

con cui viene confermato che il sistema del risarcimento diretto è facoltativo e che tale sistema non può e non deve essere considerato e/o utilizzato come se fosse «obbligatorio», quanto piuttosto quale alternativa rispetto al sistema tradizionale (risarcimento corrisposto dalla compagnia del responsabile);

- questo provvedimento, se definitivamente approvato, andrebbe a incidere anche e soprattutto sui diritti degli automobilisti, oltre ad avere conseguenze drammatiche sull'intero settore che solo in Lombardia è rappresentato da 3.607 imprese di carrozzeria registrate nel terzo trimestre 2013 (ATECO 45.20.2), con un numero di addetti stimato in ben oltre 9.000 (dati ISTAT ultimo censimento industria e servizi);

impegna il Presidente e la Giunta regionale

ad attivarsi tempestivamente nei confronti del Governo e del Parlamento nella direzione indicata nelle premesse e per potenziare i controlli sulle autovetture senza assicurazione.”.

Il presidente: Raffaele Cattaneo

I consiglieri segretari: Maria Daniela Maroni - Eugenio Casalino

Il segretario dell'assemblea consiliare:

Mario Quagliini

D.c.r. 12 febbraio 2014 - n. X/313 **Ordine del giorno concernente le riforme istituzionali**

Presidenza del Presidente Cattaneo

IL CONSIGLIO REGIONALE DELLA LOMBARDIA

Visto l'Ordine del giorno n. 223 presentato in data 12 febbraio 2014, collegato al dibattito sul tema delle riforme istituzionali con particolare riguardo al disegno di legge del Governo recante «Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle Province, sulle unioni e fusioni di Comuni»;

a norma dell'art. 85 del Regolamento generale, con votazione per appello nominale, che dà il seguente risultato:

Consiglieri presenti	n.	60
Consiglieri votanti	n.	49
Non partecipano alla votazione	n.	11
Voti favorevoli	n.	49
Voti contrari	n.	0
Astenuti	n.	0

DELIBERA

di approvare l'Ordine del giorno n. 223 concernente le riforme istituzionali, nel testo che così recita:

“Il Consiglio regionale della Lombardia

visto

il disegno di legge costituzionale «Abolizione delle province», presentato in data 20 agosto 2013 e assegnato alla I commissione Affari Costituzionali (Atto Camera 1543), volto all'abolizione delle province e alla soppressione della dizione «Province» nell'art. 11 e negli altri articoli della Costituzione, in conseguenza del quale le province, pertanto, non sarebbero più un ente territoriale costituzionalmente necessario;

preso atto che

- nella medesima data è stato, altresì, presentato, da parte del Governo, il disegno di legge ordinario «Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle Province, sulle unioni e fusioni di Comuni», cosiddetto DDL Delrio, approvato dalla I commissione Affari Costituzionali il 28 novembre 2013 e dalla Camera il 21 dicembre (AC 1542), ora all'esame del Senato (AS 1212) che anticipa, per quanto possibile a Costituzione vigente, la riforma costituzionale, fondata su due soli livelli territoriali di diretta rappresentanza delle rispettive comunità, le Regioni e i Comuni;
- dette norme rischiano di aver pesanti ripercussioni sull'organizzazione e sulla funzionalità di Regione Lombardia che negli anni ha provveduto a delegare centinaia di funzioni alle province lombarde, in attuazione del principio di sussidiarietà;
- la riforma del sistema degli enti locali è necessaria per poter perseguire semplificazione ed efficienza;
- il progetto di riordino, se limitato alla *governance* delle sole province, non riveste comunque particolare incidenza sulla finanza pubblica, come dimostrato più volte in questi

ultimi due anni sia da autorevoli studi universitari sia dall'analisi dell'UPI;

considerato che

la legge 27 dicembre 2014, n. 147 (legge di stabilità 2014) all'articolo 1, comma 325, prevede che le disposizioni di cui all'articolo 1, comma 115, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, relative al commissariamento delle amministrazioni provinciali, si applicano ai casi di scadenza naturale del mandato, nonché di cessazione anticipata degli organi provinciali che intervengono in una data compresa tra il 1° gennaio e il 30 giugno 2014;

vista

la mozione n. 87, approvata dal Consiglio regionale con deliberazione 17 settembre 2013 n. 126, concernente il disegno di legge costituzionale per il riordino dei livelli intermedi di governo;

rilevato

che il processo di revisione istituzionale e costituzionale in corso necessita del pieno coinvolgimento dei soggetti interessati, in primo luogo le Regioni;

impegna il Presidente del Consiglio regionale e il Presidente della Giunta regionale

- ad attivarsi presso le sedi opportune affinché:

- alla Regione venga attribuita, in considerazione delle specifiche caratteristiche economiche, geografiche, demografiche e culturali dei territori, anche avvalendosi delle forme e condizioni particolari di autonomia riconosciute alla Regione stessa ai sensi dell'articolo 116, terzo comma, della Costituzione, la facoltà di istituire, sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza, enti territoriali di area vasta, attribuendo integralmente alla competenza regionale la disciplina anche a livello di *governance* dell'ordinamento di tali enti, ferma restando la necessità di forme di responsabilizzazione economico-finanziaria e di invarianza della spesa complessiva;
- venga evitata la proliferazione delle Città metropolitane, mantenendo tale assetto ordinamentale nell'ambito dei parametri europei, evitando rischi di sovrapposizione con le funzioni e le competenze regionali, individuando come unica Città metropolitana in Lombardia la sola area urbana di Milano;
- sia garantita alle Regioni la più ampia e concreta partecipazione al processo di riordino complessivo dell'assetto costituzionale, attraverso l'istituzione di un apposito Tavolo di confronto tra Regioni e Governo, al fine di rendere effettivo il principio di leale collaborazione tra i livelli di governo;
- a trasmettere il presente atto al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Presidente del Senato della Repubblica, al Presidente della Camera dei Deputati, ai componenti del Parlamento eletti in Lombardia, nonché ai Presidenti delle Regioni, alla Conferenza dei Presidenti delle Assemblee legislative delle regioni e delle province autonome e alla Conferenza dei Presidenti delle Regioni e delle province autonome.”.

Il presidente: Raffaele Cattaneo

I consiglieri segretari: Maria Daniela Maroni - Eugenio Casalino

Il segretario dell'assemblea consiliare:

Mario Quagliini

D.c.r. 12 febbraio 2014 - n. X/314 **Mozione concernente il piano nazionale degli aeroporti: valorizzazione del sistema aeroportuale lombardo**

Presidenza del Presidente Cattaneo

IL CONSIGLIO REGIONALE DELLA LOMBARDIA

Vista la Mozione n. 179 presentata in data 4 febbraio 2014;

a norma degli artt. 122 e 123 del Regolamento generale, con votazione palese, per alzata di mano

DELIBERA

di approvare il testo della Mozione n. 179 concernente il piano nazionale degli aeroporti: valorizzazione del sistema aeroportuale lombardo, nel testo che così recita:

“Il Consiglio regionale della Lombardia

premesso che

- l'articolo 117, comma 3, della Costituzione Italiana (dalla riforma del Titolo V del 2001) stabilisce che sono materie di legislazione concorrente quelle relative a [...] governo del

Serie Ordinaria n. 9 - Lunedì 24 febbraio 2014

territorio; porti e aeroporti civili; grandi reti di trasporto e di navigazione [...]. Nelle materie di legislazione concorrente spetta alle Regioni la potestà legislativa, salvo che per la determinazione dei principi fondamentali, riservata alla legislazione dello Stato;

- il piano nazionale degli aeroporti consente di definire strategie di lungo periodo per lo sviluppo del settore, individuando le priorità all'interno di un più ampio quadro infrastrutturale e migliorando/razionalizzando l'offerta anche alla luce della sostenibilità economica;
- l'iter di approvazione del piano nazionale degli aeroporti si avvia con l'informativa al Consiglio dei Ministri, prosegue con la discussione in sede di conferenza Stato-Regioni e un ulteriore passaggio al Governo per l'approvazione del piano, che sarà poi inviato al Parlamento e sottoposto al vaglio delle commissioni parlamentari competenti;

visto che

dai dati Assaeroporti emerge che il nord Italia ha movimentato nel corso del 2012 il 38,45 per cento dei passeggeri (oltre 56 milioni/anno), il centro-nord il 9,22 per cento (circa 13,5 milioni/anno), il centro il 29,14 per cento (quasi 43 milioni/anno), il Sud il 9,95 per cento (più di 14 milioni/anno), le isole il 13,23 per cento (circa 19 milioni/anno);

visto, altresì, che

- il sistema aeroportuale lombardo, costituito dagli aeroporti di Milano Malpensa, Linate, Orio al Serio e Montichiari è il più importante d'Italia con un volume di traffico passeggeri pari all'incirca al 25 per cento rispetto a quello annuale nazionale (dati 2012);
- l'aeroporto di Milano Malpensa è il secondo aeroporto d'Italia per volume di traffico passeggeri, con più di 18,5 milioni di passeggeri all'anno (dati 2012);
- gli aeroporti di Milano Linate e Orio al Serio sono rispettivamente al 3° (con più di 9 milioni di passeggeri) e 4° (con quasi 9 milioni di passeggeri) posto in Italia per volume di traffico passeggeri (dati 2012);

considerato che

- gli aeroporti italiani con un volume di traffico superiore ai 5 milioni di passeggeri all'anno sono solo 8 (Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Orio al Serio, Venezia, Catania, Bologna, Napoli);
- è evidente il divario qualitativo e quantitativo delle infrastrutture tra nord e sud del paese;

tenuto presente che

- in data 17 gennaio 2014 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, ha presentato in Consiglio dei Ministri l'informativa sul piano nazionale degli aeroporti, nella quale si distinguono «aeroporti strategici» e «restanti aeroporti di interesse nazionale»;
- il nuovo piano individua i bacini di traffico omogeneo con distanza massima di 2 ore di percorso in auto da un aeroporto strategico, e nel dettaglio:

1. nord-ovest
2. nord-est
3. centro-nord
4. centro Italia
5. Campania
6. Mediterraneo-Adriatico
7. Calabria
8. Sicilia-orientale
9. Sicilia-occidentale
10. Sardegna;

- per ciascuno di tali bacini è stato identificato un solo aeroporto strategico (con un'unica eccezione per il bacino del centro-nord) [...] Unica eccezione alla regola di un solo aeroporto strategico per ciascun bacino, come detto, è quella relativa al bacino del centro-nord, per il quale gli aeroporti strategici individuati sono due - Bologna e Pisa/Firenze - in considerazione delle caratteristiche morfologiche del territorio e della dimensione degli scali e a condizione, relativamente ai soli scali di Pisa e Firenze, che tra gli stessi si realizzi la piena integrazione societaria e industriale;

visto inoltre che

la ripartizione territoriale dell'Italia in aree sovra-regionali in base allo schema NUTS-livello1 (Nomenclatura delle unità territoria-

li statistiche istituita dall'Ufficio europeo di statistica Eurostat per offrire uno schema unico e coerente di ripartizione territoriale) è:

11. nord-ovest
12. nord-est
13. centro
14. sud
15. isole

valutato che

il piano suddivide, in particolare, il sud Italia e le isole in 3 bacini di traffico ognuno, il centro in 2 bacini;

dedotto che

- il nord-ovest ha un solo aeroporto strategico (Milano Malpensa);
- il nord-est ha un solo aeroporto strategico (Venezia);
- il centro ha quattro aeroporti strategici, considerando anche l'anomalia del centro-nord (Bologna, Pisa, Firenze, Roma Fiumicino);
- il sud ha 3 aeroporti strategici (Napoli, Bari, Lamezia);
- le isole hanno 3 aeroporti strategici (Catania, Palermo, Cagliari);

calcolato che

- gli aeroporti strategici di Pisa (circa 4,5 milioni passeggeri/anno), Firenze (circa 2 milioni passeggeri/anno), Bari (circa 4 milioni passeggeri/anno), Lamezia (circa 2 milioni passeggeri/anno), Palermo (circa 4,5 milioni passeggeri/anno) e Cagliari (circa 3,5 milioni passeggeri/anno) non raggiungono neppure i 5 milioni di passeggeri all'anno;
- ad esempio, l'aeroporto di Salerno (meno di 10 mila passeggeri/anno) e l'aeroporto di Comiso (aperto a maggio 2013, con circa 50 mila passeggeri in circa 7 mesi) hanno lo stesso status degli aeroporti di Milano Linate e Orio al Serio, ossia «restanti aeroporti di interesse nazionale»;
- il traffico degli aeroporti lombardi (oltre 36 milioni passeggeri/anno) è nel complesso quasi il triplo rispetto a quello di Bologna, Pisa e Firenze (circa 12 milioni passeggeri/anno);

impegna il Presidente della Regione Lombardia e la Giunta regionale

- a sostenere nelle opportune sedi istituzionali, in particolare nella Conferenza Stato-Regioni, la rivalutazione del piano nazionale degli aeroporti;
- a mettere in atto ogni iniziativa utile a tutelare e sviluppare la funzione del sistema aeroportuale lombardo (Milano Malpensa, Linate, Orio al Serio e Montichiari), sollecitando il Ministero delle Infrastrutture;
- a mettere in atto tutte le azioni programmatiche e gestionali utili a valorizzare il ruolo specifico di ognuno di essi;
- a favorire l'accesso ai finanziamenti dell'Unione europea per gli investimenti;
- a realizzare la necessaria integrazione tra gli aeroporti stessi e la rete viaria e ferroviaria.;

Il presidente: Raffaele Cattaneo

I consiglieri segretari: Maria Daniela Maroni - Eugenio Casalino

Il segretario dell'assemblea consiliare:

Mario Quaglioni

D.c.r. 12 febbraio 2014 - n. X/315 Mozione concernente Genitore 1 - Genitore 2

Presidenza del Presidente Cattaneo

IL CONSIGLIO REGIONALE DELLA LOMBARDIA

Vista la Mozione n. 183 presentata in data 11 febbraio 2014;

a norma degli artt. 122, 123 e 124 del Regolamento generale, con votazione per appello nominale, che dà il seguente risultato:

Consiglieri presenti	n.	62
Consiglieri votanti	n.	61
Non partecipano alla votazione	n.	1
Voti favorevoli	n.	36
Voti contrari	n.	24
Astenuti	n.	1