull'ap- plicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità	86
---	----

INTERROGAZIONI

Interrogazioni	86
Interrogazioni con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento	87
Da svolgere in Commissione	106

<i>AVVISO DI RETTIFICA</i>	107
--------------------------------------	-----

*N. B. - L'asterisco indica che il testo del discorso
è stato rivisto dall'oratore.*

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente CALDEROLI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 16,01*).
Si dà lettura del processo verbale.

SAGGESE, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente.

Sul processo verbale

CANDIANI (*LN-Aut*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CANDIANI (*LN-Aut*). Signor Presidente, le chiedo per cortesia di far controllare l'impianto di climatizzazione, perché ci sono sbalzi di temperatura molto alti.

PRESIDENTE. Potrebbe coprirsi di più, così evita questi risentimenti.

MONTEVECCHI (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONTEVECCHI (*M5S*). Signor Presidente, chiedo la votazione del processo verbale, previa verifica del numero legale.

Verifica del numero legale

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

(Segue la verifica del numero legale).

Prego i colleghi di recuperare la tessera e di votare. *(Diversi senatori entrano nell'emiciclo nel corso della votazione).* Colleghi, stiamo verificando la presenza del numero legale. Vi invito a votare con celerità. *(Alcuni senatori tardano a prendere posto).* Colleghi, mi sembrate non interessati. Siete pregati di partecipare al voto, se intendete farlo.

Senatore Arrigoni, la stiamo aspettando.

Non posso tenere ancora aperta la votazione. *(Commenti dal Gruppo M5S).* Colleghi, il mio dovere è di consentire a tutti i senatori presenti in Aula di votare, augurandomi che questo accada con una certa celerità. *(I senatori continuano ad affluire in Aula).* Se il collega Lumia vuole essere dei nostri.

Non vedendo più nessuno, nemmeno in piazza Navona...

Forza, colleghi! Con comodo, eh? Attendo un ultimo collega e poi chiudo la votazione.

Il Senato è in numero legale. *(Applausi e commenti dal Gruppo M5S).*

Ripresa della discussione sul processo verbale

PRESIDENTE. Metto ai voti il processo verbale.

È approvato.

MANCUSO (NCD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANCUSO (NCD). Signor Presidente, vorrei segnalare il cattivo funzionamento del *server* del Senato, che ormai dura da due o tre giorni.

MONTEVECCHI (M5S). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONTEVECCHI (M5S). Signor Presidente, le volevo educatamente porre una domanda. Quando si chiede il numero legale, deve intercorrere un certo periodo di tempo tra la richiesta e la chiusura della verifica? Altrimenti, onestamente mi sento presa per il naso nelle mie facoltà di richiesta e verifica del numero legale. È chiaro che se io glielo richiedo e aspettiamo dieci minuti l'avvento di tutti, allora la mia richiesta perde il suo peso e il suo valore. *(Applausi dal Gruppo M5S).*

Io la vorrei richiamare per le prossime volte, per cortesia, a chiudere la verifica entro dei tempi prestabiliti e logici, altrimenti lei mi depotenzia

qualora in un giorno volessi usare questo strumento per fare il «costruionismo» che è nelle mie facoltà come forza di opposizione. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

PRESIDENTE. Senatrice Montevocchi, prima non mi sono spiegato bene. Il tempo per esprimere il supporto alla richiesta è predeterminato dal Regolamento. Il tempo per la verifica è quello necessario perché tutti i colleghi presenti in Aula vengano messi in condizione di manifestare la propria presenza. (*Applausi dai Gruppi PD, FI-PdL XVII e NCD. Commenti dal Gruppo M5S*). Senza alcun applauso.

Fintanto che gli assistenti parlamentari mi indicano che c'è ancora qualcuno che sta ritirando la tessera o i senatori Segretari la presenza in Aula di qualcuno titolato ad esprimere il voto, io devo mantenere aperta la procedura.

MONTEVECCHI (*M5S*). Signor Presidente, ma stavano ancora entrando dei colleghi! Bisogna anche stabilire un reciproco rispetto. Se lei mi dice che tutti i colleghi presenti in Aula hanno facoltà di raggiungere il proprio posto e di far registrare la loro presenza, io lo accetto; però se lei mi dice che in questa occasione stavamo aspettando che dei colleghi già presenti in Aula raggiungessero il proprio posto mi sta prendendo per il naso un'altra volta, perché la gente affluiva in Aula. (*Applausi dal Gruppo M5S*). Le porte non sono state chiuse. Mi scusi, ma è per ristabilire il rispetto delle reciproche intelligenze.

PRESIDENTE. Senatrice Montevocchi, proprio per rispetto nei confronti di tutte le intelligenze presenti, ricordo che c'è solo un caso in cui viene prevista la chiusura delle porte, quello della controprova rispetto all'esito delle votazioni effettuate per alzata di mano. Nessuna prescrizione c'è invece per la verifica del numero legale. (*Applausi dai Gruppi PD, FI-PdL XVII e NCD*).

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato, nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Preannuncio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverto che nel corso della seduta odierna potranno essere effettuate votazioni qualificate mediante il procedimento elettronico.

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento (*ore 16,12*).

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge:

(1275) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 dicembre 2013, n. 136, recante disposizioni urgenti dirette a fronteggiare emergenze ambientali e industriali ed a favorire lo sviluppo delle aree interessate (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*) (*ore 16,12*)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 1275, già approvato dalla Camera dei deputati.

Ricordo che nella seduta antimeridiana si è concluso l'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti agli articoli del decreto-legge.

Passiamo alla votazione finale.

DALLA ZUANNA (*SCpI*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DALLA ZUANNA (*SCpI*). Signor Presidente, il Gruppo di Scelta Civica voterà a favore di questo provvedimento, perché ritiene che sia stato fatto un buon lavoro da parte del Governo e della Commissione ambiente della Camera, anche se purtroppo non anche da parte della Commissione ambiente del Senato, che si è trovata nella necessità di procedere a spron battuto per evitare la decadenza del decreto.

Voglio sottolineare solo tre punti, con particolare riferimento alla Terra dei fuochi.

Il primo punto è che questo decreto rende di rilevanza nazionale un caso che è locale fino a un certo punto, perché è fondamentale per l'immagine sia dell'Italia che di un comparto produttivo fondamentale come l'agricoltura.

In secondo luogo, questo decreto porta un'innovazione, che in realtà è venuta anche su richiesta di diversi Gruppi, ma che il Governo ha avuto il pregio di cogliere, ossia quella di fare un monitoraggio sistematico, se non ricordo male, di addirittura 3.800 chilometri quadrati di territorio agricolo.

Anzi, sarebbe molto importante che questo tipo di monitoraggio trovasse... (*Brusio*).

Signor Presidente, faccio fatica a parlare con questa confusione.

PRESIDENTE. Ha assolutamente ragione, anche perché proprio alle sue spalle si stanno intrattenendosi i suoi amabili colleghi.

DALLA ZUANNA (*SCpI*). La ringrazio, Presidente.

Per quanto riguarda il monitoraggio, come altri colleghi hanno detto, mi auguro che quanto verrà fatto nella Terra dei fuochi trovi riscontro anche in altre aree del Paese, anche perché bisogna riconoscere che il problema del conferimento dei rifiuti che adesso chiamiamo speciali, negli anni Settanta, Ottanta o addirittura anche prima purtroppo era normale in vastissime aree del Paese.

Il terzo punto per cui ritengo molto importante il decreto-legge in esame è l'insieme di azioni sanitarie importanti che vengono messe in atto, in particolare l'attività di *screening*. Può sembrare che destiniamo molti soldi a tale finalità, ma in realtà se andiamo a vedere ci accorgiamo che si tratta di pochi euro per abitante; mi sembra inoltre che il decreto-legge stabilisca che deve essere l'Istituto superiore di sanità a preparare un progetto da attuare insieme al Governo. È fondamentale che si tratti di *screening* mirati, tali da rendere veramente questa attività utile, e non solo una misura con una valenza rassicuratrice o – peggio ancora – propagandistica. Ciò peraltro si farà non solo nella Terra dei fuochi, ma anche a Taranto.

Per concludere, il voto favorevole del Gruppo è anche un auspicio perché resti alta l'attenzione rispetto alle problematiche di quest'area del Paese e perché il cambio di passo che si registra grazie a questo decreto-legge (almeno, ci auguriamo che lo si registri) abbia un riscontro anche in altre aree, in quanto è necessario far sì che la devastazione del territorio che c'è stata, in particolare nel passato, a causa del conferimento di rifiuti trovi le giuste contromisure.

D'ANNA (*GAL*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ANNA (*GAL*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, anticipo il voto favorevole del Gruppo sul decreto-legge in esame, ancorché io già abbia esposto in Aula in sede di discussione generale l'assoluta marginalità di questi interventi, se non la loro inutilità.

Ho ascoltato poc'anzi il collega che illustrava all'articolo 2 i commi 4-*quater*, 4-*quinquies* e 4-*octies* e relativi allo stanziamento di 25 milioni di euro per l'anno 2014 e di 25 milioni per l'anno 2015, che dovrebbero servire per la esenzione dal *ticket* sanitario nel caso di patologie tumorali. Tuttavia, sia in Puglia che in Campania gli stanziamenti a copertura dell'effettivo fabbisogno di prestazioni diagnostiche sono sottostimati da molti anni: in Puglia, riescono a coprire meno del 50 per cento del fabbisogno, in Campania non più del 70 per cento. Pertanto, qualsiasi malato di cancro, o che è sottoposto a una terapia antiplastica o radiante, in Campania quando è arrivato il mese di settembre o si paga le terapie o le deve fare presso strutture pubbliche con liste d'attesa che già conosciamo.

Approfittando della presenza del ministro Orlando, facciamo in modo che almeno queste risorse vengano poste sui tetti di spesa delle strutture,

sia per garantire ai malati la copertura per queste prestazioni di diagnostica di laboratorio, di radiologia o di qualsiasi altra specialità che possa consentire il monitoraggio in via preventiva o durante il corso della terapia, ma, soprattutto, affinché possano essere utilizzate nello specifico, sia dalle strutture pubbliche, che dalle strutture accreditate, che in Puglia e in Campania erogano circa il 70 per cento delle prestazioni diagnostiche di questo tipo.

Quindi, signor Ministro, non mandiamo soldi alle Regioni senza vincolo di destinazione. Se questi 50 milioni sono stati indicati per coprire quei profili di monitoraggio, attraverso percorsi diagnostico-terapeutici, occorre che le Regioni li utilizzino per rinfocolare e rimpinguare gli scarsi stanziamenti. Ripeto: in Puglia c'è la copertura del 50 per cento e in Campania del 70 per cento.

Cos'altro dire? Quello che ho detto in più occasioni. Signor Ministro, noi viviamo uno stato emergenziale da 25 anni. Le voglio raccontare una mia personale esperienza. Ero assessore in Provincia di Caserta e, nel 1987, ebbi un finanziamento di 36 miliardi di lire su dei fondi europei per la costruzione di un termovalorizzatore. Il progetto era dell'ENEA e, quindi, tutto veniva fatto secondo le tecniche che all'epoca erano le più moderne.

Signor Ministro, non siamo riusciti in dieci anni (talché, poi, sono scaduti i termini per fare l'impianto) ad allocare gli impianti in una sola comunità della Provincia di Caserta, a causa della pedissequa azione fatta da certa sinistra e da certi ecologisti, che, criminalizzando quegli impianti, hanno lasciato 25 anni fa le cose tali e quali. Noi buttavamo l'immondizia nei fossi (che poi si dice siano gestiti dalla camorra), ma pressavamo il prefetto di Caserta perché consentisse gli sversamenti anche *contra legem*. Mi segue?

Se lei non risolve insieme al Governatore della Campania il problema della realizzazione del piano del ciclo dei rifiuti con l'allocazione degli impianti, anche *manu militari* (ricordo che l'impianto di Acerra fu fatto con l'intervento deciso del Governo Berlusconi, che militarizzò l'area), il problema non lo risolverà mai. Infatti, quello che penalizza la Campania è una diffusa cultura che vuol applicare il teorema del tutto o del nulla: o noi trasformiamo tutta l'immondizia in *compost* o in altre materie che sono riutilizzabili (quindi, applicando la legge di Lavoisier nella sua interezza, «tutto si trasforma e nulla si distrugge»), oppure diventiamo saccenti e supponenti e siamo i più intelligenti del mondo.

Le altre Regioni d'Italia e le altre Nazioni, anche quelle più evolute sotto il profilo del senso civico e della cultura ecologista e della protezione dell'ambiente, hanno in funzione regolarmente questo tipo di impianti, che certamente non sono la soluzione migliore, ma l'ottimo è nemico del bene. Allora, ci vestiamo della presunzione per dire no a questo, no a quello, no a tutto, come se, nella trasformazione di un prodotto, ci fosse qualcosa che non abbia un minimo di impatto ambientale. Anche le macchine producono polveri sottili, monossido di carbonio, prodotti

di scarto pericolosi per l'uomo: ma non ho finora sentito dire a nessuno che si debba camminare in carrozza o in bicicletta nelle città italiane.

Anche i termovalorizzatori avranno un loro impatto, per quanto minimale e all'interno dei valori che la scienza e la legislazione consentono in termini di emissioni nell'aria. Se lei non fa questo discorso e non dice la verità a quelle popolazioni, stiamo perdendo tempo.

Vede, signor Ministro, don Lorenzo Milani amava sempre dire una cosa che mi è spesso venuta alla mente in quest'Aula: «Se non diremo cose che a qualcuno spiaceranno, non diremo mai la verità». Ebbene, lei deve avere il coraggio di dire che la Campania, che non è l'ombelico del mondo, si deve dotare di quel piano integrato di gestione dei rifiuti che giace inapplicato da dieci anni nei cassetti del Presidente della Giunta regionale della Campania. E lì giace perché noi siamo vittime della disinformazione e della criminalizzazione degli impianti.

D'altro canto, signor Ministro, noi li conosciamo bene, certi ecologisti. Sono un po' come i cocomeri: verdi fuori e rossi dentro. (*Applausi dal Gruppo GAL*). Non è che l'ecologismo non abbia coloritura politica. Se lei vuole il bene della Campania, deve porsi il problema di come smaltire nei prossimi cinquant'anni, se resta solo l'inceneritore di Acerra, queste ecoballe, che è il tal quale preso e confezionato.

Allora, le voglio dire, signor Ministro: bene il decreto e bene tutto quello che lei ha scritto, ma rappresentano un corollario. Il tema è dotare la Campania, come tutte le altre Nazioni d'Europa e le Regioni d'Italia, di questi impianti. Su questo si misurerà la sua capacità politica e la sua onestà intellettuale di uomo e di Ministro. (*Applausi dai Gruppi GAL, NCD e FI-PdL XVII Legislatura*).

ROMANO (PI). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMANO (PI). Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il disegno di legge di conversione del decreto-legge 10 dicembre 2013, n. 136, in discussione oggi in quest'Aula, è un provvedimento certamente non risolutivo, che tuttavia affronta responsabilmente un'emergenza ambientale, sanitaria, economica e direi sociale. È un provvedimento che cerca di arginare una deriva che la storia non recente, caratterizzata da azioni delittuose cui hanno partecipato in tanti e diversi, ha posto all'attenzione nazionale senza alcuna limitazione regionale e con conclusioni riconosciute, come da indagini giudiziarie, anche a livello nazionale.

Alle sofferenze ambientali di un territorio ben delimitato, nello specifico delle Regioni Campania e Puglia, si sono sommate sofferenze, altresì definite patologie, che hanno minato la salute dei cittadini. Sono in corso indagini epidemiologiche al riguardo, e il decreto interviene con provvedimenti finalizzati a favorire un ulteriore approfondimento, direi

ad incentivare percorsi preventivi, che si basino, quindi, anche su un maggiore rigore amministrativo e sanitario.

L'indignazione di vasta parte della popolazione campana, in forme organizzate e non, ha sollevato il problema dell'inquinamento ambientale, è stato ed è atto di denuncia. Ma a questa denuncia bisognava dare una risposta compiuta e il decreto in oggetto vuole assolvere, facendolo proprio, a questo compito. È una risposta che richiama un'analisi interdisciplinare che coinvolge diverse competenze professionali e responsabilità istituzionali, così come la realizzazione concreta e certa di percorsi preventivi.

Ma qual è l'*humus*, il fondamento di questo decreto? È la realizzazione, se lei, signor Ministro, è d'accordo, di un'uguaglianza sostanziale, la quale comporta, come espressamente disposto dall'articolo 3 della Costituzione, il dovere dello Stato di rimuovere gli ostacoli che impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione all'organizzazione sociale del Paese. Questo significa riconoscere i diritti sociali che assicurano al cittadino le prestazioni pubbliche necessarie per il raggiungimento di livelli minimi di esistenza civile. Questi diritti sono attribuiti al cittadino non come individuo isolatamente considerato, ma come componente di un gruppo sociale.

Mi vorrei soffermare sul diritto alla salute, non solo per mie antiche competenze, ma per una ricca condivisione realizzata all'interno della Commissione igiene e sanità del Senato, che ringrazio ancora per la faticosa collaborazione. Tale diritto, disciplinato dall'articolo 32 della Costituzione, è riconducibile alla categoria dei diritti inviolabili ed ha duplice natura: costituisce un diritto fondamentale dell'individuo che si basa sulla tutela dell'integrità fisico-psichica della persona umana e può essere fatto valere dai cittadini sia nei confronti dello Stato e degli enti pubblici sia nei confronti dei privati o dei datori di lavoro; tutela un interesse collettivo della società a non subire conseguenze negative da situazioni igienico-sanitarie non controllate che potrebbero essere causa e diffusione di malattie.

Il diritto alla salute, sempre in ragione della realizzazione di un'uguaglianza sostanziale, riconosciuto e garantito dal nostro ordinamento attraverso il Servizio sanitario nazionale, richiede la realizzazione di politiche adeguate per il singolo cittadino e la collettività, anche attraverso un sistema organico di norme giuridiche volte a disciplinare il rapporto uomo-ambiente-salute.

La Costituzione prevede l'individuazione non del diritto alla salute *tout court*, ma della tutela della salute e dell'azione pubblica diretta alla protezione della stessa, in quanto non solo come interesse della collettività, ma anche e soprattutto come diritto fondamentale dell'individuo, diritto primario assoluto incoercibile.

Secondo consolidata interpretazione in dottrina e giurisprudenza, il diritto alla salute si configura come diritto primario: la Repubblica provvede (e deve provvedere) a tutelare la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività dei cittadini, ne assicura la pro-

tezione in via assoluta e incondizionata, come intrinseco modo d'essere della persona umana.

In via generale, con il combinato disposto degli articoli 32 e 2 della Costituzione, si attribuisce al diritto alla salute anche un contenuto di socialità e di sicurezza, in modo che si possa configurare non solo come mero diritto alla vita e all'incolumità fisica, ma come diritto – e lo vorrei sottoporre all'attenzione dell'Assemblea – all'ambiente salubre, tutelabile nei confronti di qualunque soggetto, pubblico e privato, che rischi di sacrificarlo o anche solo di comprimerlo.

Secondo tale impostazione una qualsiasi attività eccedente la normale tollerabilità che pregiudichi, ad esempio, la salubrità dell'ambiente in cui un soggetto vive o lavora, danneggiando così il suo benessere biologico e psichico, risulta senz'altro lesiva del suo diritto alla salute, legittimando l'interessato a chiedere la sospensione dell'attività stessa, senza alcun condizionamento da eventuali interessi di altro ordine e grado.

Quando si parla genericamente di diritto all'ambiente, si fa riferimento al diritto all'integrità dell'ambiente, e tale posizione è precisamente qualificata in termini di interesse diffuso, ma anche in termini di diritto soggettivo individuale. E nello specifico, quando si parla di ambiente salubre, si fa riferimento al danno alla salute arrecato dai fenomeni di inquinamento, cioè da fenomeni che incidono sulla salute fisica e psichica, quale effetto della violazione dell'integrità dell'ambiente.

Al diritto alla salute si collega quindi l'obbligatorietà e la vincolatività degli interventi volti alla tutela dell'ambiente, difendendolo dalle varie forme d'inquinamento e di degrado, tra i quali gli illeciti ambientali, che conculcano l'effettiva realizzazione del diritto stesso.

Gli illeciti ambientali sono particolarmente insidiosi perché offendono una pluralità di interessi pubblici, di beni giuridici, dalla salute all'incolumità pubblica, dalla conservazione dell'ecosistema alla stessa economia del Paese.

Ecco perché, nell'esprimere il voto favorevole del Gruppo Per l'Italia, vorrei fare un'ultima e rapida riflessione.

Vi è la necessità, come si evince anche da quanto è stato elaborato all'interno della Commissione igiene e sanità, di caratterizzare la composizione geochimica del suolo agrario in aree a potenziale rischio e già individuate in studi effettuati con indagini istospecifiche.

Occorre determinare il livello di biodisponibilità degli elementi tossici rispetto alla matrici vegetali, con procedure di selezione dei campioni a livello di sito specifico.

Bisogna definire, particolarmente per le aree potenzialmente compromesse in area SIN, i potenziali percorsi di migrazione seguiti dagli inquinanti dal comparto geologico ambientale verso quello biologico e da quest'ultimo, lungo l'intero percorso (cosiddetta catena trofica), fino all'uomo attraverso metodologie innovative.

Si deve valutare la destinazione agricola dei terreni indicati come non idonei alla produzione agroalimentare, prevedendo espressamente che gli

stessi terreni non possano avere una destinazione diversa da quella preesistente.

Occorre studiare dei meccanismi di regolazione dell'espressione genica in microaree a rischio, che rende possibile l'identificazione del profilo epigenetico individuale, con la determinazione di indicatori molto sensibili in grado di descrivere con più precisione l'ambiente nel quale il soggetto vive o con il quale interagisce.

Bisogna infine programmare la prevenzione sanitaria secondo geocalizzazione epidemiologica per microaree, sulla base dell'individuazione delle patologie a maggiore incidenza oncologica e per quanto riguarda i difetti congeniti a maggior prevalenza alla nascita o per prevalenza totale.

Nel ringraziare per la cortese attenzione, ribadisco il voto favorevole del Gruppo Per l'Italia al decreto in oggetto. (*Applausi dal Gruppo PI. Congratulazioni*).

DE PETRIS (*Misto-SEL*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE PETRIS (*Misto-SEL*). Signor Presidente, avendo sentito poc'anzi alcune affermazioni anche da parte del senatore D'Anna, che è già intervenuto altre volte oggi in questo senso, il quale sembra quasi far ricadere la responsabilità di quello che è accaduto in queste terre sugli ecologisti che si erano opposti ai termovalorizzatori, mi corre l'obbligo di lasciare traccia di come forse sono andate le cose.

Non sono io a dirlo, ma lo dicono evidentemente tante indagini ed inchieste in corso. Vorrei qui ricordare alcuni dati.

Dal 1991 al 2013 ci sono state 82 inchieste per traffico di rifiuti; sono stati incanalati veleni da ogni parte d'Italia per seppellirli direttamente nelle discariche legali ed illegali della Terra dei fuochi, gestite dalla criminalità organizzata casertana e napoletana. Le inchieste si sono concluse con 915 ordinanze di custodia cautelare, 1.806 denunce, coinvolgendo ben 443 aziende, la stragrande maggioranza di queste ultime con sede sociale al Centro e al Nord Italia.

Visto che oggi abbiamo la fortuna di avere il Ministro, approfitto per ricordare alcune questioni che sono ancora oggi davanti a noi e sulle quali dobbiamo lavorare. Questo è avvenuto perché la camorra e la criminalità organizzata non solo hanno agito in disprezzo della propria terra e delle persone, ma hanno offerto dei servizi convenienti. E siccome il nostro sistema considera ancora di fatto i reati ambientali come dei semplici reati contravvenzionali, per i quali il sistema sanzionatorio è quasi irrisorio, è evidente che questo ha rappresentato in tutti questi anni una convenienza estrema. Per le aziende che si avvalevano dei servizi offerti dalla criminalità, il rischio era minimo. Anzi, la multa prevista era sicuramente molto più vantaggiosa rispetto allo smaltimento legale. Di questo dobbiamo es-

sere ben coscienti, per capire esattamente non solo quanto è accaduto, ma anche il modo attraverso il quale dobbiamo operare.

Alla Camera dei deputati, dove speriamo si voti subito, si introdurrà finalmente nel codice penale una sezione dedicata ai reati ambientali. Non si tratta di un fatto formale: sarebbe davvero – questo sì – un evento storico che potrebbe aiutare ad impedire il ripetersi di quanto è accaduto nella Terra dei fuochi. Badate bene che il fenomeno si è esteso anche ad altre parti del territorio, man mano che venivano saturate quelle aree.

Dico subito che il decreto in esame offre una prima risposta attraverso una serie di questioni, che rimangono però aperte. Noi senatori di SEL esprimeremo un voto di astensione, perché questo decreto non riguarda solo la Terra dei fuochi ma anche l'Ilva. Francamente, la valutazione che diamo sull'articolato riguardante l'Ilva è molto negativa. Invitiamo ancora una volta il Governo – lo faccio nuovamente in questa sede formalmente, come abbiamo già fatto e siamo costretti a fare su ogni decreto – a sostenere uno sforzo per rispettare l'omogeneità prevista dall'articolo 77 della Costituzione in materia di decreti. Questo aiuterebbe tutti noi a lavorare in modo migliore e anche ad esprimere voti più aderenti al lavoro compiuto su alcune parti.

Ovviamente possiamo dire che la parte riguardante la Terra dei fuochi rappresenta un primo risultato del quale dobbiamo ringraziare anche la grande mobilitazione dei cittadini, di migliaia e migliaia di persone che hanno preso coscienza e a cuore la battaglia per impedire quello che, non a caso, è stato definito biocidio, vale a dire l'uccisione della vita in quelle terre. È quindi una prima risposta in materia di mappatura dei suoli, tra l'altro delle aree coltivate, delle aree agricole. Ministro, sa perfettamente che, proprio perché i tempi previsti in questo decreto sono molto stretti, si corre il rischio serio ed evidente di avviare un'indagine, che non sarà però completa ed approfondita. Non a caso avevamo presentato un emendamento in tal senso. Si tratterà, infatti, di elementi più che altro indiretti, come il telerilevamento.

Non ci sarà la possibilità di effettuare, di questi tempi, una mappatura con indagini dirette sui terreni attraverso una attività di caratterizzazione. Si tratterà quindi di indagini indirette, con dati pregressi, e questo è un limite. Spero, quindi, che al più presto si possa compiere un ulteriore salto in avanti per avere dati molto precisi sulla situazione dell'inquinamento.

Oggi in Commissione abbiamo discusso molto in merito alla questione delle falde e lei sa che il loro inquinamento è molto più ampio rispetto al sito. È questo certamente un limite, legato alla questione della classificazione dei suoi coltivabili.

Nel corso dell'esame alla Camera dei deputati del decreto-legge sono stati introdotti elementi positivi. Purtroppo, in Senato, considerati i tempi, non è stato possibile farlo perché non siamo stati messi in grado di dare il nostro contributo.

Ovviamente, ritengo positivi l'introduzione della norma relativa allo studio epidemiologico Sentieri e il potenziamento del controllo sullo stato di salute della popolazione residente, così come l'accesso all'informazione

e la partecipazione del pubblico, che credo però debba essere ulteriormente implementata. Non sarebbe giusto infatti che la grande mobilitazione, il lavoro di inchiesta e di controdenuncia, proprio nel momento in cui si comincia a fare qualcosa, vengano umiliati e messi da parte.

Va bene poi che si sia introdotto il reato di combustione illecita dei rifiuti, ma la questione spero possa per intero essere inquadrata finalmente con l'introduzione dei reati ambientali. Altrimenti, si verifica ciò che è accaduto anche per le modifiche apportate agli articoli 255 (abbandono di rifiuti) e 256 (attività di gestione di rifiuti non autorizzata) del codice dell'ambiente che hanno introdotto reati assolutamente necessari, ma che hanno bisogno di una cornice più ampia. Anche l'obbligo di informazione per i reati ambientali credo sia un'iniziativa positiva.

Come sapete, alla Camera dei deputati è stato approvato un emendamento presentato dal Gruppo Misto-SEL. Ebbene, noi siamo preoccupati circa le bonifiche perché non vorremmo che finissero nelle mani di coloro che hanno inquinato. Quindi, richiediamo bandi pubblici e attività pubblica.

Il tempo a mia disposizione sta terminando, dunque arrivo alla parte dolente. Signor Ministro, è la quinta volta che si interviene sull'Ilva. Nutrivamo preoccupazioni sul fatto che si sarebbero allentate, andando in deroga, le prescrizioni dell'AIA che noi chiedevamo potessero essere incrementate per migliorare la parte relativa alle bonifiche ambientali. Ovviamente, con questo decreto-legge abbiamo conferma del fatto che si va in una direzione opposta.

Sono stati introdotti elementi assolutamente negativi, come il silenzio assenso in caso di mancato pronunciamento da parte dell'autorità competente, in deroga al principio generale sancito nel comma 7 dell'articolo 14-ter della legge n. 241 del 1990. Potrei intrattenerla con altre misure che noi non condividiamo, come il fatto che si ritiene assolta la prescrizione dell'AIA se si ottempera ad almeno l'80 per cento delle prescrizioni, e proseguire con altri elementi.

La verità è che il piano industriale non c'è e che si sta proseguendo concedendo sempre più deroghe rispetto alle prescrizioni dell'AIA. Su questa strada credo che non andremo molto lontano ed ho l'impressione che il processo avviato per arrivare al risanamento dell'Ilva man mano che si interviene sempre più in deroga, rischi di portarci a non rispettare lo scopo principale, cioè quello di garantire a Taranto un risanamento vero dal punto di vista ambientale a garanzia, finalmente, della salute dei cittadini.

Per questo noi esprimeremo un voto di astensione. (*Applausi dal Gruppo Misto-SEL.*)

ARRIGONI (*LN-Aut*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ARRIGONI (*LN-Aut*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, l'intasamento del calendario dei lavori con numerosi decreti-legge che trattano sempre diverse materie importanti e non omogenee fra loro porta a licenziarli, come in questo caso, sempre a ridosso della scadenza dei termini. Risultato: dopo le sostanziali modifiche apportate dalla Camera dei deputati (non tutte migliorative), a tutti gli emendamenti presentati in Commissione e in Aula oggi è stato dato parere negativo senza entrare nel merito delle proposte.

Ne consegue che diversi emendamenti di buonsenso sono stati respinti. Ne risulterà un provvedimento pasticciato e pieno di lacune.

Il decreto-legge in esame, che dà un'altra fotografia impietosa del nostro Paese, tratta tre argomenti di grande rilievo.

Mentre consideriamo positive le norme per l'Ilva di Taranto e le disposizioni sui commissari regionali per il rischio idrogeologico, anche considerata la continua emergenza (come quella di questi giorni) in cui versa il Paese su tale fronte, giudichiamo invece negativamente il cuore del provvedimento, cioè la parte che mira ad affrontare il problema della Terra dei fuochi.

Qui, oltre all'ambiente, vi è anche un'emergenza sanitaria per le popolazioni locali. Vi sono anche le ricadute economiche e l'allarme sociale provocati dalla pericolosità dei prodotti agroalimentari campani, che interessano l'intero Paese.

Per questo motivo, obiettivo principale del provvedimento sono diventati l'acquisizione – o la riacquisizione – di una nuova fotografia e di una mappatura dello stato di contaminazione dei terreni e il divieto in queste aree di colture di specie destinate all'alimentazione umana o animale. Ma sono troppi gli aspetti critici.

In primo luogo, vi è la mancanza da subito di indagini approfondite dei terreni: il mancato riferimento a indagini dirette sui territori è una grave lacuna, perché solo la caratterizzazione ambientale effettiva dei suoli potrà garantire la congruità dei terreni e delle falde idriche per la coltivazione di prodotti alimentari. I telerilevamenti non bastano: l'hanno detto sia il generale del Corpo forestale dello Stato sia l'esperto di pedologia sentiti in audizione.

Gli organi ed enti coinvolti sono troppi, al punto che, compresi i Ministeri, sono quasi una trentina, e avere tanti responsabili equivale a non avere nessun responsabile. (*Applausi dal Gruppo LN-Aut*). Tra questi, riteniamo sbagliato il coinvolgimento di AGEA (Agenzia per le erogazioni in agricoltura), che avrebbe dovuto essere soppressa, anche in relazione agli scandali emersi. Riteniamo giusti lo *screening* sanitario ed il controllo dello stato di salute dei cittadini delle Regioni Campania e Puglia, ma riteniamo che i 50 milioni di euro necessari avrebbero dovuto essere a carico del servizio sanitario delle due Regioni, non del Fondo sanitario nazionale.

In tema poi di risorse finanziarie, ritenevamo indispensabile una disposizione, bocciata questa mattina, che prevedesse da parte della Regione Campania una relazione ed una rendicontazione annuali al Parlamento

delle risorse impiegate per la mappatura e per la bonifica dei siti industriali e dei terreni contaminati. Eppure, segnalo che le risorse in gioco sono passate da 3 milioni di euro previsti al momento dell'emanazione del decreto, ad oltre 80 milioni di euro, senza contare le altre spese non quantificate, dopo il passaggio alla Camera.

Inoltre, per l'impiego discutibile dei militari in Campania, purtroppo sono state impiegate le risorse destinate dalla legge di stabilità alla vigilanza delle zone sensibili delle aree metropolitane. Per l'impiego del Corpo forestale dello Stato, per il monitoraggio dei territori, sottolineiamo come siano state tolte metà delle risorse stanziata dalla legge di stabilità all'attività di prevenzione del rischio e di soccorso pubblico dei Vigili del fuoco: quest'ultima è, sì, un'attività ordinaria che verrà pregiudicata.

Non condividiamo poi la proroga al 31 dicembre 2015 dell'unità tecnico-amministrativa per l'emergenza rifiuti in Campania. Questo impedisce il ritorno alla gestione ordinaria dei rifiuti urbani della Regione. Nei dibattiti di questi mesi, spesso si è voluta attribuire la responsabilità del problema agli industriali del Nord, in quanto in passato la criminalità organizzata avrebbe seppellito in questa zona rifiuti tossici e nocivi provenienti dalle industrie del Nord. Ciò non è dimostrabile né potrebbe mai esserlo la cattiva fede dell'industriale che affida i propri rifiuti alle aziende di trasporto, quelle sì, appartenenti al mondo delle ecomafie.

La realtà degli ultimi anni, invece, racconta che ormai, a fronte di assenza di rifiuti provenienti da zone site al di fuori della Regione Campania, esiste un esteso fenomeno di abbandono locale dei rifiuti. La raccolta differenziata in Campania è al minimo e molti rifiuti solidi urbani sono abbandonati. (*Applausi dal Gruppo LN-Aut*). Gli impianti di smaltimento e recupero dei rifiuti sono decisamente insufficienti, anche per responsabilità degli ambientalisti. Vi sono poi centinaia di imprese illegali che producono nell'illegalità, e dunque abbandonano il proprio scarto di lavorazione, anche di prodotti contraffatti, come ha sottolineato ieri la senatrice Capacchione.

Esiste poi una complicità dimostrata tra automobilisti e gommisti per l'acquisto di pneumatici in nero, che dunque, una volta abbandonati, rappresentano il miglior combustibile per i roghi tossici, ma soprattutto risulta a tutti chiaro ed evidente il fallimento delle istituzioni locali e regionali, che avrebbero dovuto affrontare da anni la drammatica situazione di questi territori, contrastando gli interessi della criminalità organizzata.

Dove sono stati i prefetti, i sindaci, i presidenti di Provincia, le polizie locali? (*Applausi dal Gruppo LN-Aut*). Dove era la Regione, Bassolino, gli enti di controllo, le ASL e le ARPA?

Stamattina il collega, senatore Cuomo, ha detto che con questo decreto lo Stato fa lo Stato. Sì, ma, signori, quando la Regione Campania comincerà a fare la Regione? (*Applausi dal Gruppo LN-Aut*). Quando le Province di Napoli e Caserta cominceranno a fare le Province e quando i Comuni cominceranno a fare i Comuni?

Pensando alle popolazioni interessate, ai tanti cittadini, a cui va il nostro rispetto, riuniti in associazioni che combattono il fenomeno, ai tanti

bambini morti di cancro, a Michele Liguori, morto anch'egli di cancro il 23 gennaio scorso, unico vigile di Acerra che non si era arreso alla camorra e da anni, inascoltato, denunciava la situazione nella Terra dei fuochi, come Lega Nord riteniamo purtroppo il presente decreto-legge non risolutivo.

Si tratta ancora di interventi eccezionali, di emergenza, che si tradurranno in un'ulteriore, infinita proroga dell'emergenza rifiuti e nel perpetuarsi di disastri, di inchieste giudiziarie, di appalti truccati e della corruzione che hanno caratterizzato i lunghi anni della gestione commissariale dei rifiuti della Regione Campania, ad ulteriore beneficio della criminalità organizzata che opera sul territorio. Noi non riteniamo le norme in votazione in grado di fare cambiare vita e costume ad una società che da anni ha maltrattato la propria terra o di far riformare il comportamento degli amministratori e dei politici che da anni hanno trascurato il proprio territorio e permesso l'inquinamento di terreni agricoli fertili, il tombamento e l'incendiamento di rifiuti.

È emblematico quanto ha affermato nel 2000 nel corso di un'audizione il dottor Ceglie, sostituto procuratore generale presso la procura generale di Napoli, noto magistrato dalla lotta alle ecomafie: vi fu da parte sua il primo ritrovamento di rifiuti tossici e lui scrisse, per procedere alla rimozione, al Presidente della Regione, al Presidente della Provincia, al sindaco, al prefetto, al questore e ovviamente al proprietario del fondo. Ebbene, tutti si girarono dall'altra parte e non fecero nulla. Quei rifiuti stanno ancora lì, oggi, 5 febbraio 2014. (*Applausi dal Gruppo LN-Aut.*)

Intervenendo in dichiarazione di voto sul decreto Ilva nel giugno 2013 – non era il primo per Taranto – affermavo che un *poker* di decreti non sarebbe bastato per dare risposte ai problemi che irresponsabilmente, ancora una volta, venivano lasciati senza risoluzione. Avevo visto giusto, perché con il provvedimento di oggi siamo al quinto intervento per l'impresa pugliese. Anche per la Terra dei fuochi temo sarà la stessa cosa: l'approccio al problema rifiuti radio tossici non è partito con il piede giusto, dà solo risposte parziali e ingannevoli per la popolazione. Temo che dovranno passare anni per il ritorno alla normalità degna e meritevole di un Paese civile. Per questi motivi il Gruppo Lega Nord e Autonomie voterà contro. (*Applausi dal Gruppo LN-Aut. Congratulazioni.*)

* MARINELLO (*NCD*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARINELLO (*NCD*). Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il decreto-legge n. 136 del 2013 riguarda, come ben sappiamo, due grandi emergenze ambientali: quella che coinvolge parte della Provincia di Napoli e Caserta (la cosiddetta Terra dei fuochi) e le questioni che riguardano il Comune di Taranto su cui insiste lo stabilimento Ilva.

Guarda caso si tratta di due questioni che insistono nel Meridione del Paese; guarda caso sono due questioni che non hanno interesse locale,

quindi localistico, ma sono assurde agli onori della cronaca perché si tratta di due questioni ambientali di interesse nazionale.

Signor Ministro, apro subito una parentesi. Tra le quattro questioni irrisolte nel nostro Paese, dall'Unità d'Italia ad oggi, la questione meridionale, che è questione nazionale, deve tornare pesantemente nell'agenda della politica e nell'agenda di questo Governo. (*Applausi dei senatori D'Ambrosio Lettieri e Torrisi*).

Mai come in occasione di questo decreto il Governo ha rispettato, ben rispettato, i requisiti costituzionali. C'era sicuramente l'urgenza di intervenire in presenza di una emergenza ed è stato anche rispettato il criterio della omogeneità di materia. E lo posso ben dire non soltanto da esponente politico, ma anche da Presidente della Commissione ambiente del Senato. Infatti, proprio su questi due argomenti la Commissione ha molto lavorato, e ha lavorato bene, trattando ambedue le questioni in sede di affare assegnato (gli affari assegnati nn. 53 e 128).

Nell'ambito di questa trattazione – i colleghi me ne daranno atto – abbiamo audito decine e decine di soggetti titolati, abbiamo incontrato le popolazioni sia di Taranto sia della Terra dei fuochi; la Commissione si è recata a Taranto, ha visitato lo stabilimento dell'Ilva; poi si è recata a Caivano, ha visitato la Terra dei fuochi, incontrando i comitati civici e i cittadini, parlando con le Forze dell'ordine e con tutti i soggetti abilitati. E un pensiero va in questo momento a don Patriciello, a cui va la massima solidarietà non soltanto per il lavoro che ha svolto e che continua a svolgere ma anche per le pressioni e talvolta le minacce subite. (*Applausi dal Gruppo NCD e dei senatori Di Biagio e Caleo*).

Entrando nel merito del provvedimento, esso è di per sé ben costruito e si è arricchito notevolmente durante l'esame presso la Camera dei deputati. È di tutta evidenza che qui al Senato avremmo voluto lavorare per migliorarlo, per ampliarlo in alcune parti, per snellirlo in altre, probabilmente per implementare parte delle risorse economiche che mette a disposizione. Ben sappiamo, però, che questo non è stato possibile, non soltanto per i tempi che si sono dilungati in Commissione ambiente e territorio della Camera, ma anche per i ben noti fatti legati a dinamiche parlamentari che hanno contraddistinto i lavori della Camera nelle scorse settimane.

Non voglio assolutamente aprire questo *file*, non voglio fare polemica con nessuna forza politica. Se però dobbiamo assumerci la responsabilità degli atti che andiamo ad esaminare e a discutere nelle Aule parlamentari, dobbiamo anche essere consequenziali e dire ciò che accade. Non è possibile allungare i lavori parlamentari in maniera strumentale, trasformando l'Aula in un ring o in una bolgia infernale per poi andare nell'altro ramo del Parlamento a criticare non solo i provvedimenti ma anche i tempi che a questi vengono assegnati. (*Applausi del senatore Dalla Zuanna*).

Aggiungo che il provvedimento contiene una serie di elementi che ci convincono, come, ad esempio, la mappatura dei terreni. Era questa una questione principale. Sappiamo quanto ha sofferto il sistema di produzione agroalimentare della Campania, quanto hanno sofferto i produttori di quella Regione, non soltanto coloro che producono nei terreni interessati

dal decreto, ma anche coloro che operano in tutto il resto del territorio regionale i quali, a causa della grande confusione e del grande timore che sono stati ingenerati nell'opinione pubblica, hanno sofferto una vera e propria crisi di mercato che ha determinato danno per i produttori, ma addirittura illecito arricchimento di quelle forze oscure che molto spesso dall'intermediazione dei prodotti agroalimentari traggono profitto. Conosciamo tutte le dinamiche speculative che si sono innescate a tal proposito.

La mappatura dei terreni, quindi, è stata individuata sicuramente come uno dei meccanismi principe per discriminare ciò che può essere fatto da ciò che non può essere fatto, ciò che si deve fare in alcuni terreni e ciò che si deve fare in altri.

Bisogna giustamente sottolineare come l'intera questione della mappatura rimandi ad una problematica più generale relativa all'intero sistema agroalimentare italiano, quella della certificazione e della tracciabilità degli alimenti. Tale questione, però, molto spesso in Italia, di fronte alla necessità del mercato, alle richieste dei produttori, alle richieste legittime dei consumatori, trova dei momenti ostativi opposti da grandi strutture anche commerciali, da parte di strutture deviate della grande distribuzione organizzata e talvolta anche da esponenti politici legati alla grande distribuzione organizzata che non vogliono che si faccia chiarezza su questi temi.

Tutto questo ci porta anche di fronte ad un'altra problematica che, a mio avviso, non è stata affrontata e di cui la politica deve farsi carico, signor Ministro: quando si vanno ad individuare dei terreni che devono essere destinati a colture *no food*, evidentemente la politica si deve far carico anche della cessazione reddituale di quei produttori e di quei proprietari che insistono proprio su quei terreni e che oggi subiranno un decremento della loro capacità reddituale certamente non per loro colpa.

Allora, a mio avviso, il fondo unico giustizia, che venne stabilito nella legge finanziaria del 2010 e fu un'intuizione geniale di quel Governo e di quegli esponenti politici, deve sicuramente essere utilizzato anche a questo scopo, cioè ad andare individuare delle misure integrative del reddito per quegli agricoltori e per quei produttori che non possono essere penalizzati, anche perché sostenere il reddito di quelle aziende e di quegli agricoltori vuol dire sottrarre dalla marginalità e dai rischi della criminalità organizzata intere fasce di popolazione.

Un altro aspetto, signor Ministro: personalmente ritengo che la politica italiana tutta, al di là di questo provvedimento, debba prima o poi interrogarsi sulle leggi speciali che molto spesso siamo costretti a portare avanti, perché le leggi speciali, le leggi emergenziali sono sempre delle leggi che incidono in maniera negativa sui diritti costituzionalmente garantiti. Allora, chiaramente ci troviamo di fronte ad un equilibrio assolutamente delicato: da un lato, la necessità di una legge speciale che nasce da situazioni emergenziali; dall'altro, la compressione delle libertà costituzionali.

È anche per questo, signor Ministro, che dobbiamo stare attenti quando autorizziamo l'utilizzo dell'esercito e dovevamo anche stabilire maggiormente in questo provvedimento i limiti di quell'utilizzo andando

a definire meglio le cosiddette regole d'ingaggio. Queste sono delle materie sulle quali al Senato avremmo potuto e avremmo dovuto intervenire, ma purtroppo i tempi non ce ne hanno dato la possibilità. Ci sarà sicuramente tempo per rimediare.

Per cambiare argomento, per quanto riguarda l'Ilva, devo assolutamente dire che bene si è fatto con questo decreto ad intervenire sulla materia. Sicuramente è positivo il nostro giudizio sulla ripresa del Progetto Sentieri, che riguarderà la Puglia ma ovviamente anche la Campania. Così come sicuramente bene si è fatto con il decreto ad intervenire in materia di ricapitalizzazione della società utilizzando le disponibilità finanziarie sottoposte a sequestro giudiziario. Non voglio aprire un altro tema, perché non ne ho il tempo, ma è di tutta evidenza che non possiamo tollerare più conflitti da parte di organi dello Stato.

Per concludere, il Nuovo Centrodestra esprimerà convintamente un voto favorevole ma, apprezzate le circostanze, ci sono tante materie sulle quali sicuramente torneremo a confrontarci. (*Applausi dal Gruppo NCD e dei senatori Sollo e Di Biagio*).

NUGNES (*M5S*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NUGNES (*M5S*). Signor Presidente, signor Ministro, in quest'Aula ho sentito molti colleghi parlare del decreto-legge in esame come se finalmente lo Stato stesse mettendo mano alle soluzioni per la Terra dei fuochi. Purtroppo così non è; allora cerchiamo di capire con calma cosa sono queste disposizioni urgenti per le emergenze ambientali. In primo luogo, gli interventi per la cosiddetta Terra dei fuochi, per la sicurezza agroalimentare; solo su questo piccolo particolare. Ci sono poi la proroga della gestione commissariale e amministrativa della Campania in deroga al divieto di proroga, disposizioni in materia di commissari per il dissesto idrogeologico e modifiche all'articolo 1 del decreto-legge 4 giugno 2013, n. 61, il decreto salva-Riva, o meglio detto decreto ammazza-Taranto.

Procediamo con ordine ed analizziamo i punti fondamentali di questo decreto: la Terra dei fuochi e l'Ilva di Taranto per l'appunto, due dei capitoli più tristi della gestione ambientale del nostro Paese, che contribuisce a collocarlo, Ministro, al primo posto tra i Paesi più inquinati d'Europa, secondo l'ultima relazione dell'Organizzazione mondiale della sanità. All'uopo vorrei ricordare ai colleghi della Lega e a lei, Presidente, che la Padania è l'area più inquinata del mondo. (*Commenti del senatore Centinaio*). Lo dice l'Organizzazione mondiale della sanità.

Cosa avremmo dovuto affrontare e non abbiamo affrontato? Il procuratore Donato Ceglie il 25 gennaio è venuto in audizione in Commissione e ha detto in modo chiaro ed inequivocabile che è accertato dai documenti pubblici, quindi è noto a tutti dal 1996, che il problema della cosiddetta Terra dei fuochi è connesso allo smaltimento illecito di rifiuti industriali che permette al comparto industriale un abbattimento dell'80 per cento

dei costi. Altri prima di lui ebbero a calcolare il monte di rifiuti postindustriali smaltiti illegalmente, che ha un volume pari alla montagna del Gran Sasso. Questo è il primo punto che avremmo dovuto affrontare.

Grazie alle audizioni in Commissione, come ha ricordato anche il collega Marinello, dei sindaci della provincia di Caserta, per esempio Cavanano, o dei rappresentanti dell'ARPAC, alle notizie di stampa e alle intercettazioni telefoniche del caso Di Gennaro-Bertolaso sappiamo in maniera documentata ed inequivocabile, signor Ministro, che la Provincia di Napoli e la Provincia di Caserta soffrono di una carenza strutturale di mezzi e uomini nei Corpi che si occupano della tutela ambientale e del settore investigativo. Ad Acerra c'era un solo vigile ambientale, Liguori, morto di cancro proprio pochi giorni fa, che faceva sopralluoghi accompagnato dalla moglie e dal figlio per non dare nell'occhio. I vigili urbani a Casal di Principe – dico, Casal di Principe – sono tre. Sappiamo da Parascandola che metteva la benzina dell'auto di servizio di tasca propria. Apprendiamo dall'ARPAC che il suo personale conta 320 unità di ruolo e 219 precari a fronte delle 1.100 necessarie, signor Ministro.

Questo è quanto risulta a qualunque cittadino che faccia una chiamata per un rogo o per denunciare una discarica abusiva. È capitato anche a me, nella veste che ricopro adesso, di sentirmi dire: «Non ci sono le auto; non ci sono gli uomini per intervenire».

Dopo tutto questo visto e auditato in Commissione con l'affare assegnato, cosa accade? Il ministro Orlando qui presente, che saluto, appena insediato viene in procura a Caserta e parla con i comitati ufficializzati dal noto padre Patriciello e accenna subito al *no food*. La Commissione ambiente si attiva ad andare velocemente sui luoghi con fine mediatico. Mesi e mesi dopo cosa viene partorito dalla maggioranza? La mappatura dei terreni agricoli! Per carità, utile, indispensabile, urgente e necessaria, ma nulla che la Regione, insieme ai dipartimenti interdisciplinari dell'Università di Napoli, alla Guardia costiera, al Corpo forestale dello Stato, non stesse già facendo. Nulla che questi soggetti non fossero in grado di fare. Ho chiamato proprio questa mattina l'assessore Romano e gli ho chiesto: «Cosa aggiunge questo decreto a quello che stavate già facendo?». Potrà negarlo, ma mi ha risposto: «Niente. E sappia» – ha aggiunto – «che i fondi POR cui fa riferimento il decreto sono già spesi. Non c'è nulla».

Poi leggo la relazione della 5ª Commissione e vedo che non c'è copertura finanziaria per molte delle voci inserite come farcitura in questa torta.

Cosa avremmo dovuto fare allora? Avremmo dovuto affrontare il problema in un'altra maniera. Avremmo dovuto occuparci di un'interforza ambientale di coordinamento, anche investigativo, probabilmente a livello nazionale e non locale; mettere mano alla prescrizione; provvedere all'arresto in flagranza differita e al sequestro per equivalente; intervenire sulla vera responsabilità del produttore, come ci hanno chiesto tutti pubblici ministeri con il quale abbiamo parlato. Ma non lo abbiamo fatto. Abbiamo fatto quello che la Regione già stava facendo, cioè la mappatura dei ter-

reni, pertanto dico ai colleghi che non stiamo risolvendo il problema della Terra dei fuochi.

Non abbiamo fatto questo e allora chiediamoci perché è stato emanato il decreto in esame? Cosa porta certamente a casa oltre allo *spot* elettorale? Gli incentivi alle biomasse, quelle di cui Orlando a Caserta, ricordate? Si tratta di un passaggio anomalo rispetto al testo unico ambientale che prevede che se un terreno è contaminato, la bonifica vada obbligatoriamente fatta, anche perché un terreno non risponde solo per se stesso, ma è in un bilancio complessivo. Noi stiamo quindi consegnando la Campania al comparto industriale invece di riconsegnarla all'agricoltura; è questa la lama nella torta farcita.

Poi cosa altro c'è? Signori, non dite che sono in malafede, ma qui c'è una preoccupante deroga, non meglio specificata, all'antimafia, nonostante tutto l'ambaradan mediatico sulla commissione speciale di controllo (e noi nel casertano sappiamo cosa significa non avere un serio controllo per quanto riguarda gli appalti).

In ultimo abbiamo l'esercito, 850 unità che invaderanno il nostro territorio senza nessuna funzione investigativa e strutturale. Non è una soluzione: è un tamponamento emergenziale che i nostri territori non vogliono.

Che dire per l'Ilva? Questo è il quinto provvedimento salva-Riva e in discussione generale il mio collega Martelli ha ben detto circa facilitazioni, silenzio-assenso, allentamenti sostanziali dell'AIA, già dichiarata insufficiente, in palese e continuata violazione della Costituzione, dell'articolo 32 sul diritto alla salute e dell'articolo 41 sul diritto d'impresa.

È per questo e per altro ancora che noi del Gruppo Movimento 5 Stelle voteremo contro questo provvedimento, ma state tranquilli, vinceremo noi. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

BRUNI (*FI-PdL XVII*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRUNI (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il decreto-legge sottoposto al nostro esame dimostra ancora una volta che un presupposto irrinunciabile per affrontare le questioni e le *querelle* ambientali è quello della conoscenza. Infatti una buona parte delle norme introdotte si incentra sulla conoscenza dello stato dei territori e dello stato di salute della popolazione. Significativo in tal senso mi sembra quanto disposto dall'articolo 1, ove si prevede che i terreni della Regione Campania destinati all'agricoltura siano sottoposti a mappatura, onde poter sapere quanti di essi siano effettivamente suscettibili di utilizzazione per produzioni agroalimentari e quali destinati ad altre colture. Tale obiettivo, una volta raggiunto, consentirà finalmente di avere un quadro di conoscenza da offrire a tutte le amministrazioni interessate e quindi di orientare le loro scelte alla luce di dati scientifici certi.

Se ci pensate, fino ad oggi i vari rilievi, le diverse mappature di cui si è parlato nel dibattito di oggi in Aula sono stati episodici, frammentari e certamente disorganici. Molto spesso gli unici dati di riferimento utilizzati dalle amministrazioni locali sono stati quelli rinvenibili nelle diverse indagini penali stratificate negli ultimi decenni in Campania, e ciò non ha consentito di tutelare al meglio la popolazione e le stesse imprese impegnate nelle produzioni agroalimentari; anzi, il fatto stesso che una grande mole di dati sia stata rilevata nei fascicoli penali ha creato le condizioni per l'insorgenza di un allarmismo crescente e diffuso. Ne è conseguita una forte divisione sulle scelte operate o programmate dalle amministrazioni statali e locali interessate, cui non sempre l'opinione pubblica ha dato il proprio assenso. Proprio per ribaltare ed ovviare a questo quadro di incertezze è quindi necessaria l'attività di mappatura dei terreni prevista dal provvedimento in votazione. All'esito di detta attività saremo in grado di avere maggiori certezze sui terreni che possono essere utilizzati e su quelli che devono essere bonificati.

Per i medesimi motivi, non si può non concordare sulla necessità di più completi ed aggiornati studi epidemiologici. Anche questa esigenza rientra in quel bisogno di conoscenza che è il filo conduttore del decreto. Il provvedimento, infatti, stabilisce la pubblicazione dei dati del progetto SENTIERI, per esempio nel caso di Taranto, prevedendo, inoltre, un'ulteriore implementazione dello stesso. La *ratio* di tale norma è certamente condivisibile: va nella direzione di realizzare effettivamente il principio della tutela del diritto alla salute costituzionalmente garantito. È meno condivisibile, però, che il legislatore fissi nel progetto SENTIERI il metodo ed il mezzo per avere uno studio epidemiologico relativo ai travagliati territori di Taranto e del suo *hinterland*. Molta parte del mondo scientifico, infatti, ritiene che per giungere ad individuare il nesso di causalità tra l'impianto o il fattore inquinante e le conseguenze sulla salute della popolazione non si possa utilizzare un metodo di epidemiologia classica come quello applicato nel progetto SENTIERI. L'utilizzazione ulteriore di tale metodo costringerà ancora le autorità locali a doversi avvalere del solo principio di precauzione al fine di tutelare al meglio la salute dei cittadini. Invece, sarebbe più opportuno ricorrere a modelli più moderni, quali, ad esempio, l'epidemiologia molecolare, con l'utilizzazione di biomarcatori di esposizione che consentano di poter accertare, ove sussistente, il nesso eziologico tra inquinamento e danno alla salute con maggiori certezze scientifiche. In ogni caso, è certamente positivo che nel decreto si rilevi l'esigenza del potenziamento degli studi epidemiologici, poiché ciò accresce quel quadro di conoscenze che consente a tutti i decisori (cioè alle diverse amministrazioni) di poter effettuare le scelte più opportune, evitando provvedimenti a macchia di leopardo o realizzati a valle dei sequestri penali.

Certamente utile può essere anche l'idea dello *screening* sulle popolazioni interessate della Campania e dei Comuni di Taranto e Statte. Con onestà intellettuale, però, occorre precisare e significare che con quell'attività di controllo sanitario si realizza una prevenzione secondaria sulla

popolazione (che resta sempre un succedaneo della prevenzione primaria), spesso utilizzata per rabbonire la gente, che invece necessita di opere di bonifica, prevenzione e tutela ambientale vere.

Pur con i rilievi critici appena effettuati, le norme fin qui commentate danno un contributo positivo alla soluzione delle emergenze ambientali cui sono dedicate. Tra le stesse, si prevede anche l'espressa introduzione nel codice dell'ambiente del reato di combustione illecita di rifiuti, fatti-specie finora non sussistente nel nostro sistema penale. È bene però ricordare, così come è stato fatto in un ordine del giorno proposto dai colleghi della Lega, il problema di chi brucia, per tradizione agricola, ramaglie e scarti di potatura: questa fattispecie non potrà essere assoggettata a sanzioni penali, come la pena da due a cinque anni prevista nel caso dei roghi della Terra dei fuochi o di altri dello stesso impatto. Lì è bene che il Governo, così come si è detto stamattina, assuma un impegno in questo senso.

Oltre ai roghi di rifiuti, ci sono altre novità importanti nel decreto-legge. Tornando alla questione specifica dell'Ilva, è il caso di sottolineare che il decreto – l'ennesimo prodotto dal Governo sulla questione – si pone il fine di perfezionare la compatibilità tra il decreto di approvazione del piano industriale e l'autorizzazione integrata ambientale. Tale espressa previsione ha il merito di far convergere l'esigenza strettamente industriale con quella di natura ambientale. Questo è proprio il problema dei problemi che ha caratterizzato la vicenda sofferta dalla città ionica e dalla sua popolazione.

Il decreto, inoltre, alla luce dell'esperienza degli scorsi mesi, concede al commissario la possibilità di richiedere nuove e più ingenti somme al titolare dell'impresa commissariata o di reperirle con aumento di capitale, nel caso si tratti di società. Anche tale previsione è rilevante. Devo però condividere le medesime preoccupazioni esternate nel dibattito alla Camera dei deputati dall'onorevole Chiarelli, il quale ha fatto notare che se molta parte delle risorse disponibili per l'Ilva deve derivare dai sequestri operati nei confronti dei proprietari, allora è il caso di sottolineare che il primo provvedimento emesso dai giudici di Taranto è già stato vanificato dalla Suprema corte e che il provvedimento di sequestro emesso dal tribunale di Milano è ben lungi dal poter assicurare risorse certe alla gestione del commissario.

Un'altra parte del decreto che deve essere osservata positivamente è quella riguardante le gestioni commissariali per il dissesto idrogeologico. Degna di attenzione, in particolare, è la norma che consente la nomina quali commissari straordinari di presidenti o assessori delle Regioni interessate. Se ciò avverrà finiranno le gare di gomiti per la nomina di improbabili esperti, spesso collocati dalla stessa politica per dare qualche poltrona in più. Significativa, Ministro, la vicenda ultima del commissario per la Puglia. È legittimo chiedersi se non sia meglio coinvolgere gli amministratori locali, che conoscono appieno i problemi del proprio territorio, e magari non costano nulla.

Le ragioni fin qui esposte ci inducono a evidenziare che il decreto in esame, comunque, ha l'indiscusso merito di affrontare in modo più omogeneo che in passato questioni spinose e non risolte da decenni. È forse un primo esile strumento legislativo, suscettibile di perfezionamenti e implementazioni.

Al centro di siffatto testo vi è certamente l'idea condivisa che la tutela della salute della popolazione non deve essere un mero enunciato del legislatore costituzionale, ma un obiettivo quotidiano per il quale spendere ogni nostra energia e risorsa. Se ciò avverrà, come dicevo all'inizio, in un quadro sempre più oggettivo e univoco di conoscenza e dati certi, allora avremo reso più agevole il ruolo di tutti coloro che sono tenuti a decisioni difficili e a volte esiziali per i nostri territori.

Peraltro, si produrrà il virtuoso effetto collaterale di evitare che ogni questione ambientale sia accompagnata da allarmismi di vario genere, che turbano e rischiano di fuorviare il dibattito su argomenti così complessi come quello sottoposto al nostro esame.

Queste ultime motivazioni, Presidente, unite alle ragioni esposte in precedenza, ci conducono come Gruppo di Forza Italia a esprimere un voto favorevole alla conversione in legge del presente decreto-legge. (*Applausi dal Gruppo FI-PdL XVII. Congratulazioni*).

CALEO (PD). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CALEO (PD). Signor Presidente, signor Ministro, Sottosegretario e onorevoli colleghi, vorrei che tutti qui oggi ci soffermassimo a riflettere su un aspetto che è per me fondamentale. Con il provvedimento presentato per la conversione, il Governo finalmente dimostra di voler affrontare e aggredire problemi che da tempo, troppo tempo, erano stati lasciati marcire senza soluzione. Diciamolo chiaramente: in questa vicenda le istituzioni, e con esse la classe politica, non hanno brillato; anzi, distinguendosi per decenni di errori, assenze e dimenticanze, hanno dimostrato l'inadeguatezza nel fornire per tempo risposte efficaci.

Il dramma della Terra dei fuochi e dell'illegalità diffusa in Campania è un fenomeno che si conosce da tempo. Da tempo si sapeva che in questo territorio straordinario, al quale la criminalità organizzata ha inferto un colpo quasi mortale (l'antica *Campania felix*, così ricca sia per la varietà e l'importanza delle sue produzioni agroalimentari sia per la bellezza e l'importanza del suo patrimonio storico e culturale), la camorra ha attuato un vero e proprio piano industriale, fondato sul *business* dei rifiuti e capace di superare persino quello della droga. Ce lo dicevano gli atti prodotti dalla Commissione d'inchiesta sui rifiuti, gli atti delle procure di Napoli, assieme ad una parte importante di comunità sana che non si vuole arrendere.

Tutto questo però – va detto – non sarebbe stato possibile senza la complicità di una parte di tessuto produttivo e non solo del Mezzogiorno:

basti pensare che alcuni dei fusti che sono stati rinvenuti, collega Arrigoni, portano la firma di aziende del Nord-Italia e del Nord-Europa che con scorciatoie facili hanno anteposto il profitto e il denaro facile al rispetto delle leggi. Una vicenda quindi conosciuta da tempo, che grazie al coraggio e alla denuncia dei cittadini, della Chiesa e dei comitati, si è imposta all'attenzione dell'opinione pubblica e delle istituzioni determinando questo intervento.

È un intervento che, a mio avviso, va nella giusta direzione, parte dalla necessità di risolvere un'emergenza ambientale di questa portata, ma delinea anche un percorso basato sulla tutela dell'ambiente, sulla difesa della salute e del lavoro e sul ripristino della legalità per il rilancio dei propri territori.

Delle misure messe in campo vorrei segnalare in primo luogo gli interventi in materia di tutela della salute, l'importante stanziamento di risorse (pari a 25 milioni di euro annui per il 2014 e il 2015) per le indagini sanitarie gratuite per le popolazioni residenti nella Terra dei fuochi e nei Comuni di Taranto e Statte per quanto riguarda l'Ilva, nonché l'aggiornamento e la pubblicazione dello studio SENTIERI, uno studio approfondito e importante sull'epidemiologia e quindi sull'effetto dell'inquinamento ambientale sulla salute dei cittadini, e il potenziamento degli studi connessi. A questo proposito, signor Ministro, è stato approvato un ordine del giorno che impegna il Governo ad affiancare anche il potenziamento del sistema di sorveglianza epidemiologica, attività di sanità pubblica finalizzata a tenere sotto controllo nel tempo e nello spazio lo stato di salute delle popolazioni interessate.

Altro punto di rilievo è la mappatura dei terreni destinati all'agricoltura. È previsto inoltre l'avvio di un programma straordinario per la bonifica dei siti inquinati dallo sversamento illegale dei rifiuti, a cui sono destinate risorse riprogrammabili e soprattutto – lo sottolineo perché è molto importante – anche le risorse confiscate alla criminalità per reati ambientali commessi nella Regione Campania.

Il potenziamento dell'attività di prevenzione e di controllo del territorio, unite alle disposizioni per la trasparenza e la libera concorrenza nell'affidamento delle attività di monitoraggio e di bonifica delle aree inquinate, rappresentano un segnale importante contro il rischio di nuove infiltrazioni della criminalità organizzata.

Con l'introduzione nel nostro ordinamento del reato di combustione illecita dei rifiuti abbiamo raggiunto un fondamentale obiettivo, primo passo di quel progetto di rafforzamento degli strumenti previsti nell'ordinamento giuridico a tutela di un bene essenziale qual è l'ambiente che, come Partito Democratico, abbiamo deciso di portare avanti con grande determinazione.

Sul fronte Ilva, infine, l'introduzione di misure più cogenti per l'attivazione delle misure contenute nell'AIA permetterà sicuramente di rendere più tempestive ed efficaci le azioni rivolte al risanamento ambientale dell'insediamento pugliese, perfezionando ulteriormente gli interventi che questa Assemblea ha già approvato, salvaguardando occupazione e salute.

A tal proposito si segnala il potere attribuito al commissario per chiedere prioritariamente un aumento del capitale sociale ai fini della bonifica del sito e la facoltà, qualora questa ipotesi non si realizzi, di ottenere il trasferimento nella disponibilità delle somme sequestrate ai Riva anche per reati diversi da quelli ambientali. Questo provvedimento – lo dico soprattutto ai colleghi senatori del Movimento 5 Stelle – non fa sconti a nessuno e non è propaganda: con senso di responsabilità si sta governando una situazione complessa e difficile, senza demagogia e senza spargimento di notizie false e tendenziose attraverso la Rete e i *social network*.

Questo decreto-legge sicuramente non è esaustivo, ma rappresenta... (*Brusio*).

PRESIDENTE. Colleghi, devo sospendere la seduta? Fare un po' di silenzio è anche un atto di cortesia nei confronti di un collega che sta svolgendo il suo intervento.

Prego, senatore Caleo, continui pure.

CALEO (*PD*). Questo decreto sicuramente non è esaustivo, ma rappresenta la volontà da parte delle istituzioni di affrontare con decisione un problema che da troppo tempo aspettava una soluzione. Per questo vorrei ringraziare soprattutto il ministro Orlando, per il lavoro svolto in questi mesi, che l'hanno visto impegnato non solo nel difficoltoso compito di riportare le politiche ambientali al centro dell'agenda di Governo, ma soprattutto nell'emanazione di provvedimenti coraggiosi che da tempo il nostro Paese stava aspettando. Ora mi aspetto che tutti insieme, colleghi senatori, ci mettiamo al lavoro anche sull'annosa questione del dissesto idrogeologico, punto irrinunciabile che chiedo al Governo di inserire tra le priorità del 2014, e che deve vedere questa Camera protagonista. Noi abbiamo lavorato nel mese di settembre ad una risoluzione che è stata approvata ad amplissima maggioranza e credo che si debba ripartire da qui e si debba lavorare per creare uno schema, una legge quadro che possa intervenire laddove ce n'è bisogno.

A proposito della valorizzazione di questo ramo del Parlamento, il mio unico rammarico è lo scarso contributo che abbiamo potuto dare. Dopo il lavoro svolto in Commissione (per cui ringrazio il relatore Sollo, il presidente Marinello e la struttura tecnica) non si doveva arrivare a questo punto. Al di là delle cause che ognuno di noi può addurre, credo che quest'Assemblea meritasse più ascolto.

Vorrei ricordare che ad oggi il bicameralismo perfetto vive ancora. Per il futuro, qualunque sia la direzione che questo consesso prenderà – consentitemi colleghi senatori – occorrerà un protagonismo maggiore e propositivo da parte di tutti noi, coerente alle mutate condizioni, a tutela dell'istituzione.

Penso che le questioni che riguardano il territorio, le comunità e tutte le problematiche connesse all'ambiente dovranno essere discusse da questa Assemblea, che dall'inizio di questa legislatura ha lavorato su molti

fronti (dall'Ilva a Piombino, alla tracciabilità dei rifiuti, alla prima impronta sulla difesa del suolo).

Confronto con il territorio, ascolto, partecipazione sono alcune delle attività che abbiamo messo in campo in maniera puntuale come Commissione ambiente per la trattazione delle varie problematiche: decine le audizioni e i sopralluoghi fatti nei siti interessati, un modo non solo per individuare le soluzioni più efficaci, ma soprattutto per recuperare un rapporto di collaborazione e fiducia con i cittadini e di credibilità nelle istituzioni, un po' come dovrebbe avvenire per i consigli consultivi della comunità locale che il presente decreto ha previsto e regolamentato.

Il Senato, infatti, come emerge leggendo gli atti della Costituente, avrebbe soprattutto dovuto rappresentare nella cornice regionale – e secondo me esistono ancora gli spazi per poterlo attuare – «la complessiva struttura sociale», le «forze vive» della Nazione, le tensioni culturali dell'intricata società italiana.

L'impossibilità di una lettura più approfondita del decreto-legge, con proposte che lo rendessero ancora più efficace (e ce ne sono state) in tempo per la sua conversione (scade l'8 febbraio) ci investe tutti di una grande responsabilità: quella di non far decadere un provvedimento così importante che segna un punto di svolta per il progressivo superamento della gestione dell'emergenza infinita e per la costruzione di un sano rapporto tra sistema produttivo e la tutela dell'ambiente e della salute, tematiche ormai non più prorogabili.

Per questi motivi dichiaro, a nome del Gruppo parlamentare del Partito Democratico, il voto favorevole all'approvazione, senza modifiche, del testo licenziato dalla Camera. (*Applausi dal Gruppo PD. Congratulazioni*).

MILO (*GAL*). Domando di parlare per dichiarazione di voto in dissenso dal mio Gruppo.

PRESIDENTE. Ne prendo atto e le do la parola.

MILO (*GAL*). Signor Presidente, in questo mio brevissimo intervento vorrei prima di tutto ringraziare il ministro Orlando a nome di tutti i cittadini campani, anche e soprattutto perché, dopo la sua passerella in quella che è stata definita la Terra dei fuochi, ha distrutto l'economia agroalimentare della nostra Regione. (*Applausi della senatrice Bonfrisco*). Quindi, un ringraziamento va al Ministro da parte di tutti gli imprenditori e i cittadini campani.

È questa una storia che viene da lontano, di cui qualche esponente del Partito Democratico era a conoscenza dal lontano 1992. Non comprendo, quindi, neanche l'urgenza di questo decreto.

Notiamo la bontà del provvedimento al nostro esame, Ministro, soprattutto in quello che è stato il merito. Alla Camera dei deputati, prima in Commissione e poi in Assemblea, è stato triplicato il testo, soprattutto nel merito. Ciò significa che molto probabilmente il testo è arrivato da

noi, in Senato, blindato come altri dodici o tredici provvedimenti, e di questo ci dogliamo, perché non vogliamo ratificare il nulla riguardo al decreto per l'ambiente.

Io stimo moltissimo il collega Caleo, ma probabilmente egli parlava di tutt'altro, perché tutto quello che egli nella sua dichiarazione di voto e il mio collega di Forza Italia hanno detto, fa pensare che essi probabilmente hanno letto un altro testo.

A questo punto vi faccio solo due riflessioni. Sono due le coperture finanziarie previste nel decreto. Una copertura riguarda il Fondo unico giustizia. Nessuno, però, ha detto in Aula – l'ho detto io in Commissione – che detto Fondo è usato in funzione di quanto si incassa dalla vendita degli immobili sequestrati. Caro Ministro, vuol dire zero. Dovremmo, pertanto, dire ai cittadini campani che il Governo darà zero euro per quanto riguarda il Fondo unico giustizia. (*Applausi della senatrice Bonfrisco*).

L'altra copertura è di 25 milioni per il 2014 e di ulteriori 25 milioni per il 2015. La collega del Movimento 5 Stelle, senatrice Nugnes, ha affermato che non arriveranno mai. Concordo con lei, soprattutto perché si tratta di fondi che già appartengono alla Regione Campania. Non comprendo, quindi, neanche l'intervento del Governo, e di questo mi rammarico con il mio governo regionale. Non posso dire al presidente Caldoro che ha operato bene, perché non vedo quali sono stati i suoi provvedimenti, e quelli del presidente Bassolino, andando a ritroso negli ultimi dieci anni, durante i commissariamenti sui rifiuti e per le bonifiche. Il presidente Bassolino, prima, e il presidente Caldoro, dopo, sono stati e sono tuttora commissari per le bonifiche.

Mi dovete spiegare a chi volete raccontare tutte queste chiacchiere: sicuramente non ai cittadini campani! (*Applausi dal Gruppo M5S e del senatore Consiglio*).

MONTEVECCHI (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONTEVECCHI (*M5S*). Chiedo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dalla senatrice Montevicchi, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(*La richiesta risulta appoggiata*).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, del disegno di legge, composto del solo articolo 1.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (*v. Allegato B*). (*Applausi dai Gruppi PD, FI-PdL XVII e SCpI*).

DI MAGGIO (*PI*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI MAGGIO (*PI*). Signor Presidente, poiché il sistema non ha funzionato, vorrei comunicare alla Presidenza il mio voto favorevole.

PRESIDENTE. La Presidente ne prende atto.

Onorevoli senatori, mi sia consentita una valutazione alla luce dei tempi impiegati per l'esame di questo provvedimento.

Prendo atto che il provvedimento è stato trattenuto dalla Camera cinquantadue giorni e il Senato lo ha affrontato ed approvato in due giorni. (*Applausi dai Gruppi PD e FI-PdL XVII*). Questa mattina abbiamo votato 196 tra emendamenti ed ordini del giorno in un'ora e quaranta minuti.

Non posso che sollecitare me stesso, la presidente Finocchiaro e il senatore Bruno a svolgere una rapida revisione dei Regolamenti parlamentari, soprattutto quelli di coordinamento tra Camera e Senato. (*Applausi dal Gruppo PD e della senatrice Montevicchi*). Non esiste al mondo che il Regolamento del Senato preveda trenta giorni per l'esame in prima lettura di un decreto-legge e che alla Camera lo stesso decreto venga tenuto per cinquantadue giorni. (*Applausi dai Gruppi PD, FI-PdL XVII e Misto-SEL*).

Ora mi sia consentita una valutazione più partigiana. Alla luce del giusto dibattito sulla rivisitazione del bicameralismo perfetto e di questi risultati, dovendosi abrogare un ramo del Parlamento, credo si debba aprire una discussione su quale sia il ramo da abolire. (*Vivissimi, prolungati, generali applausi*).

VOCI DAL GRUPPO FORZA ITALIA-IL POPOLO DELLA LIBERTÀ XVII. Bravo!

Sui lavori del Senato

AZZOLLINI (*NCD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AZZOLLINI (*NCD*). Signor Presidente, il suo intervento di poc'anzi anticipa un intervento che avrei fatto domani mattina sull'ordine dei lavori. Va esattamente nel senso che lei ha indicato, ma sotto un altro profilo. Pertanto, prego di rivedere anche le nostre questioni.

La Commissione bilancio sta lavorando, in seguito ad un'Aula che non ha più quei rasserenanti orari fissi che ci consentivano di programmare i lavori, in condizioni molto difficili. Questo porta sicuramente ad uno scadimento della qualità del nostro lavoro.

So che molti seguono i giornali, la stampa eccetera, ma le esigenze dei giornali e della stampa sono un po' diverse dalle nostre: loro devono uscire tutti i giorni (ed è giusto che sia così), noi dobbiamo lavorare dando i tempi necessari alle senatrici e ai senatori per affrontare un prodotto che sia il più possibile fruibile in maniera immediata, semplice e chiara da parte dei cittadini.

Per quel che riguarda il nostro lavoro, questo è destinato a subire uno scadimento, che è già in atto, se si continua in questo modo. La prego quindi, signor Presidente, di ritornare a quel rasserenante orario che era tipico del Senato. Sa, qualche volta le cose da conservatore vanno anche bene; non è detto che bisogna cambiare tutto per forza. Se c'è qualcosa di buono è meglio conservarlo, per cui noi vogliamo avere certezze sui lavori di Aula che non abbiamo più.

Per di più, signor Presidente, voglio aggiungere che da due giorni il dibattito in Commissione bilancio vede i colleghi dell'opposizione protestare non soltanto rispetto a questo problema che ho detto, ma anche rispetto a quello che lei ha posto, perché quando i decreti-legge arrivano tra il cinquantasettesimo e il cinquantanovesimo giorno (e ne arrivano sempre di più) i colleghi della Commissione bilancio (parlo solo di loro, naturalmente, ma forse interpreto anche i sentimenti dei colleghi delle Commissioni di merito) hanno difficoltà anche materiale ad esaminare gli emendamenti. Questo può portare, lo dico perché i colleghi lo hanno esplicitato, a forme anche ostruzionistiche per difendersi – come è giusto che sia da parte di un'opposizione – da lavori che non consentono di esaminare gli emendamenti. (*Applausi dal Gruppo LN-Aut*). A questo si aggiunge, signor Presidente, che l'eccesso di zelo può portare a problemi.

Sono certo che l'omogeneità di materia sia una cosa molto giusta, ma attenzione alla super omogeneità di materia, perché l'equilibrio premia su tutto: se ciascun decreto-legge dovesse essere propriamente omogeneo dovremmo averne alcune decine, forse molte decine, e questo a detrimento dei lavori.

Quindi la prego, signor Presidente, andando all'essenza di quello che ho detto (mi rivolgo naturalmente anche alla presidente Finocchiaro per la sua sensibilità, avendo oltretutto lavorato insieme in queste condizioni), di rivedere tali questioni in attesa di riforme importanti che soddisferanno certamente l'ansia di tutte le penne d'Italia (meno quella dei badili). In attesa di queste straordinarie riforme, facciamo però quelle piccole, possi-

bili, ma che rendono le norme più chiare, più trasparenti e il lavoro dei senatori più adeguato alle necessità.

Naturalmente questo consentirà di evitare, signor Presidente, che ciascuno poi metta in esecuzione le facoltà e i poteri che ha, e la opposizione ne ha alcuni che può legittimamente esercitare costringendo la maggioranza ad esercitarne altri che spesso non sono propriamente replicabili.

Per questo, signor Presidente, chiedo che da subito si riorganizzino bene i lavori dell'Aula e si dica alla Presidenza dell'altra Camera non che ci sono termini perentori, ma che tra 30 e 58 giorni ce ne sono 28 di differenza, i quali, ridotti di qualche cosa, forse farebbero bene a tutti. Questa è la mia perorazione, altrimenti nella Commissione bilancio potrebbero esercitarsi quelle forme di ostruzionismo difensivo e legittimo che normalmente tendiamo ad evitare, certo con risultati positivi per i lavori e per i cittadini, non solo quelli che esercitano la professione di giornalista, ma per tutti gli italiani, che ritengo meritino uguale rispetto dei primi. (*Applausi dai Gruppi NCD, M5S e LN-Aut e della senatrice D'Onghia*).

PRESIDENTE. Presidente Azzollini, desidero leggere – per ricordarlo a me stesso – il comma 2 dell'articolo 53 del nostro Regolamento: «Di norma quattro settimane della sessione sono riservate alle sedute delle Commissioni permanenti e speciali, nonché all'attività delle Commissioni bicamerali, per le quali sono riservati tempi specifici e adeguati, previe le opportune intese con il Presidente della Camera dei deputati; tre settimane sono dedicate all'attività dell'Assemblea; una settimana è destinata all'attività dei Gruppi parlamentari e dei singoli Senatori».

Questo credo sia lo strumento più corretto per far lavorare le Commissioni e andare in Aula con provvedimenti istruiti, ma purtroppo, all'inizio del suddetto comma, c'è quel «di norma» che di fatto è diventato un «mai»: ritengo pertanto utile ritornare ad una lettura letterale dello spirito del nostro Regolamento. (*Applausi dai Gruppi M5S, LN-Aut e del senatore Malan*).

BONFRISCO (*FI-PdL XVII*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONFRISCO (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, desidero intervenire sull'ordine dei lavori, soprattutto a seguito delle sue importanti dichiarazioni, perché lei, da grande conoscitore dei lavori parlamentari, e di quest'Aula in particolare, ha messo in evidenza molto bene come oramai registriamo uno stato di sofferenza permanente. Mi riferisco alle due Commissioni permanenti che costantemente sono impegnate o a dare pareri o ad entrare nel merito di importantissimi provvedimenti di varia natura, che giungono dal Governo o di forte iniziativa. È proprio il tema della decretazione e di quel *continuum* tra il Governo e la sua maggioranza che si

salda al diritto e al dovere delle opposizioni a garantire l'essenza della democrazia in quest'Aula.

Nel merito, poi, oramai la qualità del nostro lavoro rischia di essere messa a repentaglio soprattutto da una modalità che evidentemente tra il Presidente della Camera e il Presidente del Senato non viene attentamente vagliata. C'è un termine legato al buonsenso e al buon funzionamento delle Aule, in capo soprattutto alle esperienze e alla capacità dei Presidenti di Camera e Senato, che comincia a mostrare evidenti problemi.

Il presidente Azzollini ha accennato in particolare a quanto oggi, in Commissione bilancio, abbiamo tenuto a formalizzare e verbalizzare in diversi Gruppi, ossia che in questo modo non possiamo più lavorare né riusciamo a garantire all'intera Aula e alle Commissioni di merito quel buon lavoro che esse svolgono e che la Commissione bilancio verifica dal punto di vista della copertura. L'articolo 81 della Costituzione ormai sta diventando un ritornello a volte privo di valore, se non accompagnato da una qualità dell'analisi e della valutazione su coperture finanziarie sempre più importanti e rilevanti.

La prego quindi di farsi portatore, insieme al Presidente del Senato (così come lei ha già espresso molto bene e come il Presidente della Commissione bilancio ha sottolineato) di quest'esigenza ineludibile che oramai rappresentiamo, pena il ritrovarsi costretti a lavorare in Commissione bilancio esercitando tutte le prerogative di un'opposizione che è in grado di bloccare i lavori di quest'Aula, se non vengono garantite le soglie minime di partecipazione, di conoscenza e di condivisione del buon lavoro che vogliamo garantire alla democrazia e ai cittadini, in esito ad un giusto rapporto di collaborazione, anche da parte dell'opposizione, con un Governo che deve poter governare. Ma l'opposizione deve poter vedere garantiti i propri diritti e le proprie prerogative. Lo dico anche per la maggioranza, che in qualche misura le sta manifestando una sofferenza che tutti sentono.

C'è un decreto chiamato «Destinazione Italia» che probabilmente il Senato nemmeno vedrà. Questa però non è la cosa più importante, ma è indicativa del fatto che non si tiene conto di quell'equilibrio tra le due Camere che deve poter essere garantito a tutti. (*Applausi dal Gruppo FI-PdL XVII*).

Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. Colleghi, poiché la 1ª Commissione non ha concluso l'esame del decreto-legge in materia di finanziamento dei partiti, avverto che si passerà al successivo punto all'ordine del giorno.

Discussione delle mozioni nn. 199, 200, 209, 210 e 212, sul transito della grandi navi nella laguna di Venezia (ore 17,56)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle mozioni 1-00199, presentata dal senatore Endrizzi e da altri senatori, 1-00200, presentata dal senatore Casson e da altri senatori, 1-00209, presentata dal senatore Dalla Tor e da altri senatori, 1-00210, presentata dalla senatrice Alberti Casellati e da altri senatori, e 1-00212, presentata dal senatore Dalla Zuanna e da altri senatori, sul transito della grandi navi nella laguna di Venezia.

Ha facoltà di parlare il senatore Endrizzi per illustrare la mozione n. 199.

Presidenza della vice presidente FEDELI (ore 17,57)

MONTEVECCHI (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONTEVECCHI (*M5S*). Signora Presidente, poiché il senatore Endrizzi si stava consultando con i proponenti delle altre mozioni, le chiedo se fosse possibile avere qualche minuto di sospensione.

PRESIDENTE. Va bene, sospendo la seduta fino alle ore 18,05.

(La seduta, sospesa alle ore 17,57, è ripresa alle ore 18,08).

Riprendiamo i nostri lavori.

Ha facoltà di parlare il senatore Endrizzi per illustrare la mozione n. 199.

ENDRIZZI (*M5S*). Signora Presidente, distinti colleghi, membri del Governo, l'Italia è *leader* nel traffico crocieristico mediterraneo, e Venezia occupa... (*Brusio*).

PRESIDENTE. Un attimo, senatore Endrizzi.

Lo dico al senatore Casson e agli altri: capisco che state facendo un lavoro importante per la mozione, però varrebbe la pena abbassare un po' la voce.

Prego, senatore Endrizzi.

ENDRIZZI (*M5S*). La crocieristica è uno dei pochi settori che non conoscono crisi. L'Italia è *leader* nel Mediterraneo, e l'*home port* di Ve-

nezia ha un ruolo di spicco; occupa migliaia di persone che il Movimento 5 Stelle intende tutelare. Ma le navi ormai superano i 300 metri di lunghezza e abbondantemente le 100.000 tonnellate di stazza. Sono grattacieli interi che sfiorano monumenti unici al mondo, solcano la laguna, colmi di carburanti ad alto tasso di zolfo, tranciano le rotte dei vaporetto e *ferry boat* che si trovano come moscerini davanti al parabrezza di un *camion*, stazionano accanto al centro storico con ciminiere accese in un territorio che già mostra un aumento di tumori rispetto alla media. I *radar* producono inquinamento elettromagnetico e i cittadini nelle zone limitrofe non vedono la televisione.

È evidente che questo settore deve essere tutelato, ma le grandi navi non devono entrare in laguna: dobbiamo applicare soluzioni sostenibili e innovative.

La politica si è svegliata solo due anni fa, come al solito dopo una tragedia, quella della Costa Concordia all'Isola del Giglio. I ministri Clini e Passera hanno vietato i transiti nel canale di Giudecca per le navi superiori alle 40.000 tonnellate. Ma l'applicazione del divieto veniva subordinata alla disponibilità di soluzioni alternative praticabili. Ricordate questa parola: «praticabili».

Il 5 novembre scorso a Palazzo Chigi il presidente del Consiglio Letta, il ministro Lupi, il ministro Orlando, il ministro Bray, il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Patroni Griffi, il segretario generale di Palazzo Chigi, Roberto Garofoli si sono incontrati con il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, il sindaco di Venezia, Giorgio Orsoni, e il presidente dell'Autorità portuale di Venezia, Paolo Costa, per decidere. Non erano invitati gli enti territoriali della gronda lagunare né esponenti della commissione di salvaguardia istituita dalla legislazione speciale per Venezia, mentre è evidente il conflitto di interessi di alcuni dei presenti.

Giorgio Orsoni (sindaco del Partito Democratico) è *sponsor* politico di uno dei progetti, che vorrebbe costruire uno scalo a Marghera accanto ai serbatoi del petrolchimico, in luogo del deposito di carbone di proprietà dalla famiglia Salmini.

Il presidente dell'Autorità portuale, Paolo Costa, (ex sindaco di centrosinistra) è *sponsor* politico del progetto «Contorta», lo scavo di un ulteriore canale largo 140 metri, profondo 10 metri e lungo 5 chilometri; 7 milioni di metri cubi di sedimenti verrebbero ammassati ai lati. Andate a vedere in Internet le immagini del progetto – sono facili da trovare – e guardate quale stravolgimento potranno portare alla morfologia lagunare, alle rotte delle imbarcazioni lagunari, ad un paesaggio tutelato dalla Costituzione e dall'UNESCO. Spacciano questi argini come ripristino delle barene, ma le barene si formano su bassi fondali, in equilibrio tra mare e terra. Esperti di idraulica hanno già dichiarato che questi ammassi di fanghi, lasciati all'azione delle navi, saranno presto risucchiati e dispersi, compromettendo irreversibilmente la morfologia lagunare.

In quella riunione i convenuti hanno poi deciso di adottare proprio lo scavo del canale Contorta quale soluzione preferenziale, prevedendo per il

futuro un ulteriore scavo: quello del canale Vittorio Emanuele, che taglierebbe in due la laguna sotto a sopra. Verrebbe così a realizzarsi una gigantesca rotatoria per portare le navi a Marghera. A quel punto è facile prevedere che per risolvere gli insormontabili problemi di promiscuità con il traffico pesante merci, il canale dei Petroli, attualmente a senso unico, dovrebbe essere fatalmente raddoppiato.

Non contento, il ministro Lupi ha sollecitato anche la Capitaneria di porto ad individuare lo scavo del Contorta quale soluzione prescelta, al fine di poterla inserire nella legge obiettivo. Su che basi si assume il progetto «Contorta» come soluzione aprioristica? Non si capisce come la Capitaneria di porto possa, nell'ambito delle sue competenze, escludere altri progetti, che, mantenendo le navi fuori dalla laguna, sarebbero anzi preferibili per i rischi della navigazione interna. Peraltro la Capitaneria ha già premesso di non avere nemmeno una piena competenza territoriale, ma soprattutto non ha competenza nel valutare la compatibilità di un progetto rispetto alle condizioni progettuali, alla normativa ambientale e ai costi/opportunità. Rimandare queste valutazioni in sede di VIA/VAS, prevedendo già di eluderle con l'inserimento in legge obiettivo del progetto, appare inaccettabile.

Intanto, stiamo perdendo tempo per tentare di salvare interessi di parte con progetti assurdi. Nella laguna di Venezia non si possono realizzare interventi che non siano sperimentali, gradualisti e reversibili; dopo i danni irreparabili causati dal canale dei Petroli, la legislazione speciale per Venezia esclude nuovi scavi.

Dunque, se la montagna non va a Maometto, Maometto vada alla montagna: si doveva rinunciare a portare ancora queste montagne semoventi in laguna, utilizzare l'ingegno per soluzioni realmente alternative e portare i passeggeri alle navi, fuori dalla laguna, utilizzando le vie d'acqua esistenti e dunque già «praticabili». Questo è tutelare l'occupazione: rendere sostenibile un settore economico.

Invece la politica, oltre che pigra, è anche orba e tra i diversi progetti presentati – molto diversi tra loro – vede solo quelli sponsorizzati da amici e notabili di partito. È «praticabile» un progetto che costa 170 milioni di euro e che lo stesso ministro Lupi ritiene provvisorio? È in atto un innalzamento del medio mare e nei prossimi anni la frequenza e l'intensità dell'acqua alta aumenteranno e le chiusure del MOSE potrebbero arrivare a 200 l'anno. Che fine farà la crocieristica se partenze e arrivi resteranno bloccati?

È «praticabile» lo scavo di canali in contrasto alla normativa? È «praticabile» perdere anni in chiacchierare e poi pretendere di semplificare le procedure di salvaguardia ambientale (VIA, VAS, AIA) nel cuore dell'ecosistema più tutelato al mondo? Sono progetti inattuabili, che daranno origine a contenziosi fino alla loro archiviazione. E il tempo passa...

Da oggi i transiti sono contingentati e vietati sopra le 96.000 tonnellate. A questo calo di fatturato e di occupazione il Governo ha pensato? È «praticabile» un progetto che non sarebbe comunque realizzabile prima di tre anni?

Chi propone di tenere lo scalo crocieristico dentro la laguna è nemico dell'occupazione. Le soluzioni sostenibili fuori dalla linea del MOSE, in bocca di porto di Lido, tutelano l'occupazione, anzi la sviluppano del 12 per cento, perché gli attracchi si possono realizzare con pontili ancorati, rapidamente installabili, e dunque si riduce il periodo di attesa in cui il traffico crocieristico resterebbe tagliato; perché i progetti non confliggono con la normativa e non rischiano contenziosi; perché i passeggeri si possono portare in bocca di porto di Lido con motonavi panoramiche (ce ne sono tre in disuso facilmente riarmabili) che possono partire dalla Marittima attuale, che verrebbe valorizzata come porto supplementare anche per la diportistica e la crocieristica di *élite*, basata su navi di dimensioni più compatibili; le motonavi possono continuare a transitare nel bacino di San Marco, che per le compagnie rappresenta un elemento attrattivo del pacchetto offerto. Altri percorsi possono partire (è già previsto) direttamente dall'aeroporto, magari integrando nei pacchetti turistici la sosta in isole oggi poco valorizzate.

Poi ci sono i vantaggi ambientali, che sono anche economici: pensate all'impatto su pesca e turismo in caso di incidente ambientale con risonanza internazionale! Se le navi restano fuori, i rischi di sversamento in lagunadi carburanti (carburanti altamente tossici) si azzerano; i rischi di collisione con le rive del centro storico si azzerano; i rischi di collisione con la nautica locale si azzerano; l'inquinamento acustico, elettromagnetico e dei fumi si sposta dall'abitato.

Che impegni chiediamo dunque al Governo? Chiediamo di prendere in considerazione tutte le proposte progettuali presentate e in particolare gli scali extralagunari in bocca di porto di Lido; di formulare adeguate valutazioni ambientali e di incidenza ambientale su tutte le diverse alternative progettuali; di garantire che la comparazione avvenga in base ai principi che regolano l'equilibrio idraulico e morfodinamico della laguna, in ottemperanza alla legislazione speciale per Venezia e la sua laguna, perché sono un sistema integrato; di confrontare i diversi studi, non sul livello di approfondimento progettuale, ma sulle risposte che offrono alle condizioni poste dal contesto ambientale e socioeconomico: compatibilità e impatto ambientale; rapidità di esecuzione; flessibilità, gradualità e reversibilità; impatto sull'economia di settore nella fase transitoria e continuità dell'offerta crocieristica; entità delle risorse da impiegare (non dimentichiamo che ci sono anche i costi); sostenibilità economica e ambientale di lungo periodo. Chiediamo poi di escludere il ricorso alle procedure speciali previste dalla legge obiettivo, garantendo, in ogni caso, la corretta applicazione della normativa comunitaria e italiana in materia di valutazione di impatto ambientale e di valutazione ambientale strategica.

Mi fermo qui perché vedo che il microfono sta lampeggiando, non nascondendo che stiamo valutando la possibilità di un testo convergente. Quindi, tralascio le parti successive e lascio spazio alla discussione. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Casson per illustrare la mozione n. 200.

CASSON (*PD*). Signor Presidente, cercherò di sintetizzare i motivi che ci hanno condotto alla presentazione della mozione e a questo dibattito.

In relazione al tema delle grandi navi a Venezia e del passaggio sconsiderato davanti a piazza San Marco e al bacino della Giudecca, ci sono state sollevazioni, non solo a livello territoriale (veneziano e veneto), ma anche a livello nazionale e internazionale. Soprattutto a livello internazionale si contestava il contrasto di natura estetica, culturale e paesaggistica con questo passaggio di grandi navi. Ricordo semplicemente come questo aspetto sia tutelato anche dalla nostra Carta costituzionale all'articolo 9. Soprattutto, chi contestava questo passaggio di grandi navi si rifaceva a questioni che avevano a che fare con l'ambiente, con la tutela di un delicatissimo ambiente lagunare come quello veneziano e con la tutela della salute pubblica, ricordando come lo stazionamento di queste grandi navi nella stazione marittima di Venezia corrisponda all'inquinamento di 14.000 autovetture accese.

L'altro aspetto fondamentale che va ricordato è quello occupazionale, con tutti gli influssi che ha sul territorio veneziano e della Provincia.

Di fronte a questo problema, si è arrivati al «comitatone» del 5 dicembre 2013, che dava delle indicazioni su come intervenire. Sull'esito di questo «comitatone» ci sono però state divergenze, anche fortissime, non soltanto all'interno del Governo (tra il Ministro dell'ambiente, da una parte, e il Ministro delle infrastrutture, dall'altra), ma anche a livello territoriale, con l'autorità portuale che si contrapponeva all'autorità del sindaco rappresentante di tutti i cittadini. Ciò è tanto vero che, sull'esito di questo «comitatone» e sul susseguente provvedimento dell'autorità marittima-Capitaneria di porto, sono stati presentati già quattro ricorsi al tribunale amministrativo regionale.

È quindi evidente che si tratta di una situazione ancora da risolvere e in alto mare (per rimanere sui termini marinari), che va affrontata al massimo livello istituzionale, che è il Senato. A tal proposito, tengo a sottolineare e a rispondere a chi, dal territorio veneziano, diceva che non deve essere la politica a risolvere questo problema: qui si tratta del problema, in particolare di Venezia, della sua laguna, della sua economia e del suo ambiente, che riguarderà, non soltanto l'anno prossimo, il 2015, ma i prossimi decenni (i prossimi 30, 40, 50 anni). È per questo che è importante intervenire su questa materia.

Il Partito Democratico ha presentato una serie di interrogazioni il 18 novembre e il 3 dicembre scorsi, senza ottenere dal ministro Lupi alcuna risposta. Il 23 dicembre scorso, in occasione dell'ultima seduta utile prima di Natale, siamo allora stati costretti, per così dire, a presentare questa mozione al Presidente del Consiglio dei ministri per dirimere il contrasto all'interno del Governo e per dare una prospettiva di soluzione.

Diciamo subito che, a nostro modo di vedere, la prospettiva di soluzione deve essere nell'ottica della scientificità (e, quindi, della comparazione) e della massima trasparenza, per evitare, come è successo per altre grandi opere e grandi lavori (compreso il MOSE di Venezia e le società che lavoravano attorno ad esso), che si arrivi a profili di ordine criminale, con corruzioni, truffe e violazioni della normativa fiscale e valutaria.

Cosa proponiamo in questo momento? Sappiamo che sul tappeto ci sono almeno cinque progetti in alternativa tra di loro e che si trovano in vari stadi di progettazione: e noi chiediamo, proprio nell'ottica della scientificità e della trasparenza, che si faccia una comparazione tra tutti questi progetti. Questo è il dispositivo che vorremmo che passasse in Senato e che venisse approvato da una larghissima maggioranza.

Non si chiede di privilegiare un'opera piuttosto che un'altra; non siamo partigiani di nessuna opera. Chiediamo una comparazione completa che tenga conto di tutti gli aspetti: mi riferisco agli aspetti ambientali, della salute e culturali, ma anche agli aspetti infrastrutturali, occupazionali, imprenditoriali e finanziari. Questo lo può fare soltanto una valutazione di impatto ambientale e una valutazione strategica.

Sottoponiamo questo all'esame dell'Aula e chiediamo che venga fatto, per il semplice motivo che, fino a questo momento, l'Autorità portuale di Venezia si è assolutamente barricata, in maniera preconcepita, su una sola soluzione: quella dello scavo di un nuovo canale, soluzione che – ci tengo a ribadirlo – è bocciata e negata dalla legislazione speciale per Venezia che vieta scavi di questo genere. Credo che vada detto che il blocco su questa soluzione non sia al momento rispettoso dei problemi ambientali della laguna, della salute pubblica e neanche dei problemi occupazioni e imprenditoriali (per quello che dirò tra poco) e non tenga nemmeno conto del criterio dei tempi e dei costi finanziari rispetto ad altre prospettazioni. Tanto più che nei confronti di questa soluzione sono stati presentati e preannunciati ulteriori ricorsi, con tutto quello che ciò comporta sull'effettuazione dei lavori.

Sinceramente, signora Presidente e colleghi, vorrei che evitassimo che a Venezia piombassero dei nuovi barbari, qualcuno che magari vorrebbe asfaltare il Canal Grande. Invece chiediamo rispetto e chiediamo anche che non precipitino a Venezia, oltre che nuovi barbari, asserviti a grandi società crocieristiche. Facciamo gli interessi della comunità, facciamo gli interessi dell'ambiente, facciamo gli interessi dei lavoratori.

Non bisogna essere politicamente miopi: bisogna guardare più in là di quest'anno e dell'anno prossimo, pur tutelando l'occupazione. Come vogliamo fare? Lo accennavo poco fa: c'è un approccio scientifico che va assolutamente sottolineato e ribadito, un approccio trasparente nel rispetto delle leggi vigenti, compresa la legislazione speciale per Venezia. Questo significa applicare la VIA e la VAS a tutti gli scenari, considerando tutti gli aspetti che ho citato e sentendo tutte le categorie: gli industriali, gli artigiani, i commercianti, i lavoratori, gli ambientalisti e tutti gli attori coinvolti, che hanno chiesto di essere consultati, prefissando dei tempi e dando delle indicazioni ben precise.

Per far capire come sia assolutamente doveroso allargare lo scenario di approfondimento e di accertamento, basterebbe leggere uno studio che è stato presentato dal professor Tattara, docente di economia all'università Ca'Foscari di Venezia, in cui si dice come alcune tra le altre soluzioni individuate, ad esempio quella di spostare il porto e la stazione marittima al di là, dietro il MOSE, non solo garantirebbe la stessa occupazione, ma addirittura più occupazione, proprio perché si prevedrebbe la creazione di due *terminal*, con tutto quello che significa per quanto riguarda infrastrutture, occupazione, una diversa distribuzione della logistica, degli uffici, degli addetti, con riutilizzo di una parte di Marittima destinata anche ad altri usi.

Quindi, credo che bisogna superare questa miopia, per certi versi questa ottusità, proprio nel nome del progresso scientifico ed economico. Questo deve essere sottolineato e considerato. Con la prospettazione che offriamo, con il dispositivo che proponiamo con le nostre mozioni, sulle quali cerchiamo di ottenere il consenso più ampio possibile (come pare sia possibile fare), chiediamo che tutto questo venga sottoposto a VIA.

C'è una questione di sviluppo sostenibile da un punto di vista economico, ambientale, finanziario ed occupazionale: un'idea di sviluppo sostenibile che si può concretizzare in questo caso a Venezia e nella sua laguna. Rispettiamo questi principi e questi criteri, e lasciamo i nuovi barbari fuori dalla laguna.

Ricordo un ultimo punto anche ai colleghi senatori della Lega che tanto tengono – almeno dicono – al territorio. Guardate che la Repubblica Serenissima di Venezia, a proposito delle acque della laguna, dei canali e del rispetto delle rive, aveva stabilito con il suo Consiglio dei Dieci nel 1500, con un decreto, che chi rovinava gli argini e i canali dovesse subire le seguenti conseguenze: cavare un occhio, taglio della mano, confisca dei beni. Non vogliamo certo arrivare a questi livelli, ma è fondamentale per questo ambiente che venga rispettata la delicatezza estrema di questo territorio e che venga tenuto conto delle esigenze anche finanziarie e imprenditoriali. (*Applausi dal Gruppo PD e del senatore Dalla Zuanna*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Dalla Tor per illustrare la mozione n. 209.

DALLA TOR (*NCD*). Signora Presidente, colleghi senatori e colleghe senatrici, non argomenterò la mozione che ho presentato, perché credo che tutti abbiano avuto modo di leggerla.

Credo che su Venezia ci sia un punto condiviso da tutti i cittadini e dalle forze politiche, ossia l'opportunità che nel canale della Giudecca le navi, commerciali una volta e ora da granturismo, non passino più. Ciò, non solo per un fatto di sicurezza o estetico: nel canale della Giudecca infatti le navi navigano dentro un binario (perché questo è il canale della Giudecca), quindi è impossibile che ci siano problemi di sicurezza. Ma credo che non ci si debba dividere sui barbari che vogliono rovinare Ve-

nezia, perché in questi anni c'è stata una volontà delle forze politiche nel fare delle scelte sulla portualità per gran parte condivise.

Si è deciso, innanzitutto con un finanziamento di 100 milioni previsto nella legge di stabilità del 2013, di spostare il porto commerciale e il porto petroli al di fuori della laguna. Siamo già in VIA nazionale con il progetto preliminare per la realizzazione del porto d'altura, che sposterà tutti i traffici commerciali e di petrolio all'esterno della laguna. Credo che questo sia un fatto importante. Se i tempi verranno rispettati, questa infrastruttura, con un investimento di circa 2 miliardi, potrà essere realizzata entro il 2017, con un progetto di finanza, con investimenti privati e ovviamente dello Stato e dell'Unione europea.

L'altra scelta operata che dimostra come non ci siano i barbari a Venezia è che a maggio 2014, tra tre mesi, sarà ultimato il nuovo porto Autostrade del mare in località Fusina, per cui tutti i traghetti che oggi passano davanti a San Marco, attraverso il canale della Giudecca, non vi transiteranno più e passeranno per il canale dei Petroli. Ripeto, circa 200 traghetti all'anno non transiteranno più davanti a San Marco. Questo favorirà una crescita commerciale e portuale, attraverso i traghetti Ro-Ro e Ro-Pax. Questa novità inizierà da maggio 2014.

I nostri precedenti legislatori nel 1973 – qui c'era solo il collega Francesco Colucci – approvarono la prima legge speciale per Venezia, con la quale si decise di spostare il traffico petrolifero fuori dalla laguna. Ci arriviamo adesso, ovviamente allora non era previsto il traffico delle grandi navi da crociera, perché allora non c'era. L'evidenza è stata costruita in questo periodo. Si badi che per Venezia le navi da crociera rappresentano una ricchezza inestimabile. Si parla, tra fatturato diretto e indiretto, di un ritorno economico di circa 400 milioni di euro all'anno, per circa 1,8-1,9 milioni di transiti calcolati dall'Università di Venezia, che danno un beneficio enorme alla città, che creano occupazione per quasi 5.000 addetti tra diretti e indiretti, e credo che questa sia una delle potenzialità.

Per dare alcuni dati, nel 2013 la città di Venezia ha registrato un incremento del 5 per cento di presenze turistiche, e credo che questo sia un fatto positivo nel panorama del turismo in Italia. Preciso che la Provincia di Venezia è la prima Provincia in Italia e una delle prime in Europa per presenze turistiche (34 milioni), e per presenza turistica si intende la persona che dorma una notte in un letto d'albergo. Credo che questa sia la nostra ricchezza, soprattutto in questa fase di difficoltà.

Oggi riteniamo si debba, per rispettare la tempistica del decreto Clini-Passera, arrivare velocemente ad individuare la soluzione per cui le navi non transitino più per il canale della Giudecca, davanti al bacino di San Marco.

Si tenga presente che il Comune di Venezia nel 2004 aveva proposto, come proponiamo noi, l'escavo e la risagomatura del canale Contorta, perché riteneva si dovesse creare un'alternativa all'attuale canale di transito della Giudecca. Crediamo quindi che quella scelta operata dall'Autorità portuale e dalla Regione Veneto, con delibera emanata a dicembre, che

chiede che il progetto del canale Contorta sia giudicato attraverso l'inserimento nella legge obiettivo e quindi attraverso la valutazione di impatto ambientale (VIA) nazionale, sia la soluzione più saggia, che crea le condizioni per cui Venezia non veda più questo traffico pesante delle navi da crociera nel canale e si arrivi alla soluzione nel mantenimento della presenza turistica.

Il canale Contorta farebbe transitare le navi per il canale dei Petroli per arrivare comunque alla stazione marittima. Credo che questa sia la soluzione che ha portato tutti a discutere e a presentare le diverse mozioni, come il senatore Casson ed altri, che ringrazio.

Credo che se il Senato riuscirà a trovare una posizione comune, come è stato fatto nel 1973, con la legge speciale per Venezia, che ha visto il voto pressoché unanime di tutte le forze politiche, sarebbe una bella pagina che può essere ascritta sia a questo ramo del Parlamento, sia alla città stessa.

Auspico che vi siano le condizioni per cui, pur nella comparazione e nella valutazione delle idee, si arrivi velocemente a far sì che il decreto Clini-Passera venga sì attuato, ma decada tra poco, perché si è trovata la soluzione ottimale per la nostra città.

Credo che la nostra mozione risponda a questi orientamenti, ovviamente se ci sono le condizioni, attraverso un documento comune, per percorrere questa strada, c'è anche la disponibilità del Gruppo del Nuovo Centrodestra a percorrerla.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Piccoli per illustrare la mozione n. 210.

PICCOLI (*FI-PdL XVII*). Signora Presidente, onorevoli colleghi, la mozione a prima firma Alberti Casellati intende portare all'attenzione del Governo la necessità di agire con la massima urgenza al fine di dare seguito ad una serie di azioni finalizzate a garantire, nel rispetto delle peculiarità e dei valori dell'ambito interessato, la realizzazione di un nuovo accesso alla stazione marittima di Venezia.

Nell'affrontare il tema del transito delle grandi navi nella laguna di Venezia e, particolarmente, nel bacino di San Marco è indispensabile coniugare i diversi ambiti coinvolti.

Se, infatti, è di chiara centralità la questione della salvaguardia ambientale di un sito unico al mondo e con altrettanta attenzione deve essere approfondita la tutela della città di Venezia e della sua laguna sotto il profilo storico-culturale, è altresì necessario affrontare questioni decisive legate all'economia e all'occupazione.

Attualmente il porto crociere di Venezia è il primo dei cosiddetti «porti capolinea» dell'intero Mediterraneo, con 1.800.000 croceristi l'anno. Il porto occupa quasi 4.500 addetti e genera annualmente un giro d'affari di poco meno di 500 milioni all'anno.

Questi pochi elementi evidenziano che si tratta di un argomento di rilevanza assolutamente primaria nell'ambito delle scelte strategiche di

questo Paese. Un ritardo nelle azioni potrebbe provocare danni pesantissimi che, nella mozione, sono riportati e che di seguito brevemente richiamerò, sia nell'immediato che nel medio-lungo termine. Lo stato di fatto è ben illustrato nella mozione e lo ripercorrerò nei suoi passaggi salienti.

Con il decreto n. 79 del 2012, il decreto Clini-Passera, sono state dettate le disposizioni generali per limitare o vietare il transito delle grandi navi mercantili nelle aree sensibili, nonché alcune disposizioni transitorie, proprio in ragione delle quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha previsto la necessità di intervenire sulla rotta attualmente percorsa per raggiungere il porto di Venezia e Marittima, attraverso la designazione di una via alternativa per le navi di stazza lorda superiore alle 40.000 tonnellate.

Nel corso del 2012 l'Autorità marittima ha reso noto che la soluzione di transito lungo il percorso bocca di Malamocco-Contorta Sant'Angelo rappresenta un'ipotesi progettuale percorribile ed anzi dotata di un livello di approfondimento tale da consentire l'avvio della relativa istruttoria amministrativa.

Sin dal 2011, autorità marittima, magistrato alle acque e autorità portuale lavorano all'individuazione di una soluzione che eviti il passaggio delle grandi navi nel bacino di San Marco, attraverso comparazione delle alternative possibili, convergendo infine sulla soluzione ricalibratura del canale Contorta-Sant'Angelo, il quale, opportunamente realizzato, non incide in modo significativo sull'idrodinamica dell'alagunae non costituisce alcun pericolo per la medesima. Anzi, come sottolineato da autorevoli studiosi dell'argomento, la soluzione può contribuire al mantenimento stesso della morfologia lagunare.

Sul punto ha avuto luogo una riunione interministeriale, lo scorso 5 novembre 2013, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri: riunione in esito alla quale sono state indicate le fondamentali misure da intraprendere per il traffico lagunare, che sono state successivamente definite con decreto della Capitaneria di porto. Il citato decreto ha definito «il canale Contorta quale via praticabile alternativa a quelle vietate, per le navi di stazza lorda superiore alle 40.000 tonnellate».

Parallelamente a tale decreto, la Capitaneria di porto ha emesso l'ordinanza n. 153 del 2013, la quale interviene a ridurre in maniera progressiva, ma di fatto immediata, i transiti nel canale di San Marco e nel Canale della Giudecca, con limiti già illustrati che non richiamerò per brevità.

Le contrazioni in termini di traffico potranno provocare fino alla perdita di circa 2.500 posti di lavoro e di quasi 260 milioni di euro in termini di indotto complessivo, come ha drammaticamente evidenziato il documento sottoscritto dalle forze economiche e sociali (Confcommercio, CNA, Confartigianato, Confesercenti, Coldiretti, CISL, UIL, CGIL, Camera di commercio e Confindustria di Venezia). Il documento, tra l'altro, paventa il rischio concreto che, in attuazione dei divieti e delle limitazioni attivabili a breve, il porto di Venezia possa essere escluso dai percorsi cro-

cieristici, vanificando in tal modo anni di ottimo lavoro e compromettendo una riconosciuta *leadership* di livello internazionale.

La mozione a tale proposito intende evidenziare che queste conseguenze rappresentano solo l'effetto più immediato dell'applicazione delle previsioni citate, ma che in realtà gli effetti saranno ancora più pesanti, con probabilissima e progressiva espulsione dal mercato a causa della riduzione di competitività dei servizi portuali.

Dal 2015, dunque, Venezia rischia seriamente di essere estromessa dal circuito crocieristico e di vedere a rischio anche la sua significatività come porto di destinazione nel Mediterraneo. Non si può non comprendere come ciò rappresenti una catastrofe non solo su scala locale, ma anche a livello nazionale, poiché Venezia non sarebbe più in grado di competere con i porti delle Nazioni concorrenti alla nostra, e ciò porterebbe anche ad un ripensamento delle rotte sul Mediterraneo tale – non è da escluderlo – da penalizzare a cascata anche altre stazioni portuali italiane, in particolare lungo l'Adriatico.

Ecco, dunque, perché con la mozione si intende sollecitare il Governo in merito all'importanza di continuare sulla strada intrapresa con massima rapidità.

Non solo la soluzione del canale Contorta-Sant'Angelo rappresenta un'alternativa dotata di caratteri tecnico-ambientali condivisi dai principali soggetti interessati, ma richiede di essere inserita con urgenza tra le opere di strategico interesse di cui alla legge n. 443 del 2001 (legge obiettivo). Ciò non al fine di ridurre i passaggi valutativi, ma anzi per l'esatto contrario e cioè proprio per consentire l'approdo in tempi rapidi ad una fase progettuale avanzata e, dunque, pressoché esecutiva ed operativa, in grado di ponderare con completezza gli aspetti in questione, così garantendo la salvaguardia e la conservazione ecologica ed ambientale della laguna veneta ed il suo bilanciamento con le necessità occupazionali ed economiche su media e grande scala.

Perché questo equilibrio possa essere reso tangibile è necessario agire su due fronti. In primo luogo, e come detto, è necessario accelerare con convinzione verso l'individuazione e la realizzazione del canale alternativo a quello attualmente percorso e, perciò, rendere priorità nazionale l'ipotesi Contorta-Sant'Angelo.

Sul punto si è espressa anche la Regione Veneto con delibera della propria Giunta regionale n. 2259 del 10 dicembre scorso, richiedendo l'inserimento dell'intervento denominato «adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al canale Contorta-Sant'Angelo» nel programma delle infrastrutture strategiche.

In secondo luogo, è altrettanto importante garantire la sopravvivenza – perché di questo realmente si tratta – dell'economia portuale veneziana attraverso interventi governativi che proroghino l'applicazione dei divieti previsti per l'anno in corso e per il prossimo 2015, come richiesto da ultimo nell'appello delle associazioni già ricordate.

A fronte di una soluzione individuata e condivisa, è ora imperativo procedere con sollecitudine alla sua implementazione, proprio al fine di addivenire con altrettanta rapidità all'esclusione del bacino di San Marco dalla rotta delle grandi navi.

Iniziative di segno contrario, magari in contrasto con i provvedimenti della Capitaneria di porto, sono niente affatto risolutive delle problematiche affrontate e, al contrario, generano uno stallo che non è più tollerabile.

Al Governo la mozione richiede, in conclusione, di non vanificare gli sforzi sin qui compiuti che hanno portato il porto di Venezia a garantirsi la *leadership* del Mediterraneo e hanno conseguentemente permesso una sensibile valorizzazione economico-sociale della laguna. Sforzi che, contemporaneamente, hanno consentito di affrontare in maniera risolutiva il tema della salvaguardia della stessa laguna veneta, arrivando a delineare una proposta di intervento che non può in alcun modo ora essere stoppata in conseguenza di improponibili ripensamenti. (*Applausi dal Gruppo FI-PdL XVII*).

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Colleghi, rivolgiamo un saluto alle studentesse e agli studenti dell'Istituto tecnico commerciale «Piovene» di Vicenza che assistono ai nostri lavori. (*Applausi*).

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 199, 200, 209, 210 e 212 (ore 18,48)

PRESIDENTE. Colleghi, riprendiamo i nostri lavori.

Ha facoltà di parlare il senatore Dalla Zuanna per illustrare la mozione n. 212.

DALLA ZUANNA (*SCpI*). Signora Presidente, non ripeterò con riguardo alla mozione temi che sono già stati affrontati dai colleghi.

Voglio invece sottolineare gli aspetti che questa mozione, che è l'ultima che è stata presentata, cerca di aggiungere per arricchire il dibattito e i ragionamenti.

Nel corso degli ultimi decenni la laguna di Venezia sta subendo un preoccupante processo di erosione, dovuto a una perdita di sedimenti maggiore di quelli immessi dai corsi d'acqua. La laguna centrale, quella più colpita dal fenomeno, vede la profondità media dei suoi fondali passare dagli appena 49 centimetri nel 1901, ai 60 del 1932 per raddoppiare 30 anni dopo e raggiungere i 146 centimetri nel 2003. Gli studiosi concordano nell'individuare la maggior responsabilità di tale processo negli interventi di scavo di canali profondi, in particolare del cosiddetto canale dei Petroli, e del continuo passaggio delle grandi navi, che fanno affiorare in superficie sedimenti che poi vengono trascinati fuori laguna dalle cor-

renti di marea. Nel pieno rispetto del cronoprogramma, il sistema di dighe mobili MOSE sarà pronto nel 2016, e sarà in grado di proteggere Venezia e la sua laguna dalle acque alte. Si dovrà decidere a quale altezza di alta marea chiudere le bocche di porto; in ogni caso, l'attivazione delle dighe mobili porrà ulteriori limiti all'accesso dei natanti alla laguna di Venezia, limitazioni che saranno tanto maggiori quanto più spesso si deciderà di alzare le paratie.

L'ultimo punto è relativo al fatto che, come purtroppo stiamo vedendo anche in questi giorni e nel corso degli ultimi anni, vasti territori agricoli, industriali e residenziali del padovano, del veneziano e del vicentino sono stati colpiti da disastrosi eventi alluvionali, dovuti anche all'insufficiente smaltimento delle acque dei bacini del Brenta e del Bacchiglione.

Detto questo, ricordo a mia volta che il caposaldo normativo per quanto stiamo dicendo è il decreto Clini-Passera, del 2 marzo 2012, che ha disposto «il divieto di transito nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca delle navi adibite a trasporto di merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda» e che tale divieto «si applica a partire dalla disponibilità di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate, come individuate dall'Autorità marittima con proprio provvedimento».

Faccio notare che il decreto non si pronuncia sul fatto che le vie di navigazione praticabili alternative portino all'attracco di grandi navi da crociera all'attuale stazione Marittima oppure ad un approdo alternativo. La normativa è poi andata avanti e bisogna dire, però, che purtroppo finora, in questo anno e mezzo che è seguito al decreto Clini-Passera, l'unica opzione che è stata seriamente studiata ed esaminata è quella individuata nel Canale Contorta, che è stata approfondita. Quelle alternative, che sono di vario genere, non sono invece state considerate in maniera adeguata. Tutto ciò, bisogna dirlo, contrasta effettivamente con il decreto Clini-Passera, dove l'Autorità marittima veniva indicata come quella deputata a indicare la migliore soluzione alternativa, attraverso gli adeguati studi comparativi.

In aggiunta a ciò, bisogna ricordare molto rapidamente anche altri due aspetti. Innanzi tutto, come ha già detto il collega Dalla Tor, è in fase di progettazione e di approvazione presso il CIPE il progetto del *terminal* d'altura, che dovrebbe riuscire ad evitare l'ingresso in laguna delle grandi navi portacontainer, nonché potenziare in modo fondamentale la portualità dell'Alto Adriatico.

In secondo luogo, con riferimento al discorso dell'erosione, uno studio commissionato dalla Regione Veneto ha recentemente confermato l'opportunità e la fattibilità di un canale scolmatore sul tracciato del vecchio progetto di idrovia Padova-Venezia, già in gran parte espropriato a fini idraulici e in buona parte realizzato, atto a convogliare in laguna parte dell'acqua del Brenta, a partire da Vigonovo, a sud-est di Padova. Tale canale avrebbe molti vantaggi, fra cui quello di proteggere il territorio dalle esondazioni del Brenta e – cosa che interessa in questo caso – di

contrastare i fenomeni erosivi che stanno interessando parte della laguna di Venezia, in particolare la laguna centrale. Questo canale, se verrà portato avanti il progetto dell'idrovia, naturalmente potrà diventare parte integrante del porto *offshore* dell'Alto Adriatico.

Detto questo, nella nostra mozione chiediamo al Governo di accelerare la realizzazione del porto *offshore*; di favorire la progettazione e la realizzazione del canale scolmatore; di favorire in tempi certi – e, in ogni caso, entro il mese di giugno 2014 – la raccolta di documentazione pienamente comparabile fra diverse soluzioni possibili, per mantenere a Venezia un *terminal* crocieristico competitivo a livello internazionale, appunto valutando seriamente in modo comparativo le diverse soluzioni possibili; di effettuare la scelta dopo che l'Autorità marittima, con proprio provvedimento, avrà indicato la soluzione alternativa, e in ogni caso, però, entro il mese di luglio 2014. (*Brusio*).

PRESIDENTE. Senatore Dalla Zuanna, mi perdoni se la interrompo, ma devo chiedere a chi è in Aula di abbassare la voce, perché è veramente faticoso proseguire i lavori con questo brusio.

DALLA ZUANNA (*SCpI*). Chiediamo poi di rivalutare il cronoprogramma per gli anni a venire stabilito nell'accordo interministeriale del 5 novembre, proprio alla luce dei risultati di questi studi. Chiediamo infine di mettere in atto tutte le azioni necessarie per dare rapida attuazione alla scelta alternativa al Canale della Giudecca per il passaggio delle grandi navi, affinché Venezia possa continuare ad essere un terminal crocieristico di primo livello.

Concludo con l'auspicio che si riesca ad arrivare ad una soluzione la più concordata possibile per mettere insieme sviluppo, crocieristica, ma specialmente – se posso dirlo – la salvaguardia di un bene inestimabile come Venezia e la sua laguna.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

È iscritta a parlare la senatrice Bottici. Ne ha facoltà.

BOTTICI (*M5S*). Signora Presidente, mi auguro che questa discussione sia un piccolo passo avanti nella ricerca di soluzioni valide e condivise.

Venezia e la sua laguna rappresentano uno dei pochi esempi al mondo di perfetto connubio tra genio creativo umano e ambiente naturale: è uno dei pochi luoghi al mondo dove l'opera dell'uomo ha esaltato la bellezza del paesaggio, realizzando una sintesi perfetta tra architettura umana e ambiente naturale. Questo fa di Venezia un capolavoro di eccezionale valore universale, la cui specialità è stata riconosciuta anche dall'UNESCO, che l'ha iscritta nella lista del Patrimonio mondiale dell'umanità: pertanto, lo Stato italiano ha il dovere di tutelarla a beneficio delle future generazioni non solo italiane. Già queste semplicissime considerazioni dovrebbero indurre qualunque Governo di buon senso e di qualunque

colore politico ad operare per salvaguardare in ogni modo Venezia e la sua laguna. Basterebbe operare con l'equilibrio e la diligenza di un buon padre di famiglia.

I dati parlano chiaro: l'Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto ha documentato che il traffico crocieristico è a Venezia il maggior produttore di inquinamento atmosferico: fa rabbrivire pensare che la produzione di polveri sottili è praticamente pari a quella prodotta dal traffico automobilistico di Mestre e che ogni nave inquina come 14.000 vecchie automobili, anche quand'è all'ormeggio. Ma ancora più grave, colleghi, è la stima effettuata dall'Istituto oncologico veneto, che riferisce che tra Venezia e Mestre vi è statisticamente un eccesso significativo di casi di neoplasia del polmone rispetto al resto dell'Italia.

Già da anni, associazioni di cittadini e amministrazioni locali chiedono a gran voce l'individuazione di soluzioni alternative al passaggio delle grandi navi dal centro storico della città e, nonostante il decreto ministeriale del 2012, ancora nulla di concreto è stato fatto, e anzi, sul solco della peggiore politica italiana del rinvio, si è continuato a prorogare il permesso di transito alle grandi navi nell'attesa di una soluzione. Magari una soluzione che cada miracolosamente dal cielo, forse in attesa di un evento fatale che renda non più rinviabile la presa di una decisione e l'assunzione di responsabilità.

La scelta di non fare o del fare male e in fretta, alla quale questo Governo e i precedenti ci hanno ormai abituato, è probabilmente basata sul timore di vedere intaccato il flusso turistico, ma è evidentemente miope e irrazionale, poiché non tiene conto della ragione per la quale milioni di persone da tutto il mondo ogni anno decidono di visitare Venezia e della differenza banale tra beni fungibili e infungibili, per cui paradossalmente proprio la politica del rinvio o del fare in fretta e male finirebbe per essere la causa che più di ogni altra potrebbe danneggiare irrimediabilmente e per sempre una delle principali fonti di ricchezza di tutto il nostro Paese.

Cosa accadrebbe se a causa di un guasto o di un errore umano si ripetesse a Venezia ciò che è accaduto al Giglio con il naufragio della Costa Concordia? Qualcuno di voi è in grado di calcolare o stimare i danni ambientali ed economici che una tragedia simile a quella della Costa Concordia potrebbe provocare all'ecosistema di Venezia? Ebbene, onorevoli colleghi, non cercate neanche di stimarli, perché i danni sarebbero incalcolabili, nel senso letterale del termine. Ci sarebbe tanto altro da dire, e nella mozione sono specificati tantissimi dati.

A noi non rimane che chiedervi un sussulto di buonsenso e invitarvi a leggere attentamente la mozione, visto che durante la sua illustrazione l'Aula era vuota, così come lo è adesso in sede di discussione. Ma dovete leggerla attentamente, sul serio, prima di dare il vostro voto favorevole. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Lucidi. Ne ha facoltà.

LUCIDI (*M5S*). Signora Presidente, colleghi, cittadini, studenti, che oggi in Aula sono più numerosi di noi (*Applausi dal Gruppo M5S*), cittadini che ci stanno guardando attraverso il canale del Senato, intervengo nella discussione sulle mozioni in esame portando in quest'Aula un'esperienza diretta, personale, relativa alla questione in oggetto. Nel lontano 2011, infatti, sono stato testimone del passaggio di una grande nave esattamente lungo il canale veneziano.

Questo evento fu interessante. Si svolse nel tardo pomeriggio; ero appena uscito dalla Biennale di Venezia insieme ad altre persone e fu enorme la sorpresa quando ad un tratto, sovrappensiero, vedemmo spostarsi una parte della città. Non riuscimmo infatti a decodificare il fatto che da lontano le luci che vedevamo muoversi lentamente non erano quelle di una città, ma quelle di una città in una città, di dimensioni maggiori rispetto alle luci di Piazza San Marco. Questo ci lasciò molto colpiti: avevamo avuto un raffronto diretto tra la dimensione della storia e dell'architettura veneziana e un'architettura mobile che si stava spostando nella laguna.

È ovvio che stiamo parlando di un problema fuori scala; stiamo parlando – e mi rivolgo al sottosegretario conterraneo Girlanda – dell'ennesima opera non a misura d'uomo, come la famosa autostrada Orte-Mestre, dell'ennesimo attacco al territorio.

Nel pronunciare queste parole mi riferisco in particolare ad un testo di ecologia politica, oramai sacro, di Ernst Schumacher, risalente al 1973, in cui l'autore profetizzava addirittura «piccolo è bello»: un'economia a dimensioni umane.

Torno però al punto. Proprio in virtù delle questioni sollevate in merito al problema in oggetto la Commissione ambiente ha effettuato un sopralluogo a Venezia, dove sono state svolte delle audizioni dalle quali abbiamo imparato molte cose. Abbiamo imparato innanzitutto che quello del passaggio delle grandi navi non è un problema di Venezia, ma dell'intero bacino idrico-lagunare veneziano. E questo è un aspetto fondamentale, sostanziato dal fatto che a presidio del bacino veneziano è stata posta un'autorità dedicata, cioè il Magistrato alle acque di Venezia, a testimoniare che in quell'area c'è una problematica complessiva.

Dalle molte audizioni condotte sul posto abbiamo anche imparato che il bacino, entità da considerarsi unica, risente anche dell'enorme influenza di tutti gli interventi condotti nell'entroterra, i cui effetti giungono fino all'area lagunare attraverso gli affluenti del Po. Dobbiamo inoltre considerare che per l'area è stato varato un altro megaprogetto, il famigerato MOSE, ormai in via di completamento. Abbiamo ancora appreso che sempre nella laguna insiste l'area di Porto Marghera, in via di riqualificazione, il cui litorale presenta pesanti implicazioni a livello ambientale.

Con questi dati intendo sostanziare un'affermazione precisa: qualsiasi intervento che andiamo a compiere in quella zona deve essere globale, complessivo per tutta la laguna. Non può essere considerato a sé stante. Questo motiva ancor più il fatto che le valutazioni che vengono fatte sui progetti presentati, che devono essere considerati nella loro interezza,

non devono considerare soltanto aspetti di tipo economico e logistico, ma devono ovviamente implicare degli aspetti di carattere ambientale.

L'altra denuncia che possiamo fare è che non ci siano deroghe alla normativa applicabile; anzi, a maggior ragione, data la peculiarità della laguna stessa e di tutto il comprensorio, dovrebbe esserci un aggravamento delle restrizioni e delle prescrizioni, proprio a tutela di un'area che è unica al mondo, e non siamo certo noi a scoprirlo.

Concludo dicendo che lamentiamo la mancanza di valutazioni su proposte alternative; ad esempio, abbiamo accolto con favore quelle proposte che vedevano delle soluzioni extralagunari, quindi al di fuori dell'ecosistema che troviamo intorno alla laguna.

Un'altra delle cose che abbiamo appreso nelle audizioni, che purtroppo non viene tenuta in considerazione, è che addirittura ci sono studi su un bilancio in ingresso ed uscita del terriccio che troviamo in sospensione nella laguna, che anch'esso partecipa alla formazione di quell'ecosistema, che non è assolutamente microscopico ma anzi è enorme, perché è diffuso su tutta la laguna.

Quindi le implicazioni a livello ambientale sono enormi; il canale Contorta sappiamo già benissimo che dovrà essere mantenuto più volte, e si trova esattamente a ridosso del litorale di porto Marghera.

Pertanto ribadisco l'esigenza di una valutazione che sia fatta a livello ambientale complessivo, su tutto l'ecosistema della laguna, e che tenga in considerazione la sostenibilità degli interventi fatti. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Buemi. Ne ha facoltà.

BUEMI (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Signora Presidente, la condivisione di molti punti di vista e di argomenti trattati dai colleghi nelle mozioni, che si aggiungono a quella che anch'io ho sottoscritto, consente di affrontare la questione in maniera molto sintetica. Gli interessi evidentemente sono molti e sono legittimi, positivi, anche nell'interesse più generale del Paese.

Quindi, da questo punto di vista, la mozione che abbiamo sottoscritto, ma credo anche l'intendimento dei colleghi che hanno sottoscritto altre mozioni, è finalizzata non a rappresentare un freno alle attività turistiche e commerciali, quanto a cercare di evitare quei pericoli potenziali e reali che sono presenti nell'accesso di navi di così grande dimensione e di difficile manovrabilità nell'area prospiciente Venezia e che sicuramente, pur rappresentando un impatto suggestivo quanto meno per coloro che guardano Venezia dall'altezza di queste navi, rappresenta anche un pericolo che può manifestarsi in maniera concreta nel momento in cui intervengono fattori incidentali e non adeguatamente valutati.

Da questo punto di vista, l'esperienza dell'abbattimento della torre di controllo nel porto di Genova e anche la vicenda drammatica del cosiddetto inchino all'Isola del Giglio, con la tragica conclusione di un impatto violentissimo che ha portato all'affondamento della nave Concordia, con

le vittime che sappiamo, rappresentano questioni che non possono essere sottovalutate e che devono essere affrontate in assoluto rispetto dei principi della navigazione, ma anche dei più approfonditi e adeguati intenti di limitazione della navigazione, perché la presenza di navi di così grande dimensione in prossimità di abitazioni o di ostacoli, seppure previsti, può essere un elemento di pericolo. La presenza di queste navi rappresenta anche un elemento di inquinamento architettonico e ambientale per una città come Venezia, così bella e così grande nella sua maestosità.

Noi riteniamo che l'azione debba essere svolta a tutela della sicurezza di coloro che sono presenti nella zona, del profilo architettonico della città e dell'ambiente, compreso quello marino, che di fronte ad un incidente non valutato in maniera adeguata potrebbe subire gravi danni.

In questo senso allora, signor Presidente e colleghi, noi accogliamo positivamente la volontà di tutti i primi firmatari delle varie mozioni di convergere su un unico documento unitario, fermi restando i principi che richiamavo, cioè sicurezza dell'ambiente, sicurezza dei cittadini e sicurezza dei turisti che accedono alle nostre bellezze naturali, architettoniche e culturali.

Bisogna favorire l'accesso alla città, un'accessibilità intesa non soltanto dal punto di vista panoramico, ma in un senso più complessivo (alcune proposte in questo senso sono state evidenziate dai colleghi intervenuti prima di me), facendo in modo che non ci sia una concentrazione di attività economiche soltanto in alcune aree.

La città di Venezia deve essere fruibile da tanti punti di vista. La città di Venezia non è soltanto sistema edilizio urbano, ma anche bellezza del mare, delle isole e dei canali.

Si richiede dunque al Governo un'azione, non di ostruzionismo, ma di grande sensibilità e di supporto ad un'attività di sviluppo turistico ed economico compatibile col territorio su cui va ad impattare. (*Applausi del senatore Longo*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice De Pin. Ne ha facoltà.

DE PIN (*Misto-GAPp*). Signora Presidente, nel momento in cui si affronta il tema del transito delle grandi navi da crociera a Venezia si devono considerare alcuni fenomeni: la compatibilità dei progetti e il loro impatto ambientale; la rapidità di esecuzione delle opere per la migliore soluzione di trasporto e logistica; l'impatto sull'economia di settore, l'impatto sul territorio, l'entità economica delle risorse da dedicare ad un progetto la cui realizzazione non concede appelli.

Le opere previste ad oggi sono incompatibili, sia con le caratteristiche ambientali e morfologiche della laguna di Venezia sia con l'intero impianto legislativo a salvaguardia della laguna. Quando si parla del passaggio di grandi navi da crociera a Venezia è utile riportare per i non veneti numeri che testimoniano meglio di qualunque altro elemento la drammaticità del momento.

Oggi le navi da crociera attraccano in Marittima, cioè nel centro storico, ed entrano ed escono dalla bocca di porto di Lido. Ciò significa che ad ogni attracco esse passano per due volte nel bacino di San Marco, nel canale della Giudecca, nel cuore storico di Venezia, a pochi metri da Palazzo Ducale.

Negli ultimi anni i passeggeri sono aumentati del 439 per cento e il numero degli attracchi delle navi è passato da 206 nel 1997 a 655 nel 2011. Bene per il turismo, ma a quale prezzo? Il 2 giugno 2012, in Marittima è giunta la nave Divina, la nave più grande mai entrata in laguna: 333 metri di lunghezza per 139.000 tonnellate di stazza lorda. Per immaginare cosa significhi, basti ricordare che il Titanic aveva una stazza di 46.000 tonnellate, esattamente un terzo più piccola.

Immaginate ora l'inquinamento che il passaggio di questa nave comporta; immaginate l'effetto sulle rive, lo spostamento del materiale sabbioso in profondità; immaginate il sacrificio che l'ambiente naturale deve pagare per i turisti che desiderano fotografare dall'alto la meravigliosa piazza San Marco.

L'Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto ha dimostrato, attraverso dettagliate ricerche, che il traffico crocieristico a Venezia è produttore di un immenso inquinamento atmosferico: si pensi che la produzione di polveri sottili è praticamente pari a quella prodotta dal traffico automobilistico di Mestre; una sola nave, anche quando è ormeggiata, inquina come 14.000 automobili ferme nel traffico.

Gli effetti idrodinamici provocati dal passaggio delle navi su un fragile e delicato equilibrio lagunare, i rischi per la salute derivanti dal traffico crocieristico sono oggetto di studio anche da parte dell'Unione europea e se non si ricorre ai ripari ci sarà, senza possibilità di appello, l'avvio della procedura di infrazione per inquinamento eccessivo da zolfo e polveri sottili.

Il passaggio delle navi e lo sviluppo del turismo non devono essere visti nell'ottica del vantaggio attuale, ma del vantaggio a medio e lungo termine, altrimenti rischieremo di avere oggi il turismo e domani la desertificazione di un territorio abbandonato dai turisti e dalle aziende di settore. Il senatore Dalla Tor ha riferito qualche minuto fa che il traffico maggiore sarà spostato sul canale dei Petroli, ma non ha riferito le negative incidenze.

La proposta di offrire un percorso alternativo alle navi da crociera facendole entrare inlagunada Malamocco, con un breve tragitto sul canale dei Petroli e una deviazione sul canale Contorta, comporta nuovi scavi su un tracciato di ben 5 chilometri, largo 140 metri, profondo 10 metri e l'escavazione di 7 milioni di metri cubi di sedimento.

Infine, usando questo nuovo canale, le navi approderebbero sempre alla Marittima, ovvero in centro città.

È per questo motivo che abbiamo bisogno di analizzare il problema e pertanto appoggio la mozione che prevede di studiare e vagliare tutte le alternative per risolvere il problema del passaggio delle grandi navi per Venezia. Le proposte alternative esistono, vengono dal basso, da movi-

menti spontanei dei cittadini di quel territorio e non da poteri industriali e finanziari che hanno visto Venezia solo per una visita turistica.

Chiedo di dare la giusta attenzione al progetto extra-lagunare, che prevede di costruire un pettine marittimo con attracchi mobili fuori dalla laguna, davanti al Lido, dove sorgono le paratie del MOSE, e di far attraccare in quel punto le grandi navi. I passeggeri raggiungeranno, attraverso imbarcazioni più piccole, il centro della città. È una soluzione che – inutile dirlo – darebbe un maggior respiro all'economia del territorio. Rispetto all'escavazione dei fondali lagunari, i progetti con scalo extralagunare sono, inoltre, compatibili con i criteri stabiliti dalle leggi speciali di Venezia, in ossequio alle condizioni di gradualità, sperimentazione e reversibilità.

La vergognosa minaccia che dal 2015 Venezia possa finire fuori dai percorsi crocieristici non deve essere accolta: Venezia è unica e sarà sempre fonte attrattiva per tutti gli abitanti del pianeta. La foto del campanile di San Marco dall'alto di una nave da crociera non vale la distruzione di un intero bacino lagunare, considerato dall'Unesco patrimonio dell'Umanità. (*Applausi della senatrice Petraglia*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Dalla Tor. Ne ha facoltà.

DALLA TOR (*NCD*). Signora Presidente, rinuncio ad intervenire, perché ripeterei quanto detto in fase di illustrazione della mozione n. 209 a mia prima firma.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Montevocchi. Ne ha facoltà.

MONTEVECCHI (*M5S*). Signora Presidente, in un saggio apparso nel settembre 2013 Nuccio Ordine scrive nell'introduzione: «Esistono saperi fine a sé stessi che – proprio per la loro natura gratuita e disinteressata, lontana da ogni vincolo pratico e commerciale – possono avere un ruolo fondamentale nella coltivazione dello spirito e nella crescita civile e culturale dell'umanità. All'interno di questo contesto considero utile tutto ciò che ci aiuta a diventare migliori.» E prosegue: «Ma la logica del profitto mina alle basi quelle istituzioni (...) e quelle discipline (...) il cui valore dovrebbe coincidere con il sapere in sé, indipendentemente dalla capacità di produrre guadagni immediati o benefici pratici.

Certo» – continua – «molto spesso i musei o i siti archeologici possono anche essere fonte di straordinari introiti, ma la loro esistenza, contrariamente a ciò che alcuni vorrebbero farci credere, non può essere subordinata al successo degli incassi. La vita di un museo o di uno scavo archeologico» – aggiungo io o di Venezia – «come quella di un archivio o di una biblioteca, è un tesoro che la collettività deve gelosamente preservare ad ogni costo. Ecco perché non è vero che, in tempo di crisi economica, tutto è permesso».

Se sono vere le parole di Nuccio Ordine, allora io prego vivamente il Governo, e prima i colleghi, a trovare un punto di incontro su un testo condiviso che impegni il Governo a prendere tutte le opportune misure a garanzia che questo patrimonio preziosissimo, costituito da Venezia e da tutta la sua laguna, non rimanga un ricordo in una tela di Canaletto. (*Applausi dal Gruppo M5S e del senatore Liuzzi*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Bonfrisco. Ne ha facoltà.

BONFRISCO (*FI-PdL XVII*). Signora Presidente, esordisco dichiarando che la mozione che stiamo discutendo a me sembra improntata ad un sano realismo; condizione che dovrebbe essere rilevante per le valutazioni di quelle amministrazioni o di quegli organismi che sono chiamati ad operare scelte che riguardano la collettività.

È da sempre che Venezia conserva se stessa difendendo la propria unicità. Si tratta di un'attività che va proseguita e che oggi – mi sembra del tutto evidente – comporta la necessità inderogabile di una salvaguardia estesa ai diversi aspetti della vita socio-economica della città: da quello immediatamente fisico (le acque alte cui tenta di opporsi un'opera grande e straordinaria come il MOSE), a quelli di carattere più immateriale, se vogliamo, ma altrettanto vitali per una città, come la tutela del suo patrimonio storico, culturale e paesaggistico.

Parliamo di una città unica al mondo, con una specificità che non si trova in nessun'altra parte del mondo. Una difesa – tuttavia – che, mettendo ovviamente da parte quella fisica, non credo possa essere intrapresa rivolgendo lo sguardo all'indietro, cioè mettendo al centro delle scelte la sola esigenza di conservazione. In altre parole, Venezia non sarebbe quella che oggi conosciamo se avesse difeso se stessa e la sua storia senza rapportarsi e guardare al futuro, senza fare i conti con la prospettiva di uno sviluppo possibile per ciò che è oggi Venezia e per ciò che sarà Venezia.

Oggi ci troviamo in una situazione analoga. Non possiamo pensare o considerare il futuro di Venezia e della sua unicità senza tener conto delle condizioni storiche, economiche e sociali in cui ci troviamo oggi. Queste costituiscono per noi un vincolo stringente e non aggirabile. Quindi, non possiamo dimenticare che la Venezia di oggi significa anche attività economica (lo è sempre significato, peraltro). È il motore vero di ciò che Venezia è diventata e che noi conosciamo: quello sviluppo economico a cui per primi i veneziani hanno guardato e che anche hanno insegnato ad altri popoli.

I dati testimoniano lo stretto connubio tra cultura ed economia, che caratterizza l'odierna Venezia. Lo scorso anno oltre 4 milioni di turisti hanno voluto vederla, esserci e conoscerla, con oltre l'85 per cento di arrivi e pernottamenti esteri, come testimonia lo studio della locale azienda di promozione turistica. Ciò la dice lunga su come Venezia sia una delle capitali del mondo, per il mondo ed appartiene al mondo. Un flusso continuo di turisti che approdano a Venezia sostanzialmente in nave e che nel

periodo 1997-2012, per esempio, ha consentito al porto passeggeri di conquistare quella posizione di capolinea nel Mediterraneo, passando da circa 300.000 ad oltre 1.800.000 unità in pochi anni. Il che significa – vorrei ricordarlo anche a me stessa – che in quegli anni Venezia è riuscita a dirottare su di essa oltre un milione e mezzo di crocieristi, che una forte competizione internazionale avrebbe potuto indirizzare verso Malta o altre città importanti: numeri imponenti che significano investimenti ed occupazione e che – come ricordato nella mozione – si attestano rispettivamente in oltre 430 milioni di euro e oltre 4.200 addetti.

Certo, i numeri non sono tutto, l'economia non è tutto, ma non è nemmeno irrilevante. Ebbene, quel realismo cui facevo riferimento all'inizio del mio intervento, impone che non possano essere dimenticati questi numeri. Numeri che sono espressione di un settore che costituisce una formidabile leva di crescita e di sviluppo per la nostra economia, e non solo per quella di Venezia. Numeri che assumono una maggiore rilevanza alla luce della difficile e protratta congiuntura negativa che sta affrontando il nostro Paese, anche sul fronte del turismo.

D'altra parte, sarebbe difficile intraprendere iniziative che hanno la loro stella polare nel solo numero, che siano cioè rivolte unicamente ad incrementare le presenze in un contesto urbano obiettivamente particolare e delicatissimo. Sono certamente condivisibili le parole che il sottosegretario Borletti Buitoni ha espresso dopo la riunione di Palazzo Chigi, in cui è stata decisa la chiusura del canale della Giudecca e le altre iniziative ricordate nella mozione. Ricordo che il Sottosegretario richiama la «necessità di un nuovo modello di turismo che sia compatibile con il nostro delicato patrimonio culturale (...) integrato e ritagliato sulle esigenze e sulle caratteristiche del nostro territorio». E Dio sa quanto quel territorio abbia bisogno di questa particolare attenzione.

Personalmente non ho mai espresso una posizione pregiudizialmente contraria nei confronti dell'idea che la crescita e lo sviluppo economico debbano fare i conti con la sostenibilità, loro e del fragile equilibrio della città. E nella questione che stiamo affrontando ribadisco questo concetto, ma non per le motivazioni un po' romantiche, un po' passatiste, un po' moralistiche che spesso leggo sulla stampa a sostegno delle decisioni di Palazzo Chigi, quanto piuttosto per una questione più pragmatica: la forza dei numeri, la forza dell'economia, la spinta propulsiva dell'economia alla cultura.

È lo stretto connubio tra cultura ed economia che caratterizza la vita di Venezia, che ci farebbe ritenere dannosa una decisione fondata unicamente sui numeri, il cui aumento incontrollato rischierebbe di distruggere le condizioni ambientali e culturali su cui essi si fondano. È per queste motivazioni che ritengo ragionevoli gli impegni indicati nella mozione che credo il Governo possa assumere, nell'accordo complessivo di quest'Aula.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Puppato. Ne ha facoltà.

PUPPATO (*PD*). Signora Presidente, ho ascoltato con interesse le comunicazioni che hanno fatto tutti i colleghi dei vari Gruppi e ho inteso come ciascuno di loro sia mosso contestualmente da una voglia straordinaria – credo per chi conosce la città comprensibilissima – da una parte di salvare Venezia, dall'altra di considerare come questa legislatura possa mettere in campo un'azione davvero propedeutica a impedire e ad evitare persino il pensiero e la possibilità, per quanto remota, di danneggiare questo patrimonio – lo avete detto tutti, lasciatemelo ridire – straordinario e unico al mondo.

È una città non città diversa da ogni altra, persino improbabile nella sua architettura, nella sua costruzione urbanistica, nel pensiero che l'ha edificata e costruita, al punto tale che, quando si parla di Venezia, in ogni luogo del mondo, che sia all'ONU o all'Unione europea, c'è voglia di pensare che questo sia il nervo scoperto del mondo. È la realtà nella quale (ricordo un episodio abbastanza recente) c'è stata una gara di solidarietà per contribuire alla ricostruzione del teatro La Fenice, distrutto da un incendio. C'è l'idea che Venezia appartenga a tutto il mondo.

Questo deve finalmente influire sulle azioni di questo Parlamento e di questo Senato, ad iniziare da stasera, dopo la volontà inizialmente espressa dai ministri Clini e Passera nel Governo del 2012, successivamente sostenuta (e corroborata persino da date e meccanismi) nell'incontro che si è tenuto il 5 novembre del 2013, grazie alla volontà dei ministri Orlando e Lupi. Essi hanno inteso iniziare un percorso teso a garantire e tutelare che questa straordinaria e unica realtà al mondo non possa essere da nessuno e per nessuna ragione intaccata per colpa dell'ignavia e dell'irresponsabilità degli uomini e delle donne del nostro tempo.

Con la mozione che abbiamo sottoscritto, a prima firma del senatore Casson, (così come è stato fatto con altre mozioni illustrate con gli interventi che abbiamo ascoltato) abbiamo voluto aprire una finestra per sottolineare che siamo tutti concordi nel dire che questa è una città che non può subire alcun rischio come quello che viene perpetrato ogni giorno, di fatto, perché c'è una scala che non torna. Le grandi navi che transitano a Venezia un tempo erano modeste rispetto al contesto, sotto le 40.000 tonnellate, ma poi sono arrivate a 80-90.000 tonnellate. Ebbene, il disegno che si prefigura a partire dal 1º novembre 2014, grazie all'iniziativa del ministro Orlando, è quello secondo cui le navi dovrebbero raggiungere al massimo le 96.000 tonnellate.

Da un lato, come è stato correttamente sottolineato, c'è una crescita enorme della crocieristica internazionale, e ben venga perché, oltre a un valore che io ritengo culturale, vi è un valore occupazionale per l'indotto che ne deriva. Ma dall'altro lato non può starci nella scala di valori veder transitare navi che raggiungono e superano le 120-130.000 tonnellate, se questo può tradursi non solo in un danno alla lunga intesa come bacino acquifero, del quale forse abbiamo parlato relativamente poco, ma addirittura in un danno a un contesto urbano irriproducibile e unico al mondo.

Da questo siamo partiti per dire che dobbiamo intervenire. Dobbiamo fare in modo – questa è la scommessa straordinaria – di conciliare la pos-

sibilità che Venezia continui ad essere indicata come meta nella crocieristica internazionale e come meta di viaggio (perché obiettivamente credo che sia irrinunciabile considerarla come tale), salvaguardandola però all'interno del suo delicatissimo e già oggi fortemente discusso e discutibile equilibrio dal punto di vista idrografico, ambientale e quant'altro.

Come Commissione ambiente abbiamo svolto molte audizioni a Venezia per ascoltare tutti coloro che avevano qualcosa da dire sull'occupazione, sul turismo, sull'attività portuale nonché sulle difficoltà esistenti, come ad esempio ha fatto un ingegnere dell'Istituto di idraulica dell'Università di Padova, che ci ha spiegato quali sono le tensioni già esistenti all'interno della laguna di Venezia.

Da tutto ciò abbiamo tratto delle conclusioni. Riteniamo che sia possibile e necessario intervenire per rinvenire una via alternativa a quella del canale della Giudecca, attualmente utilizzata per percorsi di questa natura. Noi sappiamo che dal novembre 2014 vi sarà la limitazione del tonnellaggio, e i traghetti che hanno una diversa funzione di viaggio rispetto alle grandi navi da crociera non potranno più attraccare al porto usuale, ma dovranno scegliere un altro percorso per entrare a Venezia. Sappiamo che vi sarà una notevole riduzione di traffico e questo mi pare sia stato opportunamente ed equilibratamente accettato da tutti.

Come ha appena ricordato la senatrice Bonfrisco, stiamo parlando di oltre 4.000 lavoratori e a tutti noi preoccupa, oggi più che mai, mantenere l'occupazione. Pertanto dobbiamo trovare il modo di conciliare questo con la necessità di intervenire su un tema non pensando neppure per un istante che si possa fare scelta diversa senza renderla trasparente e partecipata.

Credo che questo sia oggi indifferibile e obbligatorio, il che vuol dire che dobbiamo portare a casa un risultato che veda contestualmente l'inizio, l'avvio di un percorso fattivo e operativo, funzionale ad ottenere il risultato e nel contempo che questo risultato venga compreso non solo dai residenti di Venezia, ma da tutto il pianeta Terra, che a Venezia guarda con quell'occhio speciale che ha fatto dire al presidente Obama ed alla Merkel determinate cose e che ha fatto incredibilmente riflettere e chiedere immediate e possibilmente efficaci soluzioni ad un problema della natura di quello che si è posto.

Valuto quindi con molto favore il fatto che siamo intervenuti, anche se purtroppo questa sera ormai l'ora è tarda, ma domani concluderemo l'esame delle mozioni con le dichiarazioni di voto. Spero davvero che ci sarà un voto unanime su una mozione che stiamo cercando di costruire come sommatoria delle diverse mozioni e delle diverse volontà, mettendo in chiaro dei punti a partire dalla celerità nell'ambito della trasparenza. È una bella scommessa per la politica, signora Presidente, agire nella trasparenza che ci deve essere, perché se ci riescono gli altri in Europa non si capisce perché non dobbiamo riuscirci noi, visto che non abbiamo nulla da nascondere. Contemporaneamente dobbiamo porre in essere azioni che risultino chiare dal punto di vista della modalità con cui maturano le scelte che si devono compiere, azioni peraltro efficaci, perché raggiungeranno l'obiettivo che ci siamo prefissati.

Nel contempo, riusciranno in tempi assolutamente rapidi, per come s'intende normalmente che debba essere per un fatto di questa natura. Si intraprenderà quindi un percorso partecipato, ma celere, per raggiungere l'obiettivo di salvare Venezia e nello stesso tempo l'occupazione, soprattutto portuale, che la Venezia turistica è in grado di dare, e soprattutto per far sì che proseguano le visite certamente gradite di tutti coloro che la amano, ma che vogliono arrivare attraverso il mare. (*Applausi dei senatori Di Biagio e Casson*).

CASSON (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASSON (*PD*). Signora Presidente, intervengo solo per annunciare che depositerò il testo dell'ordine del giorno G1 che dovrebbe, anche se ovviamente non ho la titolarità delle altre mozioni, sostituire tutte le altre mozioni. Eventualmente domani mattina i primi firmatari delle altre mozioni lo confermeranno.

È stato trovato un accordo molto ampio, credo che ci siano quasi tutti i Gruppi e forze parlamentari presenti in Senato, a partire ovviamente da quello del Partito Democratico: i Gruppi del Movimento 5 Stelle, di Scelta Civica, del Nuovo Centrodestra, i Socialisti, il Gruppo Per le Autonomie, SEL e i Gruppi Forza Italia e Per l'Italia. Sono quindi quasi tutti i Gruppi.

Deposito, come da Regolamento, il testo di questo ordine del giorno che tende a impegnare il Governo ad assicurare innanzitutto che le soluzioni dei vari progetti pubblici e privati siano preliminarmente e contemporaneamente comparate e considerate in sede di valutazione ambientale, a prescindere dallo stato di avanzamento progettuale, con le normali modalità di cui alla normativa VIA e VAS, opportunamente potenziata, come abbiamo detto anche nel corso del dibattito, e a porre al centro di questa valutazione comparativa la rispondenza degli scenari prospettati a determinate condizioni che sono indicate e che fanno riferimento all'ambiente, all'esecuzione, all'economia, all'occupazione. Le condizioni progettuali sono dettagliate in maniera molto specifica. Si impegna inoltre il governo ad avviare le valutazioni comparative delle soluzioni presentate entro 30 giorni e a concluderle entro tre mesi, tenuto conto della necessità di garantire i livelli occupazionali; poi all'esito, una volta operata la scelta sulla soluzione, con le modalità, le garanzie e i tempi che ho indicato, si impegna il governo ad effettuare i lavori nel più breve tempo possibile, utilizzando la normativa vigente.

Questo è il contenuto dell'ordine del giorno che sottoponiamo all'Assemblea.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

Rinvio il seguito della discussione delle mozioni in titolo ad altra seduta.

Mozioni, interpellanze e interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Le mozioni, interpellanze e interrogazioni pervenute alla Presidenza saranno pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

**Ordine del giorno
per le sedute di giovedì 6 febbraio 2014**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi domani, giovedì 6 febbraio, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 9,30 e la seconda alle ore 16, con il seguente ordine del giorno:

ALLE ORE 9,30

I. Seguito della discussione di mozioni sul transito delle grandi navi nella laguna di Venezia.

II. Discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto legge 28 dicembre 2013, n. 149, recante abolizione del finanziamento pubblico diretto, disposizioni per la trasparenza e la democraticità dei partiti e disciplina della contribuzione volontaria e della contribuzione indiretta in loro favore (1213).

ALLE ORE 16

Interrogazioni.

La seduta è tolta (*ore 19,40*).

Allegato A

DISEGNO DI LEGGE

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 dicembre 2013, n. 136, recante disposizioni urgenti dirette a fronteggiare emergenze ambientali e industriali ed a favorire lo sviluppo delle aree interessate (1275)

ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE E ALLEGATO RECANTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE AL DECRETO-LEGGE IN SEDE DI CONVERSIONE NEL TESTO APPROVATO DALLA CAMERA DEI DEPUTATI (*)

Art. 1.

1. Il decreto-legge 10 dicembre 2013, n. 136, recante disposizioni urgenti dirette a fronteggiare emergenze ambientali e industriali ed a favorire lo sviluppo delle aree interessate, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

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

(*) Approvato il disegno di legge composto del solo articolo 1.

Per l'Allegato recante le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati in sede di conversione al decreto-legge 10 dicembre 2013, n. 136 e il testo del decreto-legge comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati, si rinvia all'Atto Senato n. 1275 e all'Elenco cronologico dei Resoconti seduta n. 183.

MOZIONI

Mozioni sul transito delle grandi navi nella laguna di Venezia

(1-00199) (23 dicembre 2013)

ENDRIZZI, SERRA, BIGNAMI, LEZZI, BOCCHINO, CIAMPOLILLO, FUCKSIA, SANTANGELO, MARTON, PAGLINI, SCIBONA, GAETTI, DONNO, MARTELLI, CASALETTO, SIMEONI, BENCINI,

GIROTTI, MORRA, MONTEVECCHI, CAMPANELLA, PUGLIA, COTTI, TAVERNA, BATTISTA, Maurizio ROMANI, MUSSINI, CIOFFI, CAPPELLETTI, BERTOROTTA, VACCIANO, AIROLA, DE PIETRO, BLUNDO, MORONESE, CRIMI. – Il Senato,

premessi che:

il traffico crocieristico è cresciuto a Venezia, negli ultimi 15 anni, in maniera esponenziale: i passeggeri sono aumentati del 439 per cento e il numero degli attracchi delle navi è passato da 206 nel 1997 a 655 nel 2011 (1418 attracchi complessivi se si considerano anche traghetti e navi veloci). Con 1.795.000 passeggeri imbarcati o sbarcati nel 2011, Venezia risulterebbe il primo "home port" crocieristico del Mediterraneo e il trend si è confermato anche nel 2012 con 1.775.944 passeggeri per 661 attracchi;

le navi da crociera attraccano in "Marittima", cioè nel centro storico, entrando e uscendo dalla bocca di porto di Lido: ciò significa che ad ogni attracco esse passano per 2 volte nel bacino di San Marco e nel canale della Giudecca, nel cuore storico di Venezia, a pochi metri dal palazzo Ducale. Il 2 giugno 2012 è arrivata in Marittima la Msc Divina, la nave più grande mai entrata nella laguna: 333 metri di lunghezza per 139.000 tonnellate di stazza lorda. L'impatto visivo delle navi nel bacino di Venezia è impressionante: le imbarcazioni sono evidentemente fuori scala con la città;

il numero e la mole crescente delle navi portano necessariamente all'attenzione altri problemi, quali gli effetti idrodinamici provocati dal passaggio delle navi su un fragile e delicato equilibrio lagunare e i rischi per la salute derivanti dal traffico crocieristico. L'Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto (Arpav) ha dimostrato che il traffico crocieristico è a Venezia il maggior produttore di inquinamento atmosferico: la produzione di polveri sottili è praticamente pari a quella prodotta dal traffico automobilistico di Mestre: ogni nave inquina come 14.000 automobili, anche quando è all'ormeggio. Inoltre, una stima dell'Istituto oncologico veneto riferisce che: "tra Venezia e Mestre vi è statisticamente un eccesso significativo di casi di neoplasia del polmone rispetto al resto d'Italia";

a tali fattori di rischio occorre aggiungere anche l'inquinamento elettromagnetico, derivante dalla necessità di tenere i *radar* sempre accesi, e quello marino, causato dalle pitture antivegetative delle carene. Vi sono poi da considerare i forti rumori prodotti dalle navi ormeggiate praticamente a ridosso delle case e, non da ultimo, il rischio di incidenti (perdita di rotta, incendi, spandimento di carburante);

l'amministrazione comunale di Venezia si è già da tempo espressa, attraverso l'adozione del proprio piano di assetto del territorio (PAT), in favore dell'allontanamento dalla laguna delle grandi navi da crociera, considerate incompatibili con l'ambiente lagunare;

il decreto ministeriale 2 marzo 2012, recante Disposizioni generali per limitare o vietare il transito delle navi mercantili per la protezione di aree sensibili nel mare territoriale, dispone all'articolo 2, comma 1, lett.

b), punto 1, che: "In ragione della particolare sensibilità ambientale e della vulnerabilità ai rischi del traffico marittimo" nella laguna di Venezia è vietato il transito nel canale di San Marco e nel canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda;

ai sensi dell'articolo 3, comma 1, il divieto di transito nei due canali "si applica a partire dalla disponibilità di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate, come individuate dall'Autorità marittima con proprio provvedimento. Nelle more di tale disponibilità, l'Autorità marittima, d'intesa con il Magistrato alle acque di Venezia e l'Autorità portuale, adotta misure finalizzate a mitigare i rischi connessi al regime transitorio perseguendo il massimo livello di tutela dell'ambiente lagunare";

il divieto è ancora disapplicato in quanto si è in attesa della soluzione alternativa che l'articolo 3, comma 1, demanda all'autorità marittima competente;

considerato che:

il 6 settembre 2013, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nella risposta ad atti di sindacato ispettivo (tra cui l'interrogazione 4-00483, presentata in Senato il 3 luglio 2013), con cui si chiede di prendere in considerazione le proposte progettuali esistenti, ha riferito che "è stato attivato, in data 14 giugno 2013, un tavolo tecnico presso la sede del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la partecipazione dello stesso Ministro, del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché del Presidente della Regione Veneto, del sindaco di Venezia, del Presidente dell'Autorità portuale e del rappresentante del magistrato alle acque di Venezia";

nella medesima risposta, il Ministro ha sostenuto che erano stati fissati durante l'incontro una serie di obiettivi, tra i quali, in particolare: eliminare il transito delle grandi navi lungo la rotta che percorre il canale della Giudecca; garantire le condizioni di sicurezza lungo la rotta; calendarizzare una nuova riunione per esaminare le proposte avanzate, al fine di pervenire, entro un termine ragionevolmente breve, alla piena applicazione del decreto interministeriale "Passera-Clini" del 2 marzo 2012, che vieta il transito delle navi superiori alle 40.000 tonnellate di stazza nel bacino di San Marco e nel canale della Giudecca;

il Ministro ha altresì riferito che, nel corso dell'incontro successivo del 25 luglio, sono state illustrate e passate in rassegna le varie proposte pervenute al Ministero delle infrastrutture per l'individuazione di percorsi alternativi al passaggio nel canale della Giudecca-bacino San Marco. In particolare, «in tale sede si è preso atto che, al momento, solo la proposta dell'Autorità portuale di Venezia (...) costituisce uno studio progettuale completo ed esaustivo, che affronta in maniera compiuta i vari aspetti rilevanti della questione. Le altre proposte, poste solo di recente all'attenzione delle amministrazioni centrali, seppure sostanzialmente valide, richiedono necessariamente un'analisi più approfondita dei vari profili sicurezza, gestione del traffico e relative interferenze con altre tipologie di traffico»;

secondo quanto scritto dal medesimo Ministro, le proposte all'esame del tavolo sono le seguenti: «Proposta dell'Autorità portuale (alla quale anche la Regione guarda con interesse): offrire un percorso alternativo ottimale alle navi da crociera facendole entrare in laguna da Malamocco con un breve tragitto sul canale dei Petroli (per non intasarlo e per non pregiudicare il traffico commerciale già presente nell'area) e con una deviazione sul canale Contorta, che andrà dragato per accrescere i fondali, per raggiungere infine la stazione marittima. Al riguardo andrebbero naturalmente analizzati alcuni aspetti legati ai materiali di scavo, con particolare riferimento alla composizione dei fanghi, per realizzare correttamente gli interventi di ricostruzione morfologica della laguna nell'area interessata. proposta del Comune: attestare le grandi navi a Porto Marghera, abbandonando la rotta che attualmente le porta alla stazione marittima. L'ipotesi, data come immediatamente realizzabile, potrebbe presentare alcune criticità connesse alla sosta in banchina di grandi navi passeggeri in un'area interessata dal transito e dalla sosta di unità navali che trasportano merci pericolose, oltre a dover essere valutata in termini di rispetto della normativa internazionale ed europea in materia di *security* portuale. proposta cosiddetta De Piccoli: realizzazione di un nuovo *terminal* crocieristico a punta Sabbioni. Questo studio presenterebbe criticità in relazione a *safety* e *security* portuale (restringimento della bocca di porto, trasferimento dei passeggeri, con impatto sulla navigazione lagunare e sul moto ondoso). due ulteriori proposte, la prima, cosiddetta ipotesi Vianello, conosciuta solo tramite articoli di stampa, e la seconda, denominata "ipotesi ingegner Salmini", presentata di recente ed in buona sostanza simile alla precedente, sembrano presentare caratteristiche nautiche non idonee, oltre ad interferenze con l'area industriale e difficile compatibilità con la sicurezza e con l'impatto sul traffico commerciale. proposta Zanetti (presentata solo in data 19 luglio) si riproporrebbe di mantenere l'accesso attuale delle grandi navi dalla bocca di Lido, ma deviandole con lo scavo di un canale retrostante rispetto a quello della Giudecca, che permetta, quindi, alle stesse di passare attraverso un canale parallelo, anziché compiere l'attuale percorso. L'ipotesi può presentare aspetti di interesse, ma necessita di opportuni approfondimenti dal punto di vista idrodinamico ed ambientale»;

il tavolo tecnico ha deciso di demandare al magistrato alle acque e all'Autorità portuale di Venezia il compito di effettuare una disamina più approfondita delle varie proposte relative a percorsi alternativi al transito in laguna delle unità navali;

al fine di pervenire entro breve tempo alle determinazioni definitive del Governo sulla soluzione che consentirà di estromettere le grandi navi da crociera dal bacino di San Marco, il 5 novembre 2013 si è svolto, a palazzo Chigi, un incontro sulle grandi navi in transito nella laguna di Venezia. Alla riunione, presieduta dal Presidente del Consiglio dei ministri, hanno partecipato i Ministri delle infrastrutture, dell'ambiente, dei beni e delle attività culturali e del turismo, il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri, Patroni Griffi, il segretario generale di

palazzo Chigi, il presidente della Regione Veneto, il sindaco di Venezia e il presidente dell'Autorità Portuale;

a seguito dell'incontro, si è appreso dell'intenzione del Ministro delle infrastrutture e del presidente dell'Autorità portuale di inserire il progetto dello scavo del canale Contorta tra le opere della cosiddetta legge obiettivo;

in tale contesto sembra inquadrarsi la lettera del Ministro delle infrastrutture del 20 novembre 2013, indirizzata alla Capitaneria di porto (di cui hanno dato notizia diversi quotidiani) con cui il medesimo Ministro sollecita l'autorità marittima di Venezia ad emanare il provvedimento di individuazione del canale Contorta quale via alternativa praticabile di accesso alla Stazione marittima di Venezia e riferisce l'intenzione di voler inserire rapidamente il progetto dello scavo del nuovo canale Contorta all'interno della legge obiettivo;

il 10 dicembre 2013, anche il presidente della Regione Veneto ha chiesto al Governo che l'adeguamento del canale Contorta sia inserito tra le opere strategiche individuate dalla legge n. 443 del 2001 ("legge obiettivo"). Il costo preventivato per tale intervento ammonta a 170.000.000 euro;

rilevato che:

il 19 novembre 2013 il Comune di Mira (Venezia) ha chiesto alla Commissione di salvaguardia di Venezia e al Ministro dell'ambiente la sospensione del progetto di marginamento del canale Malamocco Marghera (presentato dal magistrato alle acque di Venezia) e l'avvio di procedimento di verifica di assoggettabilità a valutazione ambientale strategica per entrambe le opere: marginamenti del canale Malamocco-Marghera e nuovo canale Contorta-S. Angelo, rilevando che le opere previste sono incompatibili con le caratteristiche ambientali e morfologiche della laguna di Venezia e con l'intero impianto legislativo di salvaguardia della laguna;

il 22 novembre 2013, la commissione di studio sui problemi della città e della laguna di Venezia dell'Istituto di scienze, lettere ed arte, nell'esprimere forte preoccupazione per l'evoluzione del dibattito sui progetti volti a consentire alle grandi navi da crociera di approdare alla stazione di Marittima, ha approvato un documento in cui, tra le altre cose, si ritiene che «non sia pensabile ripetere l'errore del canale Malamocco-Marghera, realizzato con una progettazione carente rispetto ai problemi idraulici e morfologici della Laguna, senza alcuna verifica delle criticità indotte, senza monitorare gli effetti dell'opera rispetto al regime delle correnti di marea e all'evoluzione morfologica neppure negli anni successivi alla sua realizzazione, nonostante chiare indicazioni di autorevoli studiosi»;

l'escavo di nuovi canali navigabili all'interno della laguna è, alla luce di quanto messo in evidenza da ultimo dalla commissione di studio, in contrasto con il dettato della legislazione speciale per Venezia e la sua laguna che ne tutela anzitutto l'equilibrio idraulico (art. 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171, recante "Interventi per la salvaguardia di Venezia");

il 28 novembre durante la seduta conclusiva della Commissione di salvaguardia di Venezia per l'esame del progetto di marginamento del ca-

nale Malamocco-Marghera il magistrato alle acque ha ritirato il proprio progetto;

il 2 dicembre il Comune di Mira ha inviato una lettera al Ministro dell'ambiente invocando di non inserire il nuovo canale Contorta nella legge obiettivo perché incompatibile con la legislazione di salvaguardia della laguna di Venezia;

in ragione dei limiti imposti dalla prioritaria necessità di salvaguardia della laguna, il provvedimento sollecitato dal Ministro delle infrastrutture all'autorità marittima dovrebbe essere innanzitutto valutato alla luce della compatibilità con il piano di area della laguna e dell'area veneziana (PALAV), con il piano ambientale paesaggistico sovraordinato, vigente dal 1995, e con il piano morfologico della laguna (in fase di elaborazione), già previsto dalla legislazione speciale per Venezia, cui spetta il compito di garantire, per la laguna, la sostenibilità ambientale delle trasformazioni. A quest'ultimo dovrà attenersi peraltro anche il piano regolatore portuale atteso da tempo, che non potrà non considerare l'incidenza che i percorsi delle grandi navi da crociera avranno nell'ecosistema laguna;

le intenzioni dei soggetti istituzionali competenti manifestate e riportate in precedenza non rappresentano la migliore scelta possibile ai fini dell'individuazione di una soluzione progettuale finale e definitiva per il passaggio delle grandi navi, che possa garantire il rispetto della normativa vigente in materia di valutazione di impatto ambientale e valutazione ambientale strategica di cui al decreto legislativo 4 aprile 2006, n. 152;

la VIA, come noto, ha lo scopo di esaminare gli impatti negativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale che potrà produrre l'opera, sia in fase di realizzazione che di esercizio, e, al fine di ridurli al minimo, comprende l'esame delle principali alternative, ivi inclusa la cosiddetta opzione zero;

la giurisprudenza amministrativa ha avuto modo in più occasioni di sottolineare che la VIA è per sua natura e configurazione normativa un mezzo preventivo di tutela dell'ambiente, che si svolge prima rispetto all'approvazione del progetto (il quale deve essere modificato secondo le prescrizioni intese ad eliminare o ridurre l'incidenza negativa dell'opera progettata e, conseguentemente, prima della realizzazione dell'opera;

la valutazione ambientale strategica dovrebbe inserirsi come processo integrato nell'*iter* decisionale del piano morfologico, in modo da influenzarne le scelte e i contenuti su scala più vasta e in un'ottica di tutela ambientale non limitata all'intervento singolo, in quanto la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente naturale, introdotta dalla direttiva 2001/42/CE, è volta specificamente a rendere operativa l'integrazione della dimensione ambientale nei processi decisionali strategici;

considerato inoltre che:

i progetti che prevedono scali alternativi extra-lagunari, per evidenza dei fatti, risolverebbero completamente la promiscuità delle grandi navi da crociera con il traffico lagunare ed i rischi per la sicurezza dei

cittadini, del patrimonio architettonico e ambientale; risultato che, per simmetrica evidenza, non potrebbe mai essere raggiunto con il mantenimento di uno scalo intra-lagunare;

rispetto all'apertura del canale Contorta-Sant'Angelo, che comporterebbe scavi su un tracciato di ben 5 chilometri, largo 140 metri, profondo 10 metri, e l'escavo di 7 milioni di metri cubi di sedimento, i progetti alternativi basati su scali extra-lagunari sarebbero sicuramente meno onerosi, e dunque meritevoli di attenzione, ancor più doverosa in tempi di grave congiuntura economica;

i progetti con scalo extra-lagunare, rispetto all'escavazione dei fondali lagunari, potrebbero inoltre essere realizzati compatibilmente con i criteri stabiliti dalle leggi speciali di Venezia, in ossequio alle condizioni di gradualità, sperimentazione e reversibilità. Alla luce di ciò, tali opere risulterebbero di più rapida realizzazione, con tempistiche verosimili entro i 12 mesi, consentendo di ovviare al contingentamento dei transiti e alla diminuzione del fatturato e dell'indotto occupazionale, che invece potrebbe concretizzarsi nell'ipotesi riportata nella lettera del ministro Lupi, che esplicitamente ammette tempistiche lunghe per la messa in esercizio, comunque non prima della stagione crocieristica 2016,

impegna il Governo:

1) a prendere in considerazione tutte le proposte progettuali esistenti e, in particolare, a valutare attentamente i progetti alternativi che prevedono soluzioni extra-lagunari;

2) a formulare adeguate valutazioni ambientali e di incidenza ambientale su tutte le diverse alternative progettuali, con la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione delle considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi, in ragione dell'impatto significativo sull'ambiente che essi possono produrre;

3) a garantire che la comparazione delle alternative presentate alle autorità competenti per la scelta della soluzione definitiva venga esperita sulla base dei principi che regolano l'equilibrio idraulico e morfodinamico della laguna, in ottemperanza a quanto disposto dalla legislazione speciale per Venezia e la sua laguna;

4) a confrontare i diversi studi, non sul livello di approfondimento progettuale, ma sulle risposte che offrono alle condizioni poste dal contesto ambientale e socio-economico: 1) compatibilità ed impatto ambientale, 2) rapidità di esecuzione, 3) flessibilità, gradualità e reversibilità, 4) impatto sull'economia di settore nella fase transitoria e continuità dell'offerta crocieristica, 5) entità delle risorse da impiegare, 6) sostenibilità economica e ambientale di lungo periodo;

5) ad escludere il ricorso alle procedure speciali previste dalla legge obiettivo, garantendo in ogni caso la corretta applicazione della normativa comunitaria ed italiana in materia di valutazione di impatto ambientale e di valutazione ambientale strategica;

6) ad assicurare la piena informazione e partecipazione dei cittadini coinvolti e degli enti competenti, pubblicando in apposita sezione

del sito *internet* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti documenti, atti e progetti relativi;

7) a garantire, nelle more dell'individuazione della soluzione progettuale definitiva che precluda il transito delle navi da crociera, e della relativa realizzazione, efficaci controlli sul rispetto delle limitazioni stabilite;

8) ad adottare urgentemente, nelle more della definitiva soluzione dei problemi descritti, ulteriori incisive misure di abbattimento dell'inquinamento elettromagnetico e acustico, da polveri sottili e da zolfo prodotto dalle grandi navi, nonché misure di prevenzione del rischio di incidenti;

9) a potenziare i sistemi di monitoraggio e controllo della qualità ambientale dell'area lagunare, ed in particolare dei canali, nonché dei controlli sulla salute dei cittadini che vivono e lavorano in prossimità delle aree interessate dal passaggio delle grandi navi.

(1-00200) (23 dicembre 2013)

CASSON, ALBANO, AMATI, BERTUZZI, BUEMI, CANTINI, CIRINNA', CUCCA, CUOMO, D'ADDA, DE PIN, DI GIORGI, DIRINDIN, Stefano ESPOSITO, FATTORINI, FAVERO, FILIPPI, GAMBARO, GINETTI, LO GIUDICE, LUMIA, MANCONI, MICHELONI, MINEO, PEGORER, PEZZOPANE, PUPPATO, RICCHIUTI, SPILABOTTE, TOCCI, DE PETRIS. – Il Senato,

premesso che:

il 5 novembre 2013 si è tenuta a Roma una riunione sulla questione del transito delle grandi navi da crociera nella laguna di Venezia e con un comunicato ufficiale ne sono state rese note le decisioni, che dovranno essere concretizzate in prossimi provvedimenti attuativi;

da notizie di stampa locale sull'esito della riunione si erano già apprese nelle passate settimane dichiarazioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dell'attuale presidente dell'autorità portuale relative all'intenzione di inserire il progetto del canale Contorta all'interno della legge obiettivo, ipotesi peraltro non contemplata nel comunicato ufficiale;

sempre da notizie di stampa più recenti ("La Nuova Venezia", "Il Gazzettino", "Il Corriere Veneto" del 1° e del 2 dicembre 2013) si viene a sapere di una precisa intenzione del Ministro delle infrastrutture (lettera alla Capitaneria di porto di Venezia del 20 novembre 2013) di trovare una corsia preferenziale per inserire il progetto del canale Contorta all'interno della legge obiettivo, in apparente contrasto con le notizie che pervengono dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

al fine di evitare fraintendimenti sullo spirito delle finalità volte a ricercare la migliore scelta possibile sulla soluzione progettuale finale e definitiva per le grandi navi da crociera a Venezia, si ribadisce che sono vigenti normative dello Stato, con rango di legge nazionale, che impongono limiti a tutela di Venezia e della sua laguna, con particolare riferimento alla necessità di garantire, in ogni caso, interventi gradualisti e re-

versibili, in modo da evitare ogni grave alterazione dell'equilibrio e della morfodinamica lagunari;

a questo proposito, in data 4 dicembre 2013, è stata presentata (tra le altre) l'interrogazione 4-01277 al Presidente del Consiglio dei ministri, alla quale però non è stata data alcuna risposta, mentre, al contrario, si assiste ad un'accelerazione per l'inserimento del "progetto Contorta" all'interno della "legge obiettivo";

a giudizio dei proponenti, tutta questa fretta e soprattutto questa evidente e manifestata volontà di "aggirare" la procedura ordinaria e di mettere in secondo piano le esigenze di tutela ambientale e lo stesso Ministro dell'ambiente destano fortissime preoccupazioni, soprattutto in considerazione dei gravi fatti criminali che già hanno ampiamente toccato le vicende relative ai lavori svolti per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna, preoccupazioni per un eventuale uso distorto del potere ministeriale, che pare rasentare la soglia dell'illecito e che parrebbe configurarsi anche nella paventata elusione delle rituali procedure di VIA, VAS e AIA,

impegna il Governo:

1) a farsi garante delle decisioni assunte nella riunione del 5 novembre a Roma sulle grandi navi da crociera a Venezia, affinché venga assicurato che tutte le soluzioni presentate dai vari soggetti, pubblici e privati, siano contemporaneamente comparate e considerate in sede di valutazione di impatto ambientale, con le modalità dettate dall'apposita commissione VIA e VAS nazionale opportunamente potenziata, attraverso un processo trasparente e partecipato;

2) ad escludere il ricorso alle procedure della legge obiettivo, che il proponente di una delle soluzioni prospettate, quale quella dello scavo del canale Contorta, vorrebbe perseguire, nel tentativo di prefigurare aprioristiche posizioni preferenziali, in contrasto con la legislazione speciale per Venezia e con la necessità di garantire un equilibrio idraulico e morfodinamico della laguna;

3) a ricomprendere comunque nelle valutazioni comparate, che affrontino tutti gli aspetti ambientali, culturali, occupazionali, finanziari, imprenditoriali e infrastrutturali, anche le soluzioni miranti ad un attracco crocieristico alle bocche di porto di Lido o di Malamocco o al di fuori della laguna.

(1-00209) (30 gennaio 2014)

DALLA TOR, CHIAVAROLI, PAGANO, CONTE, COMPAGNA, D'ALI', NACCARATO, TORRISI. – Il Senato,

premesso che:

il 5 novembre 2013 si è tenuta a Roma una riunione sulla questione del transito delle grandi navi da crociera nella laguna di Venezia e con un comunicato ufficiale ne sono state rese note le decisioni, che dovranno essere concretizzate in prossimi provvedimenti attuativi;

il decreto interministeriale n. 79 del 2 marzo 2012 (cosiddetto decreto Clini-Passera) prevede di individuare vie alternative e praticabili di accesso all'attuale marittima, e non ulteriori stazioni marittime alternative;

l'autorità marittima di Venezia ha emesso il decreto n. 742 del 5 dicembre 2013 che individua il canale "Contorta-S. Angelo" quale via alternativa praticabile e che sulla base della documentazione progettuale depositata presso gli organi competenti presenta caratteristico tecnico-nautico tali da garantire il necessario coefficiente di sicurezza;

l'autorità marittima nel decreto prevede espressamente che il progetto del canale Contorta-Sant'Angelo in sede di valutazione d'impatto ambientale dovrà essere oggetto di comparazione circa la sostenibilità ambientale e socio economica con le altre ipotizzate vie di accesso all'attuale stazione marittima;

il progetto analizzato dall'autorità marittima della ricalibratura del canale riprende uno studio di fattibilità predisposto dal magistrato alle acque di Venezia nell'inizio del 2012 dopo che l'Autorità portuale e il Comune di Venezia avevano chiesto congiuntamente il 19 gennaio 2012 di studiare soluzioni alternative di accessibilità nautica per raggiungere la Marittima;

nel 2004 il Comune di Venezia aveva proposto anche per ragioni idrodinamiche e di recupero morfologico il canale Contorta-Sant'Angelo quale via alternativa al canale della Giudecca;

nello studio di fattibilità del magistrato alle acque sono previsti anche interventi morfologici lungo il canale a salvaguardia di una parte della laguna di Venezia, ad oggi non ancora oggetto di alcun intervento di salvaguardia, laguna che si trova a perdere ogni anno 700.000 metri cubi di sedimenti che escono dalle bocche di porto;

la Regione Veneto con deliberazione della giunta regionale n. 2259 del 10 dicembre 2013 ha chiesto di inserire l'opera canale Contorta-Sant'Angelo nella legge obiettivo affinché il Governo riconosca la strategicità e l'importanza nazionale di attuare il decreto Clini-Passera per vietare il transito delle navi con stazza superiore alle 40.000 tonnellate davanti a S. Marco;

l'autorità marittima di Venezia ha emesso sulla base delle indicazioni pervenute dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti anche l'ordinanza n. 153 del 5 dicembre che limiterà fortemente il traffico passeggeri lungo il canale della Giudecca nel e nel 2015 con il rischio di effetti negativi socio-economici sull'intero settore portuale e cittadino;

l'inserimento nella legge obiettivo (legge n. 443 del 2001) dell'opera consente di ridurre i tempi di realizzazione, ma non di eludere le autorizzazioni, che pertanto dovranno essere tutte acquisite; quindi, sulla base della legge obiettivo, dovranno essere fatti tutti gli studi, compresi quelli ambientali, affinché siano acquisite le autorizzazioni previste dalle norme in vigore,

è necessario che il Governo con l'inserimento nella legge obiettivo si assuma la responsabilità di realizzare prima possibile l'opera per attuare il decreto interministeriale Clini-Passera n. 79 del 2 marzo 2012 e per non

arrecare ulteriori danni all'economia veneziana, veneta e italiana, dal momento che il porto passeggeri di Venezia è *leader* europeo per numero e qualità dei servizi ai crocieristi oltre che il porto ambientalmente più sostenibile a livello europeo grazie all'adesione al Venice Blue Flag II;

gli interventi di protezione del canale Contorta-Sant'Angelo, se realizzati nella sua interezza (con le velme e barene a protezione), oltre a garantire l'equilibrio della laguna, possono favorirne la conservazione, impegna il Governo:

1) a farsi garante dell'attuazione del decreto Clini-Passera e quindi della realizzazione della via alternativa praticabile;

2) a considerare il procedimento che valuterà la via alternativa praticabile individuata dall'autorità marittima secondo le proposte delle autorità competenti depositate presso l'autorità medesima, il Ministero delle infrastrutture e il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, un procedimento di interesse nazionale su cui è necessario il massimo impegno del Governo per rispettare i tempi procedurali;

3) a non arrecare ulteriore danno, tramite provvedimenti restrittivi alla crocieristica, all'economia di Venezia, del Veneto e del Paese e quindi limitare al 2014 e al 2015 ogni intervento di mitigazione e poter confermare al comparto industriale coinvolto una situazione certa per gli anni successivi, evitando così che la *leadership* italiana, tramite Venezia, nel settore crociere venga presa da altri Stati come la Grecia o la Turchia;

4) a coordinare la realizzazione del canale Contorta-Sant'Angelo con le opere necessarie per garantire un equilibrio idraulico e morfodinamico della laguna centrale.

(1-00210) (30 gennaio 2014)

ALBERTI CASELLATI, MATTEOLI, PICCOLI, MARIN, BONFRISCO, ZANETTIN, BRUNI, ZIZZA, IURLARO, PICCINELLI, PAGNONCELLI. – Il Senato,

premessi che:

il porto di crociere di Venezia ha negli anni faticosamente conquistato la prima posizione di *homeport* (porto capolinea) del Mediterraneo, passando da 300.000 crocieristi del 1997 a 1.800.000 del 2013, diventando uno dei porti più all'avanguardia a livello mondiale. La caratteristica di porto capolinea di Venezia lo rende molto più complesso da gestire rispetto ad un qualsiasi porto di transito per spazi necessari e servizi forniti, attività che rappresentano un ingente indotto;

in base a studi recenti, la ricaduta occupazionale a livello locale è di 4.255 addetti con una spesa locale pari a 284 milioni di euro annui, a cui va aggiunto l'indotto, stimabile in 150 milioni annui per un totale di circa 430 milioni di euro;

all'indomani della riunione interministeriale del 5 novembre 2013 presso la Presidenza del Consiglio dei ministri sono state indicate alcune misure da intraprendere per il traffico lagunare, successivamente definite

nel decreto n. 472 del 2013 e nell'ordinanza n. 153/2013, entrambi della Capitaneria di porto di Venezia;

il decreto definisce «il canale Contorta quale via praticabile alternativa a quelle vietate, per le navi di stazza lorda superiore alle 40.000 tonnellate, che dovrà essere oggetto di comparazione con altre vie di accesso in Marittima già ipotizzate»;

l'ordinanza, all'articolo 1, dispone che il numero massimo di transiti nel canale di San Marco e nel canale della Giudecca di navi passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 GT è stabilito, per l'anno 2014, in 708, e che negli ormeggi della stazione Marittima è vietato lo stazionamento contemporaneo diurno di un numero superiore a 5 navi passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 GT;

l'articolo 2, stabilisce che, in prosecuzione ai limiti temporali disposti con l'articolo 1 dell'ordinanza n. 142 del 2013 in data 29 ottobre 2013, a decorrere dal 5 aprile 2014, fatti salvi eventuali casi di forza maggiore, è vietato il transito nel canale San Marco e nel canale della Giudecca di navi traghetto;

inoltre dispone per l'anno 2015 il divieto del transito nel canale di San Marco e nel canale della Giudecca a navi passeggeri di stazza lorda superiore a 96.000 tonnellate;

in seguito a tali limitazioni, comparando gli anni esaminati durante la riunione interministeriale (2012 e 2014), si verificherebbero significative riduzioni di traffico: per i traghetti da 446 passaggi del 2012 a zero passaggi nel 2014; per le navi da crociera da 809 passaggi nel 2012 a 708 nel 2014. Ne consegue una riduzione dei transiti nei canali di San Marco e della Giudecca del 44 per cento (da 1255 a 708 passaggi);

gravi e preoccupanti sono gli effetti economici ed occupazionali che scaturiscono dall'applicazione di tale ordinanza. Per il 2014, la riduzione del traffico del 12,5 per cento, come imposto dall'ordinanza n.153/2013 della Capitaneria di porto di Venezia, comporta una perdita di circa 500 occupati e la perdita di circa 50 milioni di euro di spesa locale e indotto;

ben superiore è l'effetto negativo per il 2015, con il divieto di passaggio esteso a tutte le navi superiori alle 96.000 tonnellate, che comporta perdite rilevantissime che potrebbero causare la perdita di circa 2500 occupati e la perdita di 260 milioni di euro annui di spesa locale e indotto;

inoltre un'eventuale riduzione del traffico crocieristico avrebbe ripercussioni immediate anche sul traffico commerciale del porto di Venezia, in ragione dell'inevitabile aumento di costo dei servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio ed ormeggio) e di tutti gli altri servizi portuali dovuto al venir meno delle attuali economie di scala, diminuendo la competitività di Venezia, già oggi il porto più caro del Mediterraneo, a favore di porti stranieri molto meno costosi;

tenuto conto che:

un ritardo dell'applicazione della "legge obiettivo" nel canale Contorta-Sant'Angelo determinerebbe una situazione di incertezza tale da indurre le compagnie di crociera mondiali a non fare più affidamento sulla

capacità del porto crociere di Venezia di ricevere le navi di nuova generazione per la stagione crocieristica 2016 e successive, costringendole, di conseguenza, a programmare sin da ora la collocazione di tali unità per le operazioni portuali di capolinea su altri siti mediterranei quali Malta, Atene, Istanbul, Cipro, e relegando, nella migliore delle ipotesi, il porto di Venezia ad occasionale porto di transito con relativa perdita dell'indotto legato alla sua attuale caratteristica di porto capolinea;

la scelta adottata per il 2015 e l'incertezza per il periodo successivo causerebbe il crollo di tutta l'economia crocieristica e portuale-industriale veneziana dal momento che l'89 per cento delle navi di stazza superiore alle 40.000 tonnellate che transitano in Adriatico hanno utilizzato Venezia come porto capolinea e di queste, le navi al di sopra delle 96.000 tonnellate rappresentano circa il 60 per cento del traffico, oltre alle relative gravi ripercussioni per tutto il sistema adriatico poiché Venezia è il più importante porto capolinea dell'area, la vanificazione di tutti gli investimenti fino ad ora effettuati per garantire al porto crociere di Venezia di essere il primo porto capolinea nel Mediterraneo, nonché importanti riflessi negativi in termini di perdita di traffico sul sistema aeroportuale di Venezia, terzo a livello nazionale;

il solo modo per non subire il crollo del traffico sin dal 2015 consisterebbe nel non applicare il divieto di passaggio alle navi di stazza superiore alle 96.000 tonnellate, che rappresenta un limite quantitativo basato sulla stazza lorda e non qualitativo volto a premiare migliori *standard* in termini di eco-sostenibilità e sicurezza, anche considerando che le soluzioni adottate per il 2014 comportano già una riduzione complessiva dei transiti delle navi da crociera e dei traghetti del 44 per cento rispetto al 2012;

le compagnie di crociera che non hanno ancora stabilito i propri piani di dislocazione su Venezia per il 2015, lo faranno prima dell'inizio della fiera internazionale Seatrade cruise shipping di Miami che verrà inaugurata il 10 marzo 2014;

in caso del perdurare dei limiti imposti nell'ordinanza della Capitaneria di porto di Venezia per il 2015, si verificherebbero le perdite occupazionali e di spesa locale ed indotto sopra riportate, che persisterebbero per gli anni successivi, consolidandone gli effetti negativi,

impegna il Governo:

1) a riconoscere l'opera canale Contorta-Sant'Angelo quale opera strategica di interesse nazionale e pertanto a inserirla nella "legge obiettivo", al fine di consentire di ridurre i tempi di realizzazione e l'elaborazione di tutti gli studi necessari, compresi quelli ambientali volti a garantire l'equilibrio della laguna e a favorirne la conservazione, per ottenere le necessarie autorizzazioni previste dalla legge medesima;

2) ad agire, di conseguenza, con massima urgenza per l'identificazione e la realizzazione di un canale alternativo a quello attuale, come priorità nazionale, con lo scopo di fare arrivare le navi in Marittima nel più breve periodo di tempo possibile;

3) ad assumere iniziative volte a prorogare, sino alla data di ultimazione dei lavori del canale prescelto per la deviazione del traffico dai canali di San Marco e della Giudecca, le limitazioni stabilite dall'ordinanza citata per quanto concerne il traffico marittimo per l'anno 2014;

4) ad attenersi al decreto Clini-Passera del 2 marzo 2012, che prevede il divieto di passaggio alle navi superiori le 40.000 tonnellate davanti al bacino di San Marco, in un momento successivo all'ultimazione di una nuova via di accesso alla stazione crocieristica della Marittima.

(1-00212) (04 febbraio 2014)

DALLA ZUANNA, SUSTA, DELLA VEDOVA, DI BIAGIO, GIANNINI, ICHINO, LANZILLOTTA, MONTI. – Il Senato,

considerato che:

negli ultimi anni sia il traffico crocieristico sia quello commerciale, in particolare quello dei porta *container*, è caratterizzato da un crescente gigantismo, con navi che avvicinano o superano i 400 metri di lunghezza e i 50 di larghezza;

navi di questa dimensione pongono forti questioni di compatibilità con ambienti delicati come la laguna e la città di Venezia e non possono trovare approdo negli attuali porti dell'alto Adriatico italiani, sloveni e croati;

lo sviluppo industriale, commerciale e turistico del Nordest dell'Italia e delle regioni contermini (Lombardia, Croazia, Slovenia, Austria e Baviera) sarebbe notevolmente favorito dalla presenza di infrastrutture portuali in grado di permettere la presenza di navi commerciali e croceristi di tale stazza, specialmente alla luce del continuo incremento dei traffici con l'Asia, per cui un approdo nell'alto Adriatico è assai più economico, in termini di tempo e quindi di denaro, rispetto a quelli nell'Europa settentrionale;

la crocieristica ha avuto negli anni recenti grande sviluppo a Venezia, tanto da farla diventare il primo "*home port*" crocieristico del Mediterraneo, con 661 attracchi nel 2012 e 1.775.944 passeggeri, con importanti vantaggi dal punto di vista economico e occupazionale;

nel corso degli ultimi decenni la laguna di Venezia sta subendo un preoccupante processo di erosione, dovuto a una perdita di sedimenti maggiore di quelli immessi dai corsi d'acqua. La laguna centrale, quella più colpita dal fenomeno, vede la profondità media dei suoi fondali passare dagli appena 49 centimetri nel 1901, ai 60 del 1932 per raddoppiare 30 anni dopo e raggiungere i 146 centimetri nel 2003. Gli studiosi concordano nell'individuare la maggior responsabilità di tale processo negli interventi di scavo di canali profondi, in particolare del cosiddetto canale dei Petroli, e del continuo passaggio delle grandi navi, che fanno affiorare in superficie sedimenti che poi vengono trascinati fuori laguna dalle correnti di marea;

nel pieno rispetto del cronoprogramma, il sistema di dighe mobili MOSE sarà pronto nel 2016, e sarà in grado di proteggere Venezia e la

sua laguna dalle acque alte; si dovrà decidere a quale altezza di alta marea chiudere le bocche di porto; in ogni caso, l'attivazione delle dighe mobili porrà ulteriori limiti all'accesso dei natanti alla laguna di Venezia, limitazioni che saranno tanto maggiori quanto più spesso si deciderà di alzare le paratie;

nel corso degli ultimi anni, vasti territori agricoli, industriali e residenziali del padovano, del veneziano e del vicentino sono stati colpiti da disastrosi eventi alluvionali, dovuti anche all'insufficiente smaltimento delle acque dei bacini del Brenta e del Bacchiglione;

considerato inoltre che:

il decreto "Clini-Passera" del 2 marzo 2012 ha disposto "il divieto di transito nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda" e che tale divieto "si applica a partire dalla disponibilità di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate, come individuate dall'Autorità marittima con proprio provvedimento". Il decreto non si pronuncia sul fatto che le vie di navigazione praticabili alternative portino all'attracco delle grandi navi da crociera all'attuale stazione Marittima o a un approdo alternativo;

nell'incontro del 5 novembre 2013 fra i Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle infrastrutture e dei trasporti, il presidente della Regione Veneto, il sindaco di Venezia, il magistrato delle acque di Venezia, il presidente dell'Autorità portuale di Venezia, si è giunti ad un accordo in cui si legge, come da comunicato ufficiale della Presidenza del Consiglio dei ministri: "si è deciso di vietare il transito delle navi da crociera dirette o in partenza da Venezia per il canale di Giudecca, in attuazione del decreto Clini-Passera, e di prevedere una nuova via di accesso alla Stazione marittima, individuata nel canale Contorta Sant'Angelo, come diramazione del Canale Malamocco-Marghera. Nella valutazione di impatto ambientale di questa opzione saranno naturalmente considerate eventuali soluzioni alternative. Inoltre, in considerazione delle prospettive di sviluppo del porto di Venezia, centrate sulla piattaforma d'altura e sulla bonifica e riconversione del porto di Marghera, si è deciso di promuovere una revisione del Piano regolatore portuale con l'obiettivo, tra l'altro, di definire e realizzare a Marghera siti alternativi rispetto all'attuale *terminal* crocieristico. In attesa della realizzazione della nuova via di accesso alla Stazione marittima, dalla riunione è emersa la necessità di mettere in atto al più presto misure efficaci per mitigare significativamente il traffico nel Canale di Giudecca. In particolare: (1) dal 1º gennaio 2014 dovrà essere vietato il passaggio nello stesso Canale dei traghetti, con conseguente riduzione del 25 per cento dei transiti davanti a San Marco e del 50 per cento delle emissioni inquinanti; (2) dal 1º gennaio 2014 dovrà essere ridotto fino al 20 per cento (rispetto al 2012) il numero delle navi da crociera di stazza superiore alle 40.000 tonnellate abilitate a transitare per il Canale della Giudecca; (3) dal 1º novembre 2014 dovrà essere definitivamente precluso il transito delle navi crocieristiche superiori a 96.000 tonnellate di stazza lorda. Andranno, infine, as-

sicurate una riduzione dello stazionamento giornaliero massimo (non superiore a 5 navi da crociera di stazza superiore alle 40.000 tonnellate) e una contrazione dei passaggi residui nelle ore centrali della giornata, con concentrazione delle partenze e arrivi all'alba e al tramonto";

in conseguenza dell'accordo, nel 2014 i passaggi navali nel canale della Giudecca saranno del 44 per cento in meno rispetto al 2012, per l'esclusione completa dei traghetti, convogliati al *terminal* di Fusina, e per la diminuzione del 12,5 per cento delle navi da crociera;

la Giunta regionale del Veneto, con deliberazione del 10 dicembre 2013, ha richiesto l'inserimento dell'intervento denominato "Adeguamento via acqua di accesso alla stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta - Sant'Angelo", nel comune di Venezia, tra le "opere strategiche" di cui alla legge n. 443 del 2001 ("legge obiettivo"), nel redigendo "XI allegato infrastrutture" del programma infrastrutture strategiche, quale integrazione con le seguenti specificazioni: ente aggiudicatore: Autorità portuale di Venezia; costo preventivato: 170 milioni di euro;

come da nota della Capitaneria di porto di Venezia dell'8 febbraio 2014, fatta pervenire al sindaco di Mira (e per conoscenza all'Autorità portuale di Venezia, al Ministero dei trasporti e al magistrato delle acque di Venezia), appare evidente che, in contrasto con quanto richiesto dal decreto Clini-Passera e dal comunicato della riunione del 5 novembre 2013, le possibili alternative all'attuale passaggio delle grandi navi per il canale della Giudecca siano state oggetto di gradi di approfondimento molto diversi. In particolare, come indicato dalla Capitaneria di porto, l'opzione canale Contorta è stata assai approfondita, mentre quelle alternative (del passaggio per il canale retro-Giudecca, degli approdi a Porto Marghera e degli approdi nei pressi delle bocche di porto di Lido o di Malamocco) non sono state considerate in misura adeguata. Tutto ciò contrasta con il decreto Clini-Passera, dove l'autorità marittima veniva indicata come quella deputata a indicare la migliore soluzione alternativa, attraverso gli adeguati studi comparativi;

il 2 agosto 2013, la commissione di valutazione impatto ambientale ha approvato il progetto del *terminal* d'altura, oggi in attesa del via libera dal Cipe. L'opera, che costerà 2 miliardi e mezzo di euro, gran parte dei quali reperibili con meccanismi di *project financing*, - è stata inserita tra le infrastrutture strategiche della legge obiettivo. Il *terminal* d'altura verrà costruito a circa 8 miglia nautiche al largo della bocca di porto di Malamocco, in un'area dove i fondali hanno una profondità naturale di 20 metri, permettendo alle più grandi navi di oggi e di domani di toccare il porto di Venezia senza scavare ulteriormente i canali lagunari. Grazie alla nuova piattaforma il porto di Venezia sarà tra i pochi in Italia dove potranno attraccare navi da 20.000 TEU (superiori quindi alle più grandi oggi esistenti, ma in linea con quelle in fase di progettazione). Il *terminal* prevede una diga di 4 chilometri, 3 approdi d'altura e 90 ettari di *terminal* a terra: ci vorranno 7 anni e darà lavoro a 1.400 persone;

uno studio commissionato dalla Regione Veneto ha recentemente confermato l'opportunità e la fattibilità di un canale scolmatore sul tracciato del vecchio progetto di idrovia Padova-Venezia, già in gran parte espropriato a fini idraulici e già in buona parte realizzato, atto a convogliare in laguna parte dell'acqua del Brenta, a partire da Vigonovo, a sud-est di Padova. Tale canale avrebbe almeno quattro vantaggi: 1) proteggerebbe i territori del padovano e del veneziano dalle esondazioni del Brenta e del Bacchiglione, cui le opere a tutt'oggi previste non sono in grado di far fronte in caso di piene simili a quelle del 1966; 2) contrasterebbe i fenomeni erosivi che stanno interessando parte della laguna di Venezia, in particolare la laguna centrale; 3) garantirebbe un sollievo all'agricoltura del veneziano in caso di siccità; 4) potrebbe infine essere un passo importante verso la realizzazione dell'idrovia Padova-Venezia, economicamente valida in caso di costruzione del porto *offshore* dell'alto Adriatico. Per la realizzazione dell'opera (che costa 2-300 milioni di euro, ossia meno dei danni idraulici degli ultimi anni nelle sole province di Padova e Venezia) è possibile anche l'accesso a fondi europei, ma è necessaria un'azione concordata fra Regione Veneto e Stato centrale,

impegna il Governo:

1) ad accelerare le procedure per la realizzazione del porto *offshore* di Venezia e delle opere collegate, incluse: l'idrovia Padova-Venezia e le altre opere di canalizzazione interne alla pianura Padana e di connessi approdi fluviali; le opere atte a favorire l'integrazione fra il porto *offshore* e gli altri porti dell'alto Adriatico; le opere atte a favorire lo smistamento attraverso una linea ferroviaria dei *container*;

2) a favorire e accelerare la progettazione e la realizzazione del canale scolmatore fra Vigonovo (Venezia) e la laguna, in quanto opera fondamentale per la difesa idrogeologica della pianura veneta centrale e premessa indispensabile alla realizzazione dell'idrovia Padova-Venezia;

3) a favorire, con tempi certi, e in ogni caso entro il mese di giugno 2014, la raccolta di documentazione (ambientale, logistica ed economica, con particolare attenzione ai costi) pienamente comparabile fra diverse soluzioni possibili per il mantenimento a Venezia di un *terminal* crocieristico competitivo a livello internazionale, fra cui: a) convogliare le grandi navi da crociera in stazione Marittima attraverso il canale Contorta; b) convogliare le grandi navi da crociera in stazione Marittima attraverso il canale retro-Giudecca; c) convogliare le grandi navi da crociera verso un approdo a Porto Marghera; d) realizzare per le grandi navi da crociera un approdo esterno della laguna, nei pressi di una delle bocche di porto;

4) ad effettuare la scelta solo dopo che "l'Autorità marittima, con proprio provvedimento, avrà indicato la soluzione alternativa", come previsto dal decreto Clini-Passera del 2 marzo 2012, ma in ogni caso entro il mese di luglio 2014. La soluzione dovrà essere indicata alla luce delle comparazioni descritte;

5) a rivalutare, entro il mese di giugno 2014, il cronoprogramma per gli anni a venire stabilito nell'accordo interministeriale del 5 novem-

bre 2013, tenendo conto del ridimensionamento dei passaggi nel canale della Giudecca già effettivamente attuato per il 2014, mettendo in atto tutte le azioni possibili per salvaguardare l'occupazione diretta e indotta del porto di Venezia;

6) a mettere in atto tutte le azioni necessarie per dare rapida attuazione alla scelta alternativa al canale della Giudecca per il passaggio delle grandi navi, affinché Venezia possa continuare ad essere un *terminal* crocieristico di primo livello.

ORDINE DEL GIORNO

G1

CASSON, ENDRIZZI, ALBERTI CASELLATI, DALLA TOR, DALLA ZUANNA, SANTINI, DE PETRIS, BUEMI, DI BIAGIO, CERVellini, FRAVEZZI, LANIECE, PUPPATO

Il Senato,

sentito il dibattito in Aula,

impegna il Governo:

ad assicurare che tutte le soluzioni presentate dai vari soggetti, pubblici e privati, siano preliminarmente e contemporaneamente compilate e considerate in sede di valutazione ambientale, a prescindere dallo stato di avanzamento progettuale, con le normali modalità di cui alla normativa VIA e VAS, opportunamente potenziata, attraverso un processo trasparente e partecipato e sentita la Commissione per la Salvaguardia di Venezia;

a porre al centro della valutazione comparativa la rispondenza degli scenari prospettati alle condizioni progettuali: 1) compatibilità ed impatto ambientale; 2) rapidità di esecuzione; 3) flessibilità, gradualità e reversibilità; 4) impatto sull'economia di settore nella fase transitoria e continuità dell'offerta crocieristica; 5) entità delle risorse da impiegare; 6) sostenibilità economica e ambientale di lungo periodo; 7) rispetto delle normative vigenti;

ad avviare le valutazioni comparative delle soluzioni presentate entro 30 giorni e a concluderle entro tre mesi, tenuto conto della necessità di garantire i livelli occupazionali;

una volta operata la scelta con le modalità, le garanzie e i tempi di cui sopra, ad effettuare nel più breve tempo possibile i lavori conseguenti utilizzando la normativa vigente.

Allegato B

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Anitori, Bernini, Bianconi, Bubbico, Ciampi, De Poli, Esposito Giuseppe, Floris, Giacobbe, Guerra, Maturani, Minniti, Monti, Munerato, Piano, Pinotti, Pizzetti, Stefani, Stucchi e Vicari.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Amoruso, per attività dell'Assemblea parlamentare del Mediterraneo; De Pietro e Scilipoti, per attività dell'Assemblea parlamentare NATO.

Gruppi parlamentari, Ufficio di Presidenza

Il Presidente del Gruppo Forza Italia – Il Popolo della Libertà – XVII Legislatura ha comunicato che la senatrice Paola Pelino è stata nominata Vice Presidente del Gruppo stesso.

Disegni di legge, annunzio di presentazione

DDL Costituzionale

Senatore De Poli Antonio

Modifiche all'articolo 117 della Costituzione, concernenti l'attribuzione allo Stato della competenza legislativa esclusiva in materia di produzione, trasporto e distribuzione nazionale dell'energia (1281)
(presentato in data 04/2/2014);

Senatore De Poli Antonio

Modifica all'articolo 1 della legge 7 giugno 1991, n. 182, in materia di svolgimento delle elezioni dei consigli provinciali e comunali (1282)
(presentato in data 04/2/2014);

Senatore De Poli Antonio

Modifiche al codice penale, al codice di procedura penale e al decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231, nonché altre disposizioni in materia di delitti contro l'ambiente (1283)
(presentato in data 04/2/2014);

Senatrice Fucksia Serenella

Norme in materia di fecondazione medicalmente assistita (1284)
(presentato in data 04/2/2014);

Senatrice Fucksia Serenella

Disposizioni per ridurre l'utilizzo di mezzi di pagamento non tracciabili (1285)

(presentato in data 04/2/2014);

Senatore Sacconi Maurizio

Delega al Governo per la regolamentazione e prevenzione dei conflitti collettivi di lavoro con riferimento alla libera circolazione delle persone (1286)

(presentato in data 04/2/2014);

Senatore Fravezzi Vittorio

Modifica dell'articolo 8 del decreto legislativo 8 aprile 2010, n. 61, in materia di vini IGT e uso di varietà appartenenti alla specie *Vitis Vinifera* o da un incrocio tra la specie *Vitis Vinifera* e altre specie del genere *Vitis* (1287)

(presentato in data 04/2/2014).

Disegni di legge, assegnazione

In sede referente

1ª Commissione permanente Affari Costituzionali

Sen. Lanzillotta Linda

Norme in materia di Autorità indipendenti (997)

previ pareri delle Commissioni 2ª (Giustizia), 5ª (Bilancio), 6ª (Finanze e tesoro), 8ª (Lavori pubblici, comunicazioni), 10ª (Industria, commercio, turismo), 11ª (Lavoro, previdenza sociale), 14ª (Politiche dell'Unione europea)

(assegnato in data 05/02/2014);

1ª Commissione permanente Affari Costituzionali

Sen. Di Biagio Aldo ed altri

Disposizioni per l'esercizio del diritto di voto dei cittadini italiani temporaneamente domiciliati all'estero (1059)

previ pareri delle Commissioni 3ª (Affari esteri, emigrazione), 5ª (Bilancio)

(assegnato in data 05/02/2014);

1ª Commissione permanente Affari Costituzionali

CNEL

Disposizioni in materia di statistiche e politiche di genere (1165)

previ pareri delle Commissioni 5ª (Bilancio), 7ª (Istruzione pubblica, beni culturali), 11ª (Lavoro, previdenza sociale), 14ª (Politiche dell'Unione europea), Commissione parlamentare questioni regionali

(assegnato in data 05/02/2014);

1ª Commissione permanente Affari Costituzionali

Sen. Buemi Enrico ed altri

Modifica della disciplina sui contrassegni alle elezioni europee, in adempimento della raccomandazione della Commissione europea del 12 marzo 2013 (1205)

previ pareri delle Commissioni 5ª (Bilancio), 14ª (Politiche dell'Unione europea)

(assegnato in data 05/02/2014);

2ª Commissione permanente Giustizia

Sen. Airola Alberto ed altri

Norme in materia di modificazione dell'attribuzione di sesso (392)

previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 5ª (Bilancio), 6ª (Finanze e tesoro), 7ª (Istruzione pubblica, beni culturali), 12ª (Igiene e sanità), Commissione parlamentare questioni regionali

(assegnato in data 05/02/2014);

2ª Commissione permanente Giustizia

Sen. Palermo Francesco

Modifiche alla legge 22 aprile 1941, n. 633, in materia di tutela degli utenti e repressione delle violazioni del diritto d'autore a fini di lucro nelle reti di comunicazione elettronica (1066)

previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 5ª (Bilancio), 6ª (Finanze e tesoro), 7ª (Istruzione pubblica, beni culturali), 8ª (Lavori pubblici, comunicazioni), 10ª (Industria, commercio, turismo), 14ª (Politiche dell'Unione europea)

(assegnato in data 05/02/2014);

2ª Commissione permanente Giustizia

Sen. Casson Felice ed altri

Modifiche al codice penale e al codice di procedura penale in tema di notifiche, prescrizione del reato e recidiva, nonché disposizioni in materia di razionalizzazione e accelerazione dei temi del processo penale. (1113)

previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 5ª (Bilancio), 8ª (Lavori pubblici, comunicazioni), 11ª (Lavoro, previdenza sociale)

(assegnato in data 05/02/2014);

2ª Commissione permanente Giustizia

Sen. Divina Sergio

Modifiche agli articoli 178, 706, 708, 709-ter e 711 del codice di procedura civile e agli articoli 155, 155-bis, 155-quater, 155-quinquies e 155-sexies del codice civile, nonché agli articoli 14, 19, 22 e 23 delle disposizioni di attuazione del codice di procedura civile, in materia di affidamento condiviso (1163)

previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 5ª (Bilancio)

(assegnato in data 05/02/2014);

2ª Commissione permanente Giustizia

Sen. Rossi Mariarosaria

Disposizioni in materia di recupero del credito per conto di terzi (1253) previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 5ª (Bilancio), 6ª (Finanze e tesoro), 10ª (Industria, commercio, turismo), 11ª (Lavoro, previdenza sociale), Commissione parlamentare questioni regionali (assegnato in data 05/02/2014);

6ª Commissione permanente Finanze e tesoro

Sen. Nencini Riccardo ed altri

Delega al Governo per la riforma dell'ordinamento bancario mediante la separazione tra banche commerciali e banche d'affari (1228) previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 2ª (Giustizia), 5ª (Bilancio), 14ª (Politiche dell'Unione europea) (assegnato in data 05/02/2014);

7ª Commissione permanente Istruzione pubblica, beni culturali

Sen. Rizzotti Maria

Disposizioni per la salvaguardia e la valorizzazione culturale, ambientale e turistica della «Via Francigena» (450) previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 5ª (Bilancio), 8ª (Lavori pubblici, comunicazioni), 10ª (Industria, commercio, turismo), 13ª (Territorio, ambiente, beni ambientali), 14ª (Politiche dell'Unione europea), Commissione parlamentare questioni regionali (assegnato in data 05/02/2014);

7ª Commissione permanente Istruzione pubblica, beni culturali

Sen. Astorre Bruno

Modifiche all'articolo 1 della legge 28 marzo 1991, n. 113, concernenti la diffusione della cultura scientifica e la valorizzazione degli osservatori astronomici non professionali e dei planetari (1050) previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 5ª (Bilancio) (assegnato in data 05/02/2014);

10ª Commissione permanente Industria, commercio, turismo

Sen. Lanzillotta Linda

Norme per il mercato e la concorrenza nonché deleghe in materia di liberalizzazioni nei settori dell'energia e delle attività bancarie (1156) previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 2ª (Giustizia), 5ª (Bilancio), 6ª (Finanze e tesoro), 8ª (Lavori pubblici, comunicazioni), 12ª (Igiene e sanità), 13ª (Territorio, ambiente, beni ambientali), 14ª (Politiche dell'Unione europea), Commissione parlamentare questioni regionali (assegnato in data 05/02/2014);

11ª Commissione permanente Lavoro, previdenza sociale

Sen. Ichino Pietro ed altri

Disposizioni volte a favorire l'utilizzazione in attività di utilità pubblica delle competenze e capacità delle persone sospese dalla prestazione lavorativa contrattuale con intervento della cassa integrazione guadagni (1221) previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 5ª (Bilancio), 6ª (Finanze e tesoro), 10ª (Industria, commercio, turismo) (assegnato in data 05/02/2014);

Commissioni 9ª e 13ª riunite

Sen. Ruta Roberto, Sen. Caleo Massimo

Legge quadro per la protezione e la gestione sostenibile del suolo (1181) previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 5ª (Bilancio), 7ª (Istruzione pubblica, beni culturali), 8ª (Lavori pubblici, comunicazioni), 14ª (Politiche dell'Unione europea), Commissione parlamentare questioni regionali (assegnato in data 05/02/2014).

Governo, richieste di parere per nomine in enti pubblici

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento e il coordinamento dell'attività di Governo, con lettera in data 3 febbraio 2014, ha trasmesso – per l'acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell'articolo 1 della legge 24 gennaio 1978, n. 14 – la proposta di nomina del Generale di squadra aerea (aus.) Tommaso Ferro a Presidente dell'Opera nazionale dei figli degli aviatori (ONFA) (n. 25).

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, la proposta di nomina è deferita alla 4ª Commissione permanente, che esprimerà il parere entro il termine del 25 febbraio 2014.

Governo, trasmissione di atti

Il Presidente del Consiglio dei ministri, con lettera in data 28 gennaio 2014, ha inviato il Rapporto della Commissione per l'elaborazione di proposte in tema di lotta, anche patrimoniale, alla criminalità.

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 1ª e alla 2ª Commissione permanente (Atto n. 233).

Commissione europea, trasmissione di progetti di atti normativi per il parere motivato ai fini del controllo sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità

La Commissione europea, in data 3 febbraio 2014, ha inviato, per l'acquisizione del parere motivato previsto dal protocollo n. 2 del Trattato sull'Unione europea e del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea relativo all'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità, la proposta di regolamento del Parlamento e del Consiglio che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 per quanto riguarda la riduzione delle emissioni inquinanti dei veicoli stradali (COM (2014) 28 definitivo).

Ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento, l'atto è deferito alla 13ª Commissione permanente che, ai fini del controllo sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità, esprimerà il parere motivato entro il termine del 13 marzo 2014.

Le Commissioni 3ª, 8ª e 14ª potranno formulare osservazioni e proposte alla 13ª Commissione entro il 6 marzo 2014.

Interrogazioni

SCALIA, MARCUCCI, AMATI, MASTRANGELI, FRAVEZZI, PETRAGLIA, SERRA, MORGONI, BUEMI, STEFANO, Mauro Maria MARINO, GUERRIERI PALEOTTI, PEGORER, PUGLISI, CANTINI, SPILABOTTE, MOSCARDELLI, FABBRI, D'ADDA, VATTUONE, LAI, DE MONTE, DEL BARBA, CAPACCHIONE, ZANONI, MATTESINI, Stefano ESPOSITO, PEZZOPANE, GINETTI, DI GIORGI, CIRINNÀ, CHITI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* – Premesso che:

in data 23 gennaio 2014 l'editore dell'agenzia Adnkronos ha inviato una comunicazione al comitato di redazione con cui veniva annunciato l'avvio della procedura di licenziamento di 20 giornalisti e 3 poligrafici;

si tratta di oltre un quarto dei lavoratori dell'agenzia e la procedura è stata avviata formalmente lunedì 27 gennaio 2014;

la procedura attivata dall'azienda fa riferimento alla legge n. 223 del 1991, recante «Norme in materia di cassa integrazione, mobilità, trattamenti di disoccupazione, attuazione di direttive della Comunità europea, avviamento al lavoro ed altre disposizioni in materia di mercato del lavoro», che però, fino ad oggi, non ha mai trovato applicazione nel settore dell'editoria, in quanto tale materia è, invece, disciplinata ai sensi della legge n. 416 del 1981;

la stessa Federazione degli editori, nell'audizione svoltasi presso la VII Commissione permanente (Cultura, scienza e istruzione) della Camera

il 30 gennaio 2014, alla quale l'azienda non ha voluto partecipare, ha definito «inusuale» il ricorso alla legge n. 223 del 1991;

la decisione da parte dell'Adnkronos giunge, tra l'altro, subito dopo il rinnovo di un'importante convenzione con la Presidenza del Consiglio dei ministri, alle stesse condizioni economiche del 2013;

la stessa azienda ha inoltre più volte ribadito di non essere in stato di crisi e di avere un solido bilancio cosa che non giustificerebbe pertanto il ricorso alla normativa citata;

l'assemblea dei lavoratori, giornalisti e poligrafici, ha proclamato un'immediata azione di mobilitazione, confermando lo stato di agitazione e deliberando 5 giornate di sciopero, di cui 3 già effettuate e a cui hanno aderito in segno di solidarietà anche le altre testate del gruppo;

il sindacato di categoria, sostenendo la causa dei lavoratori dell'Adnkronos, ha definito l'azione dell'azienda come un «intollerabile atto ritorsivo, illegittimo e fuori da ogni regola che disciplini qualsiasi rapporto di lavoro»,

si chiede di sapere anche in relazione al recente rinnovo della convenzione con la Presidenza del Consiglio dei ministri, quali siano gli orientamenti del Governo in merito alla vertenza in atto e se non ritenga opportuno, nell'ambito delle competenze che gli sono proprie, adottare iniziative finalizzate a favorire una soluzione che salvaguardi i livelli occupazionali della testata.

(3-00704)

PANIZZA. – *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – (Già 4-00945).

(3-00706)

Interrogazioni orali con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento

Rita GHEDINI, BERTUZZI, MANCONI, COLLINA, LO GIUDICE, PIGNEDOLI. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

il 21 giugno 2012 la IV sezione della Corte di cassazione ha condannato in via definitiva a 3 anni e 6 mesi gli agenti Paolo Forlani, Monica Segatto, Enzo Pontani e Luca Pollastri: i 4 agenti sono colpevoli dell'omicidio colposo di Federico Aldrovandi, studente ferrarese di 18 anni, morto in via Ippodromo a Ferrara all'alba del 25 settembre 2005, dopo una violenta colluttazione;

il 18 marzo 2013, Monica Segatto, detenuta nel penitenziario di Padova, è stata scarcerata dal giudice di sorveglianza che ha accolto il ricorso presentato ai sensi della legge 26 novembre 2010, n. 199, conosciuta come «svuota carceri»;

la legge consente la detenzione domiciliare per pene non superiori ai 18 mesi: l'agente ha scontato i 6 mesi residui (per via dell'indulto) della

condanna a 3 anni e 6 mesi per eccesso colposo nell'omicidio colposo del diciottenne, morto durante un controllo di polizia;

considerato che:

si è appreso in questi giorni che la Procura regionale della Corte dei conti dell'Emilia Romagna ha formalizzato la contestazione di un'ipotesi di danno patrimoniale agli agenti condannati in via definitiva per eccesso colposo nell'omicidio di Federico Aldrovandi, per il risarcimento che il Ministero dell'interno ha pagato ai familiari del giovane ferrarese morto nel 2005;

la cifra relativa al danno erariale è di 1.870.934 euro. Gli agenti condannati, con un atto di «contestazione di responsabilità ed invito a dedurre», sono stati chiamati a replicare alla contestazione e hanno 30 giorni di tempo per provvedervi;

all'esito delle repliche, qualora la Procura della Corte dei conti non si ritenesse soddisfatta, i 4 agenti saranno citati in giudizio davanti alla Corte;

rilevato che:

l'azione di regresso arriva al termine di un percorso giudiziario e disciplinare per cui i 4 agenti della Polizia di Stato sono stati dapprima condannati con sentenza passata in giudicato a 3 anni e mezzo di reclusione (poi divenuti 6 mesi per via dell'indulto) e, successivamente, a 6 mesi di sospensione dal servizio per provvedimento disciplinare,

nonostante la comprovata inadeguatezza dell'intervento sanzionata nei processi, secondo fonti della commissione disciplinare del Dipartimento della pubblica sicurezza e notizie di stampa risalenti già al mese di aprile 2013, sembra che 3 dei 4 agenti abbiano ripreso servizio a gennaio 2014 ovvero riprenderanno servizio nel breve termine;

il Dipartimento della Polizia di Stato fa sapere che ai 4 agenti è stata inflitta la sanzione maggiore ossia la sospensione dal servizio per 6 mesi, dopo la quale vi è solamente la destituzione;

lunedì 6 gennaio 2013 è andata in onda, su Rai3, una puntata del programma «Presa diretta» intitolata «Morti di Stato», nell'ambito della quale il vice capo della Polizia, Alessandro Marangoni, a domanda del giornalista Riccardo Iacona, ha dichiarato che tra omicidio colposo dovuto ad un investimento stradale e l'omicidio colposo di Aldrovandi il regolamento disciplinare non fa distinzioni e che, soprattutto, non prevede la destituzione di chi è stato dichiarato colpevole per un così grave reato;

valutato che:

da marzo 2013 ad oggi, continue e diversificate sono state le iniziative assunte da parte del Coisp (Coordinamento per l'indipendenza sindacale delle forze di polizia) di solidarietà ai 4 agenti condannati da un lato, e di stigmatizzazione nei confronti di Patrizia Moretti, madre di Federico Aldrovandi, così come di organi di stampa e di chiunque abbia preso voce sul «caso» senza difendere gli agenti condannati della Polizia di Stato, dall'altro;

dopo 8 anni di indagini e la sentenza definitiva, notevoli sono gli effetti che la sentenza della Corte di cassazione ha determinato e continua a determinare nella comunità ferrarese e nel Paese;

il «caso Aldrovandi» ha posto questioni di rilievo nazionale circa l'identificabilità e la responsabilità degli agenti della Polizia di Stato al fine di preservare la credibilità della loro azione e del Corpo di Polizia tutto;

occorre mantenere una posizione istituzionale che, proteggendo la memoria di Federico Aldrovandi, difenda la pace e la coesione della comunità ferrarese e l'immagine della Polizia di Stato,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della situazione e quali siano le sue valutazioni in merito;

se risponda a verità la notizia del rientro in servizio degli agenti condannati e in quali funzioni;

se non ritenga che il rientro in servizio degli agenti costituisca una circostanza incompatibile con il ruolo e la funzione di agente di pubblica sicurezza, in assenza del presupposto imprescindibile, per ogni singolo cittadino così come per la comunità tutta, dell'affidabilità piena delle persone chiamate a ricoprire la qualifica di pubblico ufficiale.

(3-00705)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

Giovanni MAURO, SCOMA, VILLARI, CARDIELLO, IURLARO, LIUZZI, Eva LONGO, MILO, PERRONE, RAZZI, TARQUINIO, ZIZZA. – *Ai Ministri del lavoro e delle politiche sociali, dell'economia e delle finanze e dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che:

l'ENPAB aveva indetto per il 14 e 15 dicembre 2013 in prima convocazione ed i giorni 18 e 19 gennaio 2014 in seconda convocazione le elezioni per il rinnovo degli organi collegiali fissando come scadenza per la presentazione delle candidature il giorno 25 novembre 2013 alle ore 12,00;

i Ministeri vigilanti in data 28 agosto 2013 avevano approvato le modifiche allo statuto ed al regolamento elettorale proposte dall'ente previdenziale;

il consiglio di amministrazione dell'ENPAB in data 27 novembre aveva riaperto i termini per la presentazione delle candidature fissando un nuovo termine per il 3 dicembre 2013 alle ore 16,00;

dalla data di indizione delle elezioni il consiglio di amministrazione dell'ENPAB avrebbe dovuto limitarsi ad adottare delibere esclusivamente inerenti all'ordinaria amministrazione;

considerato che, a quanto risulta agli interroganti:

il provvedimento di riapertura dei termini per la presentazione delle candidature è stato adottato in totale dispregio di quanto espressamente previsto dall'art. 6, comma 1, del vigente regolamento;

a seguito della riapertura dei termini vi è stato, di fatto, uno slittamento di tutti i termini perentori previsti dal regolamento elettorale e che, di conseguenza, risulta ridotto a pochissimi giorni il tempo utile per consentire ai candidati di poter svolgere la necessaria campagna elettorale;

la gestione della fase preelettorale, di esclusiva competenza del consiglio di amministrazione dell'ente, ha già fatto registrare numerose altre anomalie per la mancanza di specifiche norme di garanzia nello stesso regolamento elettorale ed in particolare per quanto concerne il sistema attuativo del voto telematico, che pone seri dubbi sulla corretta gestione delle delicate fasi di espressione del voto e di raccolta dei dati. Carenze anche di legittimità dello stesso statuto che prevede addirittura la possibilità di ricandidarsi in altro organismo anche a coloro che hanno già complessivamente rivestito incarichi per il periodo massimo dallo stesso stabilito. Un *escamotage* che consente a coloro che sono stati in carica fino al limite massimo previsto di poter passare dal consiglio di amministrazione al consiglio di indirizzo generale, e viceversa, vita natural durante. Tale questione è stata sollevata e sottoposta alla valutazione dei Ministeri vigilanti;

in tale fase caotica e nebulosa il consiglio di amministrazione, che dalla data di indizione delle elezioni dovrebbe attenersi a gestire l'ordinaria gestione dell'ente, procede invece ad adottare delibere che impegnano sin d'ora la prossima gestione ed incidono, anche economicamente, in modo determinante su quelle future scelte che certamente non rientrano più nelle sue competenze. Sono stati infatti adottati, alcuni giorni or sono, provvedimenti che riguardano investimenti mobiliari ed immobiliari, l'assunzione a tempo indeterminato di un direttore generale con stipendio annuo di circa 160.000 euro, per l'affidamento di servizi con contratti pluriennali. Tutte queste delibere sono state assunte a maggioranza e con non pochi rilievi di illegittimità in sede di consiglio di amministrazione. Anche riguardo a tali circostanze è stato inviato un esposto ai Ministeri vigilanti;

numerosi sono stati gli esposti presentati sia all'ENPAB che ai Ministeri vigilanti in ordine alla posizione del professor Stefano Dumontet che, pur intrattenendo un rapporto di lavoro a tempo pieno con l'università «Parthenope» di Napoli e essendo iscritto nell'albo speciale dell'ordine dei biologi, non potrebbe rivestire la carica di coordinatore del consiglio di Indirizzo dell'ENPAB, incarico che lo stesso riveste ormai da 10 anni. L'attuale amministrazione dell'ENPAB, pur essendo stata investita del problema, congiuntamente alla stessa università Parthenope, non solo non ha inteso adottare alcun provvedimento ma, addirittura, ha ratificato la candidatura a consigliere di amministrazione dello stesso professor Dumontet alle prossime elezioni, nonostante lo stesso risulterebbe essere oggetto, per tali fatti, di procedimento disciplinare da parte dell'ordine nazionale dei biologi;

a seguito di ricorso presentato da alcuni iscritti all'ENPAB in ordine all'istituzione e regolamentazione del voto telematico, il giudice di Roma in via cautelare ha sospeso le elezioni per il rinnovo degli organi dell'ente,

si chiede di sapere:

quali iniziative i Ministri in indirizzo abbiano adottato o intendano con urgenza adottare circa gli esposti e le diffide loro inoltrate da parte di iscritti e candidati alle prossime elezioni dell'ENPAB;

quali provvedimenti abbia adottato l'università Parthenope nei confronti del professor Dumontet;

quali provvedimenti intenda adottare il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca nei confronti dell'università e dello stesso professore in relazione all'anomala situazione in essere;

in particolare se non ritenga di verificare quali eventuali illegittimi benefici lo stesso abbia potuto usufruire da tali circostanze con particolare riferimento ad eventuali danni all'erario;

se non ritengano opportuno, dopo un'immediata ed attenta verifica dei fatti segnalati ed alla luce del recente provvedimento del Tribunale di Roma, procedere all'immediato definitivo annullamento delle elezioni per il rinnovo degli organi dell'ENPAB e nel contempo dare corso al commissariamento dell'ente stesso, al fine di addivenire ad una migliore revisione dello statuto e del regolamento elettorale, ad un'approfondita verifica della recente gestione amministrativa e, in seguito, all'indizione di nuove elezioni che realmente possano svolgersi con le più ampie garanzie di partecipazione democratica e nel rispetto di norme legittime e condivise.

(4-01625)

CATALFO, TAVERNA, Maurizio ROMANI, SIMEONI. – *Al Ministro della salute.* – Premesso che:

il decreto-legge n. 347 del 2001, recante «Interventi urgenti in materia di spesa sanitaria», convertito, con modificazioni, dalla legge n. 405, del 2001, stabilisce all'art. 4, comma 3: «Gli eventuali disavanzi di gestione accertati o stimati, nel rispetto dell'accordo Stato-Regioni di cui all'art. 1, comma 1, sono coperti dalle regioni con le modalità stabilite da norme regionali che prevedano alternativamente o cumulativamente l'introduzione di: (...) c) altre misure idonee a contenere la spesa, ivi inclusa l'adozione di interventi sui meccanismi di distribuzione dei farmaci»;

il decreto-legge n. 159 del 2007, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 222 del 2007, all'art. 5, comma 4, recita: «Entro il 1º dicembre di ogni anno l'AIFA elabora la stima della spesa farmaceutica, così come definita al comma 1, relativa all'anno successivo distintamente per ciascuna regione e la comunica alle medesime regioni. Le regioni che, secondo le stime comunicate dall'AIFA, superano il tetto di spesa regionale prefissato, di cui al comma 1, sono tenute ad adottare misure di contenimento della spesa, ivi inclusa la distribuzione diretta, per un ammontare pari almeno al 30 per cento dello sforamento»;

l'art. 8, comma 2, lettera *a*), del decreto legislativo n. 502 del 1992 dispone che: «le farmacie pubbliche e private erogano l'assistenza farmaceutica per conto delle unità sanitarie locali del territorio regionale, dispensando su presentazione della ricetta del medico specialista medicinali (...), presidi medico-chirurgici e altri prodotti sanitari» erogabili dal Servizio sanitario nazionale (SSN);

con deliberazione n. 1137 del 25 agosto 2011 l'Azienda sanitaria della Regione Molise ha indetto una gara per l'affidamento del servizio di assistenza domiciliare respiratoria e l'art. 2 del relativo capitolato speciale d'appalto indica come obiettivi primari dello stesso: a) la riduzione delle riacutizzazioni e dei conseguenti ricoveri inappropriati, quindi, la riduzione dei costi di ospedalizzazione; b) il vantaggio di prestazioni maggiormente efficienti per i pazienti; c) l'ottimizzazione del controllo di gestione; d) il contenimento di costi e la pianificazione della spesa; e) il monitoraggio del territorio e la gestione delle relative informazioni; f) il massimo *comfort* degli assistiti e la fornitura di prodotti di massima qualità; considerato che:

l'azienda aggiudicataria dell'appalto dovrebbe subentrare in luogo delle farmacie distribuendo direttamente ossigeno gassoso ai 974 pazienti dislocati sull'intero territorio del Molise e dovrebbe effettuare nel contempo tutte le attività volte all'aggiornamento dei *database* circa il consumo di farmaci nella regione;

i sistemi di distribuzione e controllo della farmaceutica integrativa, che consentono il monitoraggio costante e sistematico delle dinamiche prescrittive, sono già implementati presso le farmacie dislocate sul territorio del Molise;

la conformazione morfologica della regione stessa non facilita il trasporto rapido di tali presidi medici e pertanto, a parere degli interroganti, la distribuzione diretta senza il tramite delle farmacie non garantisce il costante e preciso approvvigionamento di bombole di ossigeno ai pazienti che necessitano di assistenza respiratoria;

il decreto legislativo n.153 del 2009, nel definire i compiti delle farmacie all'interno del sistema di distribuzione farmaci del SSN, si inserisce all'interno di una generale azione normativa di rafforzamento del ruolo delle farmacie stesse come centri diretti di accesso alle prestazioni che il SSN eroga ai cittadini e in tale ottica sono stati recepiti i decreti attuativi del decreto stesso. Le norme ivi contenute infatti fanno riferimento al rapporto tra farmacia e sistema sanitario in prospettiva di integrazione e maggiore vicinanza del paziente a figure mediche professionali come i medici di medicina generale nonché infermieri e fisioterapisti;

il suddetto decreto, tra l'altro, attua la delega conferita al Governo per definire i nuovi servizi erogati dalle farmacie nell'ambito del SSN, individuando come nuovi compiti assistenziali: la partecipazione delle farmacie al servizio di assistenza domiciliare integrato; la dispensazione e la consegna di dispositivi medici necessari; la dispensazione per conto delle strutture sanitarie dei farmaci a distribuzione diretta; la collaborazione delle farmacie alle iniziative finalizzate a garantire il corretto uti-

lizzo dei medicinali prescritti e relativo monitoraggio, a favorire l'aderenza dei malati alle terapie mediche, anche attraverso la partecipazione a specifici programmi di farmacovigilanza;

a conferma il Consiglio di Stato con sentenza n. 5174 del 2013 ha dato una precisa lettura dell'art. 8, comma 2, del decreto legislativo n. 502 del 1992 specificando che l'erogazione da parte del SSN di presidi medico-chirurgici deve avvenire attraverso l'utilizzo delle farmacie in quanto «le farmacie, distribuite in modo capillare sul territorio sono parte del SSN e sono espressamente deputate ad erogare, oltre che i medicinali (in via esclusiva), anche i prodotti dietetici, i presidi medico-chirurgici e gli altri prodotti sanitari (CdS V Sez. n.7075/2006 e CdS Sez. V n. 1735/2009)»,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti;

quali iniziative intenda adottare, nel rispetto delle proprie competenze, al fine di assicurare i livelli essenziali di assistenza ai pazienti che necessitano della fornitura di ossigeno gassoso;

quali iniziative voglia assumere al fine di garantire il rispetto delle norme contenute nel decreto legislativo n. 153 del 2009.

(4-01626)

TAVERNA, CASTALDI, DONNO, VACCIANO, AIROLA, ENDRIZZI, SERRA, FUCKSIA, FATTORI, MORONESE, SIMEONI, CAPPELLETTI, GIARRUSSO, GIROTTO, BATTISTA, PAGLINI, CAMPANELLA, BUCCARELLA, PUGLIA, MOLINARI, LEZZI, CATALFO, MANGILI, BERTOROTTA, BLUNDO. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

la situazione nel litorale laziale, romano e pontino, risulta essere teatro da diversi anni di una fortissima infiltrazione da parte della criminalità organizzata, testimoniata da diversi omicidi rimasti per lo più irrisolti, legati spesso a vicende connesse allo smaltimento illegale di rifiuti tossici, al ciclo del cemento, al riciclaggio del denaro sporco, all'usura e al traffico internazionale di sostanze stupefacenti, così come risulta dalla costante opera di denuncia da parte delle forze di polizia;

a titolo esemplificativo, si rammenta che il 22 settembre 2005 è stata eseguita dalle DDA (Direzione distrettuale antimafia) di Roma e Catanzaro l'operazione «Appia-Mithos» contro una filiale del *clan* Gallace a Nettuno (Roma) per infiltrazioni mafiose nell'edilizia e nell'urbanistica: i successivi sviluppi dell'operazione hanno portato all'apertura di alcuni processi attualmente pendenti dinanzi al Tribunale di Velletri e, soprattutto, allo scioglimento, il 28 novembre dello stesso anno, del Consiglio comunale di Nettuno per la sussistenza di forme di ingerenza della criminalità organizzata;

il 16 novembre 2012, il Tribunale di Latina ha emesso la sentenza relativa al cosiddetto procedimento «Sfinge», nato da un approfondimento della DDA di Roma su un agguato a colpi di *kalashnikov* compiuto sulla

via Appia nel 2008 dal quale si è scoperta la presenza di una vera e propria associazione mafiosa, alleata dei Casalesi, dedita a truffe, estorsioni, minacce, lesioni, tentati omicidi, incendi e spaccio di droga, con ampia disponibilità di armi, la quale si prefiggeva l'obiettivo di controllare svariate attività economiche e traffici criminali nelle città di Latina, Aprilia e Nettuno: i giudici hanno emesso condanne per un totale di 70 anni di reclusione, e tra i condannati più noti alle cronache giudiziarie risultano esserci Maria Rosaria Schiavone, figlia del pentito Carmine e ritenuta al vertice della presunta organizzazione (18 anni di reclusione), stessa condanna per il marito, Pasquale Noviello, mentre il suocero, Mario Noviello, è stato condannato a 5 anni, inoltre è stato disposto il sequestro di diversi beni degli imputati, tra cui la villa di Nettuno appartenente a Noviello;

il 14 giugno 2013 la Polizia e la Guardia di finanza hanno eseguito 23 arresti, dei quali 3 di dipendenti di Alitalia e di uno di Aeroporti di Roma, smantellando un'organizzazione criminale, operante presso l'aeroporto di Fiumicino, finalizzata all'importazione e allo smercio di tonnellate di stupefacenti alla criminalità organizzata presente nel territorio di Roma e provincia, soprattutto ai componenti del *clan* Romagnoli (affiliato sempre alla 'ndrina dei Gallace) il quale, dalle indagini della DIA (Direzione investigativa antimafia), risulterebbe essere padrone dello spaccio di droga nelle zone periferiche di Casilino-Torre Maura, San Basilio, Prenestino, Magliana-Portuense, Acilia e Velletri, con significative ramificazioni e basi logistiche sempre sul litorale romano, interessando anche il territorio del Comune di Ardea (Roma);

considerato che:

ad Ardea si registrano, ormai da anni, numerosissimi episodi di illegalità, che vanno dalla criminalità organizzata alla prostituzione, alla realizzazione di opere abusive, allo svolgimento di attività commerciali sprovviste dei requisiti previsti dalla legge, le quali rappresentano delle pesanti minacce per l'ordine pubblico, la sicurezza e l'incolumità dei cittadini: come sottolineato anche dalle relazioni delle Commissioni parlamentari antimafia delle ultime Legislature (in particolare quelle redatte dalla XI fino alla XIV Legislatura), tra la fine degli anni '90 e il 2000 diverse indagini della Procura distrettuale antimafia hanno individuato pericolose organizzazioni di narcotrafficienti le quali comprenderebbero anche esponenti della 'ndrangheta ivi residenti;

preoccupato dall'aumento di episodi di criminalità, nel 2006 l'allora Prefetto di Roma, Achille Serra, istituì una commissione di accesso in seno al Comune di Ardea, la quale chiuse la propria inchiesta senza aver accertato prove dirette e inconfutabili di condizionamento dell'ente locale da parte di associazioni criminali di stampo mafioso, evidenziando però nelle sue conclusioni «una grande vulnerabilità dell'amministrazione locale nei settori di maggiore rilievo e la presenza sul territorio di soggetti contigui alla criminalità organizzata»;

numerosi sono stati, inoltre, i delitti contro la persona verificatisi nel territorio ardeatino negli ultimi anni e riconducibili, con ogni probabilità, alla criminalità organizzata di stampo mafioso: spiccano fra gli altri

l'omicidio del pregiudicato Michele Di Grazia avvenuto il 17 giugno 2007, con precedenti per furto, ricettazione ed estorsione, trasferitosi nei giorni precedenti in un'abitazione nel quartiere Nuova California, in località Tor San Lorenzo, così come l'agguato al pregiudicato Alessandro Torni, carpentiere con diversi precedenti penali per rapina, droga, ricettazione, armi, ai tempi indagato per l'omicidio di Mario Guzzon, delitto avvenuto a Marina di Tor San Lorenzo il 4 gennaio 2008;

la notte tra il 29 e il 30 maggio 2011 sono stati assassinati nel corso di un agguato verificatosi in località Cecchina di Albano (confinante con il territorio di Ardea), l'italiano Fabio Giorgi di 34 anni residente in Ardea e il marocchino Rabii Baridi di 41 anni residente in Roma, entrambi spacciatori di sostanze stupefacenti: le successive indagini della Procura distrettuale antimafia di Roma hanno condotto agli arresti degli autori dell'attentato, nello specifico alcuni personaggi che risulterebbero affiliati al *clan* Santapaola, da anni attivi nei territori di Ardea e Pomezia;

il 7 luglio 2011 sono stati sequestrati, su richiesta della Procura distrettuale antimafia di Roma, beni per circa 20 milioni di euro intestati a personaggi legati alla potente 'ndrina dei Gallico di Palmi (Reggio Calabria), tutti residenti da anni nel Lazio e attivi in particolare su Roma e Ardea, nonché su Formello e Fiumicino;

il 31 agosto 2011, nell'ambito di una vasta operazione condotta dalla Direzione distrettuale antimafia di Reggio Calabria, sono stati sottoposti a sequestro numerosi beni, tra i quali la casa di riposo per anziani «Florida 78» sita proprio nel quartiere Nuova Florida del Comune di Ardea, insieme a diversi appartamenti e terreni, nonché conti correnti aperti presso istituti di credito presenti nel medesimo comune, patrimonio appartenente al dottor Marcello Fondacaro, e ad alcuni suoi familiari, da anni residente nel comune ardeatino, il quale risulta essere già condannato in primo grado per associazione a delinquere di stampo mafioso in quanto figura di collegamento con la 'ndrina calabrese dei Molè di Gioia Tauro (Reggio Calabria);

considerato inoltre che:

nel corso degli anni nel territorio di Ardea si sono verificati numerosi incendi dolosi, in particolare è stato dato alle fiamme un noto ristorante del lungomare, una rivendita di materiali edili, sale giochi, auto di giornalisti «scomodi», ma il caso senz'altro più eclatante è avvenuto la notte del 6 ottobre 2012, con il rogo appiccato all'ufficio tecnico comunale di via Laurentina, a causa del quale hanno subito rilevantisimi danni l'ufficio demanio marittimo, gli uffici dell'uso civico, l'ufficio abusivismo edilizio, sezioni demolizioni coatte, e l'ufficio cimiteriale. Colpisce, a parere degli interroganti, la tempistica di questo reato, in quanto secondo diversi articoli apparsi sulla stampa locale proprio alcuni di questi uffici nello stesso periodo sarebbero stati oggetto da una parte di missive anonime di minaccia, dall'altra di accertamenti della Guardia di finanza e di indagini della Procura di Velletri;

negli ultimi mesi si è assistito ad una vera e propria *escalation* di atti di intimidazione nei confronti di politici e giornalisti locali: dalle mi-

nacce anonime con proiettili recapitati durante le scorse consiliature si è arrivati a incendi dolosi delle loro autovetture sempre più frequenti, episodi gravissimi sui quali attualmente stanno indagando gli inquirenti;

il 10 luglio 2013, poco dopo la mezzanotte, ignoti hanno appiccato il fuoco all'automobile di Luigi Centore, geometra e giornalista pubblicista che scrive sul *blog* «Il Faro on line» e collabora con «Il Corriere della Città», il quale nel 2005 aveva già subito un attentato analogo. Secondo quanto riferito da numerosi organi di stampa, nelle settimane precedenti si erano verificati episodi analoghi ai danni delle autovetture del sindaco di Ardea, Luca di Fiori, e del consigliere Franco Marcucci;

nella notte tra lunedì 15 e martedì 16 luglio 2013 la famiglia del giornalista Luigi Centore è stata vittima di un attentato incendiario, essendo state date alle fiamme le vetture del fratello e del nipote parcheggiate davanti alla loro abitazione;

il 2 ottobre 2013 sempre ad Ardea è stata data alle fiamme l'automobile del *blogger* ed ex comandante della stazione dei Carabinieri di Ardea-Tor San Lorenzo Walter Giustini, parcheggiata di fronte alla sua casa: il militare (veterano della squadra antimafia di Palermo nel periodo delle stragi), in pensione dal 2004 per motivi di salute, cura un *blog* in cui segnala i problemi del territorio ardeatino;

nella notte tra il 9 e il 10 ottobre 2013 è stato dato fuoco anche all'autovettura del presidente del Consiglio del Comune ardeatino, Massimiliano Giordani, nel viale interno alla sua abitazione, in località Banditella alta;

in una recente dichiarazione, l'associazione «Coordinamento antimafia Anzio-Nettuno» ha ribadito che «da anni si registrano attentati ed intimidazioni ai danni di attività commerciali ed imprenditoriali, nonché nei confronti di esponenti politici», «fatti che rappresentano dei veri e propri reati spia dell'attività delle organizzazioni mafiose che nei nostri territori sono presenti da anni», «tutti segnali di un pesante clima d'intimidazione», spiega l'associazione antimafia, «nel territorio di Ardea come attestano numerose inchieste operano consorterie criminali riferibili a cosa nostra catanese e alla 'ndrangheta (...) confidiamo in una risposta forte da parte di tutte le istituzioni, *in primis* dalla prefettura di Roma, così come ci auguriamo che la procura distrettuale antimafia avvii un'inchiesta su quanto sta accadendo ad Ardea (...) appena saranno costituite la Commissione parlamentare Antimafia e la Commissione parlamentare d'inchiesta del Senato sulle intimidazioni agli amministratori locali, chiederemo a tali organi di avviare un'inchiesta sul litorale»;

la sequenza ravvicinata di gravissime intimidazioni ai danni della stampa e di alcuni esponenti politici locali ha creato un clima di forte insicurezza e di paura per la popolazione di Ardea, palesando un pesantissimo tentativo di interferire sull'attività delle amministrazioni locali stesse. Per tale motivo numerose associazioni, comitati di quartiere e cittadini del Comune ardeatino hanno manifestato in favore della legalità con una grande fiaccolata il 15 novembre 2013;

la serie di attacchi incendiari non si è purtroppo interrotta, poiché nella notte tra l'11 e il 12 gennaio 2014 è stato appiccato nuovamente il fuoco all'automobile del consigliere Franco Marcucci, posteggiata presso la sua abitazione sul lungomare degli Ardeatini: secondo quanto riportato da un articolo apparso sull'edizione *on line* del «Corriere della Sera» nell'edizione di Roma e provincia del 21 gennaio 2014, a firma della giornalista Valeria Costantini, nel corso degli ultimi mesi l'insieme delle intimidazioni avvenute a politici e stampa locali annovererebbe «due auto incendiate al sindaco Luigi Di Fiori, due al Presidente del Consiglio dei ministri Massimiliano Giordani, tre attentati col fuoco al consigliere Franco Marcucci, ben quattro macchine distrutte per il giornalista locale Luigi Centore e familiari, una anche per l'ex comandante della stazione dei Carabinieri Walter Giustini, minacce per il consigliere Abate, proiettili per il collega Luca Fanco»,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti;

quali iniziative intenda intraprendere, nell'ambito delle proprie competenze, affinché si giunga all'identificazione dei responsabili degli atti intimidatori avvenuti ad Ardea ai danni di politici e giornalisti locali, e più in generale al fine di contrastare il fenomeno delle infiltrazioni della criminalità organizzata nei Comuni del litorale romano e pontino;

se non ritenga opportuno, a fronte della comprovata e significativa presenza di organizzazioni criminali nel medesimo territorio, prendere provvedimenti finalizzati a potenziare gli organici e i mezzi a disposizione della pubblica sicurezza, i quali attualmente continuano a dipendere esclusivamente dai commissariati di Anzio-Nettuno e di Ostia, nonostante la popolazione dei comuni di Pomezia e Ardea sia enormemente cresciuta negli ultimi anni, risultando attualmente superiore rispettivamente alle 57.000 unità e 44.000 unità, con l'obiettivo di un più capillare controllo del territorio e di una maggiore sicurezza per la cittadinanza;

se non ritenga altresì opportuno e urgente disporre l'invio di una nuova commissione d'accesso presso il Comune di Ardea al fine di verificare, ai sensi della normativa vigente, la possibile presenza di condizionamenti sulla politica locale da parte di esponenti della criminalità organizzata.

(4-01627)

PUPPATO, CASSON, SANTINI, FILIPPIN. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

il rapporto tra Regione Veneto e Trenitalia SpA è regolato dal «Contratto per i servizi ferroviari di interesse regionale e locale per il periodo 1° gennaio 2009 – 31 dicembre 2014», approvato con delibera della Giunta regionale n. 1000 del 23 marzo 2010 e integrato con delibera 436 del 10 aprile 2013, successivamente prorogato fino al 31 dicembre 2015;

esso prevede uno stanziamento di oltre 43 milioni di euro, di cui 23 a carico della Regione e il rimanente del Governo centrale;

il diritto alla circolazione e alla mobilità è riconosciuto dall'art. 16 della Costituzione italiana e dall'art. 45 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea;

considerato che:

il rapporto 2013 di Legambiente sullo stato nazionale delle ferrovie ha messo al quarto posto, tra le linee ferrate peggiori, la Calalzo-Padova, avendo verificato l'esistenza di ritardi e soppressioni ingiustificati, sovraffollamento dei treni e velocità di percorrenza in media di 50 chilometri orari su un tragitto di 155 chilometri;

contestualmente, è stato soppresso il servizio di treni interregionali tra Venezia e Milano per favorire l'utilizzo delle linee «Freccia Bianca», molto più onerose e proibitive per la gran parte dei pendolari che si vedono costretti in molti casi al cambio di treno alla stazione di Verona porta Nuova;

la soppressione dei treni interregionali ha comportato, inoltre, la diminuzione del servizio nelle stazioni minori tra Venezia e Verona;

il risparmio derivante da tale soppressione non ha comunque significato da parte di Trenitalia un maggior investimento sulle linee regionali del Veneto, dove, nel periodo 2011-2013, a fronte di un incremento del 15 per cento delle tariffe, si è registrata una diminuzione del 3,35 per cento dei servizi;

oggi i cittadini veneti pagano molto di più per avere un servizio di gran lunga peggiore rispetto al passato;

la situazione che si è determinata ha favorito la formazione di numerosi comitati spontanei composti da cittadini e amministratori locali che oltre alle numerose soppressioni lamentano ritardi, sovraffollamento, sporcizia su gran parte delle tratte regionali e locali, così nel bellunese e nel trevigiano come anche nella province di Venezia, Padova e Rovigo, per le linee Portogruaro-Venezia, Calalzo-Venezia, Trento-Bassano del Grappa-Padova e per le linee che da Padova e Venezia si dirigono a Rovigo e Chioggia;

sulle stesse tratte sono presenti le stazioni di Venezia-Mestre, Padova, Castelfranco veneto e Cittadella, importanti snodi ferroviari verso le regioni del nord ovest e del centro-sud Italia;

le gravi carenze che ormai connotano il servizio ferroviario veneto costituiscono violazioni degli artt. 6, 10 e 13 del contratto richiamato;

profonde perplessità suscita, inoltre, quanto disposto dall'articolo 22 del medesimo contratto che impedisce la divulgazione dei costi di servizio di trasporto in nome di un incomprensibile diritto alla *privacy* che si pone in stridente contrasto con il dovere alla trasparenza;

la rete ferroviaria regionale veneta, allo stato attuale, non è più servizio pubblico ma, per somma di disagi e mancanze, è ostacolo allo sviluppo economico e del turismo in Veneto. È piuttosto un danno sociale e non certo strumento positivo di *welfare*, come avviene nei Paesi europei più evoluti, lasciando scollegate molte realtà provinciali e si ripercuote anche sui collegamenti per e dal Friuli-Venezia Giulia. È ovvio che la conseguenza a questo disastroso stato di cose sia l'uso sistemico dell'auto pri-

vata per necessità con costi economici aggiuntivi, ma anche con costi ambientali pesantissimi, vista l'incidenza delle emissioni veicolari sulla quantità delle emissioni in atmosfera. Vanno sottolineate tutte le responsabilità della Regione Veneto che, non dando adeguata importanza al servizio, paga un costo chilometrico di gran lunga inferiore alle altre regioni Italiane;

in definitiva, Trenitalia, azienda controllata dallo Stato, avrebbe il dovere di porsi, soprattutto in questa fase così delicata per l'economia italiana, come vettore di facilitazione della mobilità, come si vorrebbe da una concessionaria dello Stato e non comportarsi come un'azienda privata orientata esclusivamente al profitto e non al servizio,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia al corrente dell'attuale sconcertante situazione della rete ferroviaria regionale veneta;

se e in che dimensione quantitativa siano previsti fondi per la modernizzazione della rete ferrata veneta;

se non ritenga di dover fissare un in tempi strettissimi un incontro con le autorità regionali e locali venete per definire, di concerto con loro, un piano regionale che garantisca ai cittadini veneti e ai tanti turisti che quotidianamente visitano questi luoghi un servizio dignitoso, civile ed adeguato alle esigenze di una regione che candidata ad ospitare i mondiali di sci alpino del 2019 e che nello stesso anno, vede Venezia candidata per divenire città europea della cultura.

(4-01628)

MANCONI. – *Al Ministro degli affari esteri.* – Premesso che:

Roberto Berardi è un imprenditore edile originario di Latina che da 2 decenni lavora in Africa, con lunga esperienza in particolare in Costa d'Avorio, in cui ha iniziato l'attività di impresa già dagli anni '90 insieme a suo fratello Stefano e a suo padre Orlando, ex dirigente della FIAT;

nel 2008, lasciata la Costa d'Avorio colpita dalla guerra civile, egli ha costituito in Guinea equatoriale una società che si chiama Eloba Costruzioni s.a. di cui egli deteneva il 40 per cento delle quote sociali, mentre il restante 60 per cento era di Teodoro Obiang Nguema Mangue (detto Teodorin), figlio del presidente della Guinea equatoriale, Teodoro Obiang Nguema Mbasogo;

la collaborazione con *partner* locali costituisce la regola vigente in molti Paesi africani come unica possibilità di sviluppo di un'attività di impresa, e Berardi si è adeguato a tale regola;

verso la fine del 2012 Berardi, che già aveva riscontrato molte difficoltà nella gestione dell'attività con il suo socio, è venuto a conoscenza del fatto che Teodoro Obiang Nguema Mangue era indagato negli Stati Uniti per riciclaggio di denaro mediante l'apertura di conti correnti aperti a nome della società Eloba, società a cui avrebbe anche sottratto ingentissime somme di denaro;

subito dopo una discussione con il suo socio in cui ha paventato l'intenzione di uscire dalla società, la notte del 19 gennaio 2013 Berardi

è stato arrestato presso la sua abitazione ed è stato trattenuto per l'interrogatorio dalla Polizia per 21 giorni, periodo in cui è stato sottoposto a violenze;

Berardi è stato poi condotto in carcere nella città di Bata, dove è detenuto tuttora;

ha subito almeno un altro episodio di violenza a seguito del quale sarebbe intervenuta la Croce rossa internazionale, e Berardi afferma di portarne sul corpo ancora i segni e le cicatrici;

ha subito un processo, che Berardi e i suoi familiari definiscono al di fuori di ogni criterio di legalità, a seguito del quale il 26 agosto 2013 egli è stato condannato a 2 anni e 4 mesi di reclusione;

Berardi è stato oggetto di una sola visita consolare in data 14 dicembre 2013 da parte del segretario di Ambasciata d'Italia in Camerun (competente anche per la Guinea equatoriale);

tale visita sarebbe avvenuta alla presenza di numerose autorità guineane, e pertanto non sarebbe stato possibile un colloquio riservato fra il diplomatico e Berardi;

subito dopo tale visita consolare, il medesimo 14 dicembre 2013, Berardi è stato messo in cella di isolamento dove si trova tuttora: da allora non esce mai dalla cella, non parla né con gli agenti né con gli altri detenuti, egli comunica con l'esterno solo grazie al passaggio clandestino di un telefono cellulare per circa un'ora al giorno, quando possibile;

grazie alla limitata disponibilità di questo telefono cellulare egli è stato in grado, durante questo periodo di isolamento, di parlare con i familiari, e in data 22 gennaio 2014 è stata registrata una drammatica telefonata anche alla presenza dell'avvocato difensore della moglie, a seguito della quale quest'ultima si è determinata, in data 31 gennaio, a sporgere denuncia alla Procura della Repubblica di Roma, preso atto che dopo oltre un anno di detenzione e ripetute segnalazioni al Ministero degli affari esteri non si è verificato nessun miglioramento nella situazione di Berardi;

come riferito dallo stesso Berardi nel corso della telefonata, la cella di isolamento in cui egli è rinchiuso è di circa 2 metri e mezzo per 3, con una temperatura di oltre 40 gradi; la porta viene aperta solo una volta al giorno quando viene consegnato al detenuto un secchio di acqua;

una sola volta al giorno viene fornito del cibo assolutamente scadente e insufficiente, ma per più volte egli è stato lasciato senza alcun pasto. La conseguenza è che il Berardi è dimagrito circa 15 chili;

Berardi ha a disposizione solo un materassino di appena 5 centimetri di spessore, di gommapiuma, talmente imbevuto di sudore da impedire il riposo e il sonno. Dispone di una sola finestra di circa 30 centimetri, un wc su un lato e nessun altro suppellettile, in una cella infestata da scarafaggi, tafani e scolopendre.

Berardi non è messo in condizione di curarsi dagli attacchi di malaria, di cui soffre, così come dagli attacchi di dissenteria;

il 22 gennaio Berardi ha riferito che proprio circa una settimana prima egli ha avuto l'ultimo attacco di malaria: dopo giorni di febbre

alta ha chiesto all'agente la possibilità di avere un medico e in tutta risposta gli è stato detto che lui deve morire; egli teme che se dovesse sopraggiungere (come ben possibile) un attacco di malaria di intensità superiore, non avendo modo di curarsi, potrebbe non sopravvivere;

venerdì 31 gennaio Berardi è stato percosso e frustato ed è riuscito a inviare le fotografie della sua schiena segnata scattate con quel cellulare clandestino. È riuscito inoltre ad inviare un video girato lunedì 3 febbraio in cui racconta delle violenze subite,

si chiede di sapere quali misure il Ministro in indirizzo intenda adottare, anche attivando la rappresentanza diplomatica competente, per dare immediatamente soluzione alla situazione di Roberto Berardi.

(4-01629)

CENTINAIO. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che:

la violenta pioggia dei giorni scorsi ha trasformato in un lago alcuni locali dei laboratori e del bar della facoltà di Farmacia dell'università «D'Annunzio» di Chieti;

gli studenti hanno pubblicato su «YouTube» i video girati con gli *smartphone* e le immagini sono impressionanti ed incredibili;

addirittura, mentre i ragazzi stavano studiando, l'usciera è corso ad allertarli poiché pareva che si stesse staccando un pezzo di soffitto che poteva cadere loro addosso;

sembrerebbe che il rettore dell'ateneo tenda a minimizzare la gravità della situazione, che potrebbe degenerare in tragedia da un giorno all'altro,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di questo stato di costante pericolo in cui versano alcuni locali della facoltà di Farmacia dell'università D'Annunzio di Chieti;

quali iniziative intenda assumere nell'immediato.

(4-01630)

STUCCHI. – *Al Ministro dello sviluppo economico.* – Premesso che:

il comune di Cologno al Serio sito nella provincia di Bergamo ha una popolazione di quasi 11.000 abitanti;

i cittadini sono costretti giornalmente ad affrontare lunghe attese agli uffici postali, in quanto vi sono solo due sportelli che consentono di effettuare le operazioni;

l'interrogante, in qualità di deputato, ha segnalato già nelle passate Legislature, con numerosissimi atti di sindacato ispettivo (solo nella XVI Legislatura: 4-17347, 4-14531, 4-13410, 4-13294, 4-12704, 4-12418, 4-12224, 4-10623, 4-09537, 4-09469, 4-09178, 4-08784, 4-08751, 4-08485, 4-08137, 4-07966, 4-07663, 4-07334, 4-07289, 4-06186, 4-05933, 4-05927, 4-05900, 4-05846, 4-05801, 4-05200, 4-04995, 4-04302, 4-03846, 4-03784, 4-03679, 4-01517) i disservizi in provincia

di Bergamo causati dall'inadeguata organizzazione dell'azienda Poste italiane SpA sul territorio orobico,

si chiede di sapere quali iniziative di competenza il Ministro in indirizzo intenda adottare per invitare Poste italiane ad erogare un servizio puntuale ed efficiente alla popolazione della provincia di Bergamo.

(4-01631)

BITONCI, ARRIGONI, BELLOT, BISINELLA, CALDEROLI, CANDIANI, CENTINAIO, COMAROLI, CONSIGLIO, CROSIO, DIVINA, MUNERATO, STEFANI, STUCCHI, VOLPI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dell'interno e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

da venerdì 31 gennaio 2013 un'intensa e persistente perturbazione sta interessando tutto il Nord del Paese, con particolare intensità nel Veneto, con violente tempeste, pioggia battente e forte vento in pianura, particolarmente intense nell'area compresa tra la costa del Veneto orientale, il trevigiano, il vicentino ed il padovano; alle piogge da giorni si sommano abbondanti nevicate sui settori alpini e prealpini del bellunese;

la situazione è infatti particolarmente critica nel bellunese per le abbondanti nevicate, tanto che in molte località dell'Agordino, del Comelico e del Cadore, sono state migliaia le utenze senza corrente elettrica per giorni, così da costringere l'esercito ad intervenire al fianco dei volontari e dei pompieri;

in pianura, invece, il maltempo ha fatto crescere repentinamente il livello dei principali fiumi vicentini e padovani, come il Bacchiglione, il Retrone ed il Brenta, esondati in alcune aree golenali e numerosi punti del loro corso, tanto da costringere, in alcune località, in particolare a Bovolenta, Battaglia terme, Montegrotto terme, Chioggia ed alcuni quartieri di Padova a sgomberare alcune case, sfollando centinaia di famiglie; a Montegrotto terme una donna a causa del maltempo è deceduta;

qualora la neve caduta abbondantemente in montagna si dovesse sciogliere rapidamente, il livello dei fiumi potrebbe crescere pericolosamente, con pericolo di esondazioni, e tanta è la difficoltà, che la sola protezione civile ha messo in campo sinora ben 2.670 uomini, attivando 300 organizzazioni di volontariato per un totale di 625 squadre, mentre il Servizio sanitario di urgenza ed emergenza 118 è intervenuto in decine di situazioni, utilizzando 81 ambulanze;

la Regione Veneto, in ragione della difficilissima situazione, ha firmato la dichiarazione dello stato di calamità, estesa a tutto il territorio regionale, anche in riferimento agli effetti indiretti legati al ciclo economico, dove, ad esempio, in montagna, la stagione turistica ha già perso circa il 97 per cento del fatturato (vi sono danni enormi agli impianti di risalita sepolti dalla neve), mentre in pianura sono centinaia le abitazioni e le imprese che sono state distrutte dalle esondazioni;

i numerosi Comuni veneti interessati dalle calamità di questi giorni stanno attendendo una stima precisa dei danni riscontrati così da impe-

gnare, conseguentemente, le necessarie somme per ripristinare le infrastrutture danneggiate, quali principalmente strade, ponti ed edifici pubblici, in molti casi chiusi da giorni,

si chiede di sapere:

quali iniziative il Governo intenda assumere nella gestione della fase emergenziale del maltempo che in questi giorni si sta abbattendo sul Veneto, valutando altresì di sospendere immediatamente ogni adempimento fiscale, contributivo e assicurativo relativo a persone fisiche e giuridiche, nonché i mutui, per i contribuenti e le imprese dei Comuni interessati dagli eventi calamitosi;

se non reputi opportuno assumere iniziative per stanziare, all'interno dei prossimi provvedimenti legislativi, risorse da destinare alle persone fisiche e alle attività d'impresa per il ristoro di danni derivanti dalla perdita di beni come la prima abitazione o i mobili strumentali all'esercizio delle attività stesse, assumendo altresì iniziative per incrementare le ulteriori risorse a favore degli enti locali contro il dissesto idrogeologico e prevedendo altresì che le somme provenienti dallo Stato e le relative spese di parte corrente e in conto capitale sostenute dalle Province e dai Comuni, nonché le risorse proprie di tali enti impiegate per far fronte all'emergenza alluvionale e alle conseguenti opere di ripristino, siano escluse dai limiti imposti dal patto di stabilità, sia delle Regioni che degli enti locali.

(4-01632)

TOCCI. – *Al Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo.*

– Premesso che:

il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e successive modificazioni, all'articolo 117 stabilisce che negli istituti e nei luoghi della cultura possono essere istituiti servizi di assistenza culturale e di ospitalità per il pubblico;

l'art. 14 del decreto-legge 1º ottobre 2007, n. 159, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, affida ad un decreto di natura non regolamentare del Ministro per i beni e le attività culturali la disciplina dell'organizzazione integrata dei servizi aggiuntivi nei musei e negli istituti dello stesso Ministero, sulla base dei principi e dei criteri previsti nel medesimo articolo;

spetta, dunque, al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo emanare i nuovi bandi di gara;

gli ultimi bandi risalgono al giugno 2010, per la concessione di servizi al pubblico nei musei e aree archeologiche statali;

nel corso degli ultimi quattro anni l'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture ha bocciato i bandi di gara per i servizi al pubblico dei musei e siti archeologici (*bookshop*, caffetterie, biglietterie, ristoranti, eccetera). Delle 23 gare previste soltanto 2 sono state portate a compimento (Ravenna e Paestum) mentre le altre sono state annullate, ritirate o bloccate dai tribunali amministrativi regionali. Tra queste, le concessioni per i maggiori musei e siti italiani, quelli di Roma, Na-

poli, Pompei, Firenze, che rappresentano la metà del valore complessivo di tutte le concessioni previste; infatti, su un totale di 675 milioni di euro stanziati a favore di 66 siti, ben 335 sono stanziati a favore dei siti e dei musei presenti nelle suddette città;

fin dall'inizio diverse associazioni del settore avevano rilevato diversi elementi di contrasto tra alcune disposizioni contenute nei bandi con alcune norme contenute nei contratti pubblici;

considerato che:

quasi tutte le concessioni sono scadute, alcune da anni, e si procede solo attraverso l'adozione di proroghe, con serio rischio di incorrere nel danno erariale; infatti gli introiti lordi da servizi aggiuntivi sono passati da 29,6 milioni di euro del 2001 ai 44,6 del 2011 (con un picco di 46,2 nel 2010), ovvero un incremento del 50,56 per cento. La quota incassata dallo Stato è passata da 4,6 a 6,1 milioni (aumento del 32 per cento), mentre quella incassata dai privati ha subito un incremento molto più consistente passando da 25,0 a 38,4, (pari al 54 per cento);

nelle 3 regioni dove maggiore è l'incasso, ovvero Toscana (18 milioni di euro), Lazio (17,2) e Campania (4,7), le percentuali dello Stato oscillano fra il 15,8 della Campania e il modesto 10,8 del Lazio, mentre al secondo posto si attestala Toscana. In particolare, relativamente alla città di Roma la quota media della Soprintendenza per *bookshop* e *gadget* è pari a circa il 23 per cento ed è la quota massima, mentre per gli altri servizi si osserva una sensibile riduzione 9,5 per cento sulla caffetteria, 7,5 su *self service* e ristoranti, 2,7 sulle visite guidate, fino allo 0,5 sulle audio guide;

nel decreto del Ministro per i beni e le attività culturali del 29 gennaio 2008, recante «Modalità di affidamento a privati e di gestione integrata dei servizi aggiuntivi presso istituti e luoghi della cultura» (*Gazzetta Ufficiale* n. 88 del 14 aprile 2008) si dispone, nelle premesse, che «alla luce dei principi ricavabili dalla disciplina in materia, sia necessario regolare il settore in questione con l'obiettivo non solo di migliorare la qualità dei servizi aggiuntivi nella prospettiva di una maggiore fruizione da parte dell'utenza e valorizzazione del bene, ma anche di introdurre misure organizzative e gestionali idonee a rendere più efficiente e competitivo il comparto economico di riferimento»;

la situazione di stallo che si è determinata ha di fatto bloccato gli investimenti nei servizi museali da parte delle imprese che li gestiscono, mancando quindi gli obiettivi prefissati nel decreto ministeriale. Lo stato di provvisorietà e di incertezza in cui tali imprese si vedono costrette od operare ha provocato uno scadimento dei servizi offerti a discapito degli utenti;

il decreto-legge n. 433 del 1992, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 4 del 1993 (cosiddetta legge Ronchey), consentendo alle società private di fornire i servizi aggiuntivi nelle strutture museali, aveva avviato percorso molto promettente, soprattutto agli inizi del 2000, quando i musei coinvolti erano notevolmente aumentati, passando da 41 a 139;

oggi, però, il fenomeno sembra essersi arrestato;

i servizi al pubblico nei musei avrebbero dovuto contribuire a migliorare l'accoglienza all'interno di tali strutture, rispondendo alle esigenze dei visitatori, italiani e stranieri;

il blocco dei bandi a cui si assiste da anni non ha certo favorito la «collaborazione tra pubblico e privato» che pure era parsa la soluzione più favorevole per superare la difficilissima situazione in cui versano i beni culturali nel nostro Paese;

una gestione efficace ed efficiente dei beni artistici attraverso un partenariato pubblico-privato può costituire una fonte significativa di ricchezza per l'economia italiana,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga di dover adottare con sollecitudine ogni iniziativa utile a risolvere la difficile situazione in cui da anni versano i concessionari dei servizi e le Soprintendenze relativamente ai servizi museali aggiuntivi;

se non ritenga di dover procedere con la massima sollecitudine all'emanazione delle linee guida in materia di attivazione ed affidamento in concessione dei servizi per il pubblico negli istituti della cultura italiani (la cui pubblicazione è sollecitata anche dall'Unione europea) nonché all'emanazione dei bandi di gara sui servizi aggiuntivi.

(4-01633)

AUGELLO. – Ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle infrastrutture e dei trasporti. – Premesso che:

nel corso della settimana compresa tra il 28 gennaio ed il 4 febbraio 2014 il maltempo e l'eccezionale quantità di pioggia caduta sulla città di Roma hanno determinato ingenti danni alle abitazioni civili ed alle proprietà di cittadini in diversi quartieri della capitale;

in particolare nel quartiere di Prima Porta e nelle zone adiacenti si sono verificati allagamenti che hanno paralizzato la viabilità ed invaso le abitazioni civili poste ai piani terreni e i limitrofi locali sotterranei;

secondo notizie raccolte dall'interrogante gran parte di questi danni sarebbero stati risparmiati alla cittadinanza se avessero correttamente funzionato le idrovore predisposte dall'Ardis (Agenzia regionale per la difesa del suolo);

il mancato funzionamento, in particolare sull'interconnessione tra lo scolmatore della fognatura Acea in via Frassineto e il locale impianto idrovoro dell'Ardis, è stato causato da un danneggiamento delle tubazioni di sfioro, conseguenza di lavori eseguiti di recente per realizzare una nuova camera di sollevamento dell'impianto idrovoro;

di fatto, per questa difettosa realizzazione dell'opera la tubazione di sfioro è risultata danneggiata al punto da ridurre al minimo la portata scolmabile della fognatura comunale,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo, per quanto di competenza, siano a conoscenza di quali iniziative intendano assumerne l'Ardis del Lazio per accertare e sanzionare l'impresa appaltatrice dei lavori e in quale modo la Re-

gione Lazio intenda eventualmente risarcire i cittadini che hanno subito danni per effetto della parzializzazione della portata di sfioro del sistema idrovoro che ha contribuito in modo decisivo a determinare gli allagamenti. Inoltre, se gli altri impianti idrovori abbiano invece funzionato al meglio o se si siano registrati altri casi di negligente manutenzione.

(4-01634)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, la seguente interrogazione sarà svolta presso la Commissione permanente:

13ª Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali):

3-00706, della senatrice Pelino, sulle esigenze delle imprese che svolgono l'attività di spazzamento stradale, con riguardo alla gestione dei rifiuti.

Avviso di rettifica

Nel Resoconto stenografico della 181ª seduta pubblica del 4 febbraio 2014, a pagina 204, sotto il titolo «Interrogazioni, da svolgere in Commissione», alla prima e alla seconda riga dell'ultimo capoverso, sostituire le parole: «sul trasporto pubblico locale in Piemonte» con le seguenti: «su iniziative in favore del settore delle attività musicali in Italia».

