



Assemblea

RESOCONTO SOMMARIO
RESOCONTO STENOGRAFICO
ALLEGATI

ASSEMBLEA

790^a seduta pubblica
martedì 11 settembre 2012

Presidenza della vice presidente Bonino,
indi della vice presidente Mauro

INDICE GENERALE

RESOCONTO SOMMARIO Pag. V-XII

RESOCONTO STENOGRAFICO 1-48

ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula e gli atti di indirizzo e di controllo) 49-119

I N D I C E

RESOCONTO SOMMARIO			
RESOCONTO STENOGRAFICO			
SUL PROCESSO VERBALE			
PRESIDENTE	Pag.	1, 2	
MURA (LNP)		1	
Verifiche del numero legale		1	
PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO		2	
DISEGNI DI LEGGE			
Discussione:			
(143) MENARDI . – <i>Modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di ordinamento portuale</i>			
(263) FILIPPI Marco ed altri . – <i>Riforma della legislazione in materia portuale</i>			
(754) GRILLO ed altri . – <i>Riforma della legislazione in materia portuale</i>			
(2403) <i>Riforma della legislazione in materia portuale</i>			
(Relazione orale):			
PRESIDENTE	2, 3, 4 e passim		
GRILLO (PdL), relatore	3, 4, 5		
FILIPPI Marco (PD)	9		
PINOTTI (PD)	12		
LADU (PdL)	14		
CASSON (PD)	16		
ARMATO (PD)	18		
RANUCCI (PD)	19		
SBARBATI (UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI)	21		
CAMBER (PdL)	24		
DONAGGIO (PD)	25		
TOMASELLI (PD)	29		
BONFRISCO (PdL)	Pag.	32	
BORNACIN (PdL)		33	
BLAZINA (PD)		36	
MUSSO (UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI)		38	
CASTELLI (LNP)		41	
PER LA REVOCA DELL'ONORIFICENZA CONCESSA AL PRESIDENTE SIRIANO BASHAR AL-ASSAD			
PRESIDENTE		44	
PERDUCA (PD)		44	
SULLA GRAVE SITUAZIONE DELLE CARCERI			
PRESIDENTE		44, 45	
FLERES (CN:GS-SI-PID-IB-FI)		44	
INTERROGAZIONI			
Per lo svolgimento:			
PRESIDENTE		46, 47	
BERTUZZI (PD)		46	
PER UNA INFORMATIVA DEL GOVERNO SULLA VICENDA ALCOA E SULLE ALTRE SITUAZIONI DI CRISI INDUSTRIALE			
PRESIDENTE		47	
MENARDI (CN:GS-SI-PID-IB-FI)		47	
ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI MERCOLEDÌ 12 SETTEMBRE 2012			48
ALLEGATO B			
INTERVENTI			
Testo integrale della relazione orale del senatore Grillo sui disegni di legge nn. 143, 263, 754 e 2403 e annesse tabelle			49

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Coesione Nazionale (Grande Sud-Sì Sindaci-Popolari d'Italia Domani-Il Buongoverno-Fare Italia): CN:GS-SI-PID-IB-FI; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (ApI-FLI): Per il Terzo Polo:ApI-FLI; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano, Partito Socialista Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem; Misto-Movimento dei Socialisti Autonomisti: Misto-MSA; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I.; Misto-SIAMO GENTE COMUNE Movimento Territoriale: Misto-SGCMT.

CONGEDI E MISSIONI	<i>Pag.</i> 83	COMMISSIONE EUROPEA	
DISEGNI DI LEGGE		Trasmissione di progetti di atti normativi per il parere motivato ai fini del controllo sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità	<i>Pag.</i> 89
Trasmissione dalla Camera dei deputati	83	ATTI E DOCUMENTI TRASMESSI DALLA COMMISSIONE EUROPEA	
Assegnazione	84	Deferimento a Commissioni permanenti	90
Approvazione da parte di Commissioni permanenti	85	MOZIONI, INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI	
CAMERA DEI DEPUTATI		Mozioni	90
Trasmissione di documenti	85	Interpellanze	92
GOVERNO		Interrogazioni	95
Trasmissione di atti per il parere	86	Interrogazioni con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento	104
Richieste di parere per nomine in enti pubblici	87	Interrogazioni da svolgere in Commissione	119
Trasmissione di documenti	88		

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza della vice presidente BONINO

La seduta inizia alle ore 17,01.

Previa verifica del numero legale, chiesta dal senatore MURA (LNP), il Senato approva il processo verbale della seduta pomeridiana del 2 agosto.

Le comunicazioni rese dalla Presidenza nel corso della seduta sono riportate nel Resoconto stenografico.

PRESIDENTE. Sospende brevemente la seduta.

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

Discussione dei disegni di legge:

(143) MENARDI. – *Modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di ordinamento portuale*

(263) FILIPPI Marco ed altri. – *Riforma della legislazione in materia portuale*

(754) GRILLO ed altri. – *Riforma della legislazione in materia portuale*

(2403) Riforma della legislazione in materia portuale (Relazione orale)

GRILLO, *relatore*. Con il testo unificato proposto, frutto dell'approfondito lavoro condotto trasversalmente in Commissione e del coinvolgimento, attraverso un ricco programma di audizioni, di tutti i principali attori del settore, si modifica, a conclusione di un impegno protrattosi nell'arco di ben tre legislature, la legge n. 84 del 1994. Dopo la crisi che aveva colpito il settore portuale negli anni '80, tale legge razionalizzava e semplificava l'eterogenea e confusa normativa di settore, che aveva favorito la creazione di realtà portuali disomogenee, incapaci di concorrere

con le realtà estere, nonostante il primato italiano in termini di estensione di coste e di numero di porti. Il nuovo modello, improntato sulla programmazione attraverso i piani regolatori portuali, sulla privatizzazione delle attività, sull'adeguamento del lavoro portuale alla normativa europea e sull'istituzione delle autorità portuali con funzioni di coordinamento, ha avuto successo ed ha consentito di conseguire importanti risultati in termini di efficienza del sistema e di recupero di traffici. I cambiamenti intervenuti nel mondo dei trasporti marittimi, la containerizzazione dei traffici, la delocalizzazione delle attività produttive hanno reso necessaria questa ulteriore riforma, i cui punti salienti sono una modifica della *governance*, con la valorizzazione dell'autonomia e della funzione di coordinamento del presidente del porto e la corrispondente limitazione di poteri dei comitati portuali; una modifica delle procedura di nomina dei presidenti per evitare i commissariamenti; l'accelerazione delle procedure per la definizione dei piani regolatori; il miglioramento delle norme sui dragaggi per adeguare le strutture alle aumentate dimensioni delle navi; un sistema concessorio delle attività portuali che favorisca gli investimenti a lungo termine dei privati; la valorizzazione dei sistemi logistici. Il Governo Monti, con i provvedimenti sullo sviluppo ha opportunamente introdotto una, sia pur ancora limitata, autonomia finanziaria dei porti. Consegna il testo completo della relazione affinché sia pubblicato in allegato ai Resoconti della seduta (v. *Allegato B*).

PRESIDENTE. Dichiara aperta la discussione generale.

FILIPPI Marco (*PD*). La crisi economica ha pesantemente colpito i porti che, per l'assenza di un'adeguata politica industriale, non sono stati posti nelle condizioni di risolvere né le situazioni emergenziali né i problemi di prospettiva. Sono mancate le risorse, che, riconoscendo l'autonomia finanziaria, potevano essere reperite da quelle che i porti stessi generano con i loro traffici e finalizzate a investimenti urgenti, come la realizzazione di collegamenti con le reti stradali e ferroviarie o l'abbassamento dei fondali per consentire l'attracco delle più grandi navi porta-container; infine, eccessivo è stato il peso della politica nella nomina delle autorità portuali. Nonostante tali criticità, il settore, tuttavia, ha retto anche grazie alle importanti novità introdotte dalla legge n. 84 del 1994, che ha consentito l'ammodernamento delle strutture e istituito una *governance* delle autorità portuali. Con positiva condivisione degli obiettivi, le forze politiche tutte hanno responsabilmente lavorato non per destrutturare l'impianto della legge vigente, ma per adeguarlo alle mutate esigenze.

PINOTTI (*PD*). Il provvedimento in esame rappresenta il massimo risultato possibile nelle condizioni date. Esso propone un adeguamento della legge n. 84 del 1994, ritornando al suo spirito originario, e si confi-

gura come normativa di transizione, in attesa dell'emanazione delle nuove direttive europee in materia. Elementi di novità del testo sono la definizione dei ruoli e delle funzioni del presidente e del comitato portuale, ritagliando per il primo un ruolo più marcato di gestione delle questioni strategiche, nonché la definizione di una tempistica ridotta per l'adozione dei piani regolatori portuali, il cui inserimento in una programmazione nazionale può condurre ad uno strumento pianificatorio portuale unico a livello nazionale. Il disegno di legge, inoltre, recepisce la nascita di sistemi portuali integrati, quindi si prende atto di realtà che si stanno diffondendo, ma che ancora non erano considerate dal punto di vista legislativo. Importante è la previsione dell'autonomia finanziaria per le autorità portuali, anche se sottodimensionata rispetto alle esigenze.

LADU (*PdL*). Il disegno di legge in esame, che punta al rilancio dei porti, considerate strutture strategiche per l'Italia in una fase di aumento del traffico marittimo, è urgente perché la legge portuale è datata e la riforma del Titolo V della Costituzione ha redistribuito la competenza legislativa in materia tra Stato e Regioni. Il testo in esame aggiorna le procedure di valutazione d'impatto ambientale, snellisce quelle connesse all'approvazione dei piani regolatori portuali, ridefinisce il ruolo dell'autorità portuale e il riparto di competenze con l'autorità marittima, semplifica la nomina del presidente dell'autorità portuale e ne diversifica le funzioni rispetto al comitato portuale. Il disegno di legge favorisce la valorizzazione delle piccole realtà portuali (Arbatax in Sardegna potrebbe essere un esempio), nel quadro comunque di un sistema unitario. I porti devono essere messi nelle condizioni di seguire le evoluzioni del traffico marittimo, quindi occorrono dei lavori di abbassamento dei fondali portuali, pur nel rispetto dell'ambiente e dell'ecosistema, per consentire l'attracco delle navi merci più grandi ed evitare l'abbandono delle rotte italiane da parte delle compagnie di navigazione. Il disegno di legge rappresenta quindi un significativo passo in avanti, in attesa di una politica nazionale dei trasporti e di agevolazioni per nuovi investimenti infrastrutturali.

CASSON (*PD*). Il testo unitario proposto dalla Commissione, frutto di un esame lungo e approfondito, ha la funzione di rideterminare i principi fondamentali in materia di porti e di adeguare la normativa alla riforma del Titolo V della Costituzione. Proprio per quanto concerne il riparto di competenze tra Stato ed enti regionali o speciali, occorre tener conto dell'unicità del porto lagunare di Venezia, che presenta una situazione ambientale molto delicata ed in parte compromessa. In particolare, si riscontrano criticità in relazione ai costi dei servizi tecnico-nautici che riguardano anche la sicurezza nautica. Su questa materia, per quanto attiene alla specificità dei passaggi nella laguna di Venezia, è già intervenuto il Governo con un atto, che appare però insoddisfacente perché ancora consente il passaggio di navi da crociera nel canale della Giudecca e nel bacino di San Marco. In ragione di tali specificità è dunque opportuno che si intervenga sulla legge speciale per Venezia.

ARMATO (*PD*). La riforma del sistema portuale è un tema cruciale per lo sviluppo del Paese, rimasto escluso dall'incremento dei traffici marittimi, ed è da tempo attesa una revisione della normativa vigente. Nel corso della legislatura è stata riconosciuta l'autonomia finanziaria dei porti e, nel cosiddetto decreto sviluppo, sono state destinate risorse alla realizzazione di infrastrutture portuali. Il provvedimento in esame rafforza la *governance* portuale, con l'attribuzione al presidente dell'autorità di ampie competenze manageriali, nonché lo snellimento delle procedure, con possibili ricadute positive nel settore della cantieristica. La rete portuale campana è caratterizzata dalla presenza di due autorità portuali, Napoli e Salerno, che si sono sviluppate soprattutto grazie al traffico crocieristico crociere e alle cosiddette autostrade del mare, in particolare nei collegamenti con la Sicilia. Occorre infine investire su politiche che rafforzino strumenti come gli ecobonus, che vanno rifinanziati.

RANUCCI (*PD*). Le autorità portuali presidiano le coste e sono strumenti essenziali per l'apertura del Paese al commercio mondiale via mare. Tra gli elementi principali del provvedimento vi sono il riconoscimento dell'autonomia finanziaria dei porti e l'intervento sui piani regolatori portuali, necessario per garantire infrastrutture funzionali allo sfruttamento delle grandi possibilità di sviluppo offerte dalle cosiddette autostrade del mare. Di grande rilievo è inoltre l'articolo 6 del provvedimento, che stabilisce la possibilità di creare porti turistici all'interno delle autorità portuali, consentendo così il recupero di aree per la nautica da diporto e di generare, attraverso tale attività di riconversione, nuova occupazione. Particolare attenzione va infine dedicata al trasporto passeggeri, per le sue implicazioni con il turismo, un settore che, non conoscendo delocalizzazioni, riveste un ruolo di primaria importanza per la crescita del Paese.

SBARBATI (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*). La revisione della legislazione in materia portuale ha un ruolo strategico per la ripresa economica. Attraverso l'ammodernamento tecnologico, infrastrutturale e normativo, infatti, i porti italiani possono riacquistare competitività ed evitare che il traffico merci proveniente dall'Oriente sia dirottato nei porti dell'Europa settentrionale. Governo nazionale e Regione Marche devono valorizzare in modo particolare il porto di Ancona che, penalizzato dalla crisi di Fincantieri, può riacquistare slancio grazie alla realizzazione del corridoio europeo Helsinki-La Valletta e all'inserimento dello scalo dorico nelle reti transeuropee, nonché per il suo ruolo strategico di collegamento con i Balcani e il Mar Nero: servono risorse per il completamento delle opere previste nel piano regolatore. Sottolinea infine positivamente le norme sulla stabilizzazione del sostegno al reddito dei lavoratori portuali e sui fondi per gli interventi di adeguamento dei porti e per il finanziamento delle connessioni intermodali con i porti.

Presidenza della vice presidente MAURO

CAMBER (*PdL*). Il lavoro svolto in Commissione ha consentito di completare finalmente un percorso iniziato nella XIV legislatura. Il disegno di legge aggiorna il quadro normativo delineato dalla legge n. 84 del 1994 alle profonde modificazioni intervenute nel settore, rafforza le autorità portuali e semplifica gli *iter* amministrativi, in particolare le procedure di attuazione dei piani regolatori portuali. Richiama l'attenzione del Governo sulla situazione specifica del porto di Trieste, nel quale vige il regime dei punti franchi, risalente agli accordi del dopoguerra. La modifica giuridica delle modalità operative del porto di Trieste andrebbe accompagnata da investimenti adeguati che garantirebbero ritorni economici rilevanti sia a livello locale che nazionale.

DONAGGIO (*PD*). La collaborazione costruttiva realizzatasi intorno ad una proposta che introduce qualificate modifiche in un settore nevralgico dell'economia rende onore al Parlamento. Il buon funzionamento dei porti è essenziale per le prospettive di crescita del Paese. Il provvedimento ha selezionato le criticità lasciando inalterata la struttura della riforma del 1994 e presenta diversi meriti: chiarisce la ripartizione di competenze nella *governance* dei porti, rafforza il coordinamento intermodale attraverso il riconoscimento dei sistemi logistici integrati, snellisce le procedure, eleva gli standard di sicurezza, stabilizza il salario dei lavoratori temporanei del settore. Per consentire ai porti nazionali di recuperare competitività, occorre tuttavia ovviare a storiche carenze infrastrutturali e migliorare i servizi portuali attraverso una liberalizzazione più incisiva che favorisca la concorrenzialità degli scali italiani ed un coordinamento efficiente delle attività svolte a terra e in mare. Il porto di Venezia, l'unica struttura lagunare in Europa, per le sue peculiarità necessita infine di una normativa *ad hoc* che adegui le competenze dell'autorità portuale alle esigenze del traffico marittimo regolato dalle bocche di porto del sistema Mose, analogamente a quanto avviene in analoghe realtà nordeuropee.

Presidenza della vice presidente BONINO

TOMASELLI (*PD*). La riforma di iniziativa parlamentare della legge n. 84 mira a valorizzare la rete portuale nazionale per fare dell'Italia una piattaforma logistica dei traffici marittimi nel Mediterraneo. La frammentazione del sistema portuale e la sua inadeguatezza rispetto alle mutate

esigenze hanno costituito un elemento di debolezza e hanno fatto perdere all'Italia competitività a vantaggio dei porti nordeuropei e nordafricani. Per scongiurare questo rischio di marginalizzazione rispetto ai grandi traffici, occorre coordinare gli scali, investire nelle infrastrutture, programmare in un'ottica di commercio globale. Serve anche una revisione della normativa del 1994 che superi i limiti relativi alla divisione delle competenze nella *governance* portuale, che garantisca finalmente ai porti l'autonomia finanziaria, che incentivi le connessioni intermodali, che acceleri la definizione dei piani regolatori. Quale esempio positivo di integrazione dei porti va segnalato l'accordo raggiunto in Puglia, teso a valorizzare la specializzazione dei tre principali scali regionali.

BONFRISCO (*PdL*). Per valorizzare la riforma dell'ordinamento portuale occorre che il CIPE approvi il piano nazionale della logistica e che il Parlamento approvi la riforma degli interporti. La logistica oltre a valere dieci punti percentuali di PIL e a occupare un milione di lavoratori è determinante per la competitività: oltre ai costi energetici, vanno ridotti anche i costi logistici ed occorre garantire un efficientamento complessivo del sistema. Il potenziamento delle autostrade del mare deve essere accompagnato dall'ammodernamento delle infrastrutture legate ai corridoi europei e dal sostegno all'autotrasporto: a tale riguardo, è stata negativa la soppressione della consulta per l'autotrasporto, che ha comportato esigui risparmi di spesa ed ha privato di uno strumento prezioso nell'ottica del perseguimento dell'efficienza logistica.

BORNACIN (*PdL*). Dopo dieci anni di lavoro si giunge finalmente alla riforma della legge n. 84, che pure fu a sua volta una riforma epocale che di fatto ha salvato la portualità italiana, soprattutto grazie al passaggio dalla gestione pubblica, spesso inefficiente, a quella privata. La riforma in esame nasce da più iniziative parlamentari ed è stata fortemente difesa anche dalle pressioni delle categorie che si opponevano all'innovazione, le cui istanze sono state tuttavia considerate e con le quali si è pervenuti a soddisfacenti compromessi. Fra gli elementi più importanti vi sono senz'altro l'affermazione del principio dell'autonomia finanziaria dei porti, la modifica dei meccanismi di nomina e dei poteri del presidente dell'autorità portuale, la velocizzazione dei tempi di attuazione dei piani regolatori portuali e la possibilità di rivalutare le aree interne dei porti inutilizzate.

BLAZINA (*PD*). È auspicabile che si giunga celermente all'approvazione definitiva della riforma della legge n. 84 del 1994, di cui si discute da troppo tempo e rispetto alla quale è stato raggiunto, grazie ad un intenso lavoro trasversalmente condiviso, un buon punto di mediazione. L'assetto del settore portuale necessita infatti di un ammodernamento non più rinviabile se si intendono affrontare le nuove sfide della globalizzazione e dell'allargamento dell'Unione europea. A tale proposito, sottolinea l'importanza della collaborazione e promozione congiunta tra i porti

del Nord Adriatico riuniti nella NAPA (North Adriatic Ports Association) cui aderiscono i porti di Trieste, Capodistria, Fiume, Venezia e Ravenna, per attrarre nuovi traffici dall'Estremo Oriente. Servono investimenti pubblici e privati per il potenziamento delle infrastrutture, portuali e intermodali, per sfruttare le opportunità offerte dai due corridoi che attraversano il Friuli Venezia Giulia. È auspicabile l'istituzione di un'autorità portuale regionale unica, con una *governance* più ampia, autonoma ed autorevole.

MUSSO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*). Non si può considerare soddisfacente la riforma cui si è pervenuti dopo anni di confronto sul tema della portualità italiana. La legge che con essa si modifica aveva già impresso una svolta storica nel settore, che fece ripartire ambiti importanti del commercio nazionale, verso l'Europa e verso il resto del mondo. Ad un sistema di porti fatto di piccoli monopoli gestiti da soggetti pubblici inefficienti si sostituì un impianto imprenditoriale privato e concorrenziale che ha attirato di nuovo gli investimenti. Ora il ruolo dei porti italiani può ulteriormente crescere a seguito dell'enorme interscambio con l'Estremo Oriente; bisogna però confrontarsi con una serie di trasformazioni epocali: gigantismo navale, automazione dei processi portuali, containerizzazione, ruolo del ciclo intermodale. La riforma in esame non può dirsi esaustiva, perché interviene positivamente su alcuni nodi lasciati insoluti dalla legge del 1994 in tema di *governance* e pianificazione territoriale, ma è debole sul tema dei dragaggi e soprattutto su quello dell'autonomia finanziaria delle autorità portuali, elemento fondamentale per garantire investimenti e competitività.

CASTELLI (*LNP*). Rispetto alla legge n. 84 del 1994, così spesso evocata nel corso del dibattito, che fu una svolta epocale e che fece ripartire il sistema portuale in un'epoca difficile anche sul fronte delle lotte sindacali, la riforma in esame costituisce certamente un avanzamento positivo, ma non consente soverchie illusioni circa la risoluzione di problematiche annose intrinseche alla portualità italiana. L'Italia sconta gravi e difficilmente risolvibili (anche per problemi di natura orografica) carenze infrastrutturali, ad esempio nella estensione delle banchine portuali e nei retroporti. Il costo del lavoro e dei servizi continua ad essere troppo alto rispetto ai competitori, il che ha ovvie ricadute negative sull'attrattiva degli investimenti stranieri. Esistono poi problemi di natura culturale: il traffico marittimo che passa da Suez preferisce spendere qualche giorno in più per attraccare in Nord Europa, sapendo che nei porti italiani perderebbe ancora più tempo per i soli controlli doganali; senza contare gli ostacoli di natura ideologica frapposti a progetti come quello sulla navigabilità del Po, che comporterebbe indubbi vantaggi economici ed anche dal punto di vista ambientale.

PRESIDENTE. Rinvia il seguito della discussione generale ad altra seduta.

Interventi su argomenti non iscritti all'ordine del giorno

PERDUCA (PD). Sollecita un chiarimento del Governo in ordine allo stato di avanzamento delle procedure connesse alla revoca di una onorificenza conferita dallo Stato italiano al presidente siriano Assad.

PRESIDENTE. Invita a presentare un atto di sindacato ispettivo.

FLERES (CN:GS-SI-PID-IB-FI). Sollecita un'informativa del Ministro della giustizia in ordine alla drammatica situazione in cui versano le carceri, dove i suicidi di detenuti e di personale di polizia penitenziaria sono sempre più diffusi, sull'esito dei provvedimenti cosiddetti svuota carceri e su eventuali nuove misure allo studio del Governo.

BERTUZZI (PD). Sollecita la risposta all'interrogazione 3-02922, circa l'utilizzo della pratica della frantumazione delle rocce per l'estrazione del petrolio e del gas, che è stata messa in relazione agli effetti il sisma che ha colpito l'Emilia.

MENARDI (CN:GS-SI-PID-IB-FI). Sollecita un'informativa del Governo sulla vicenda relativa all'ALCOA e, più in generale, sulla crisi industriale del Paese, che sta diventando un problema di ordine sociale.

PRESIDENTE. La Presidenza auspica che tali problematiche possano essere affrontate, con esito positivo, nella prossima Conferenza dei Capi-gruppo, prevista per domani.

Dà annuncio degli atti di indirizzo e di sindacato ispettivo pervenuti alla Presidenza (v. *Allegato B*) e comunica l'ordine del giorno delle sedute del 12 settembre.

La seduta termina alle ore 20,07.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza della vice presidente BONINO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 17,01*).
Si dia lettura del processo verbale.

BONFRISCO, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 2 agosto.*

Sul processo verbale

MURA (*LNP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MURA (*LNP*). Signor Presidente, chiediamo 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).

Il Senato è in numero legale.

Ripresa della discussione sul processo verbale

PRESIDENTE. Metto ai voti il processo verbale.

È approvato.

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 17,07*). (*Brusì*).

Onorevoli colleghi, per cortesia, in queste condizioni non è possibile neanche iniziare la seduta. Abbiate la cortesia di fare silenzio. (*Brusì*).

Suspendo la seduta per dieci minuti.

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

Discussione dei disegni di legge:

(143) MENARDI. – Modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di ordinamento portuale

(263) FILIPPI Marco ed altri. – Riforma della legislazione in materia portuale

(754) GRILLO ed altri. – Riforma della legislazione in materia portuale

(2403) Riforma della legislazione in materia portuale

(*Relazione orale*) (**ore 17,18**)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge nn. 143, 263, 754 e 2403, nel testo unificato proposto dalla Commissione.

Il relatore, senatore Grillo, ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni, la richiesta si intende accolta.

Pertanto, ha facoltà di parlare il relatore.

GRILLO, *relatore*. Signora Presidente, il disegno di legge che arriva oggi in Aula ha un particolare e importante significato politico, non solo per la rilevanza della materia – la portualità – in un Paese come l'Italia che, lo ricordo, è il più ricco di porti in Europa, ma perché costituisce una risorsa e un'opportunità per un Paese, come il nostro, che è ancora in una fase difficile: il significato politico del provvedimento è dunque fin troppo evidente.

Un altro aspetto che voglio sottolineare all'inizio di questa mia relazione, signora Presidente, è il fatto che per la prima volta... (*Brusio*).

PRESIDENTE. Scusi un attimo, signor relatore.

Colleghi, ricordo a chi non fosse interessato alla discussione in corso che il Senato dispone di diversi locali in cui è possibile svolgere altri tipi di colloqui. Lo dico per rispetto al relatore, un vostro collega, che sta intervenendo. Per cortesia!

GRILLO, *relatore*. Signora Presidente, l'ulteriore valore politico di questo disegno di legge è rappresentato dal fatto che questo è un disegno di legge di iniziativa parlamentare, ed è frutto di un lavoro congiunto da parte di tutti i Gruppi che, dal 2002 (perché noi abbiamo iniziato questa istruttoria per modificare la legge del 1994 ben dieci anni fa), hanno sviluppato un lavoro in maniera unitaria, nel Comitato ristretto, con confronti che hanno visto i Gruppi lavorare con intenti costruttivi e una obiettiva e franca collaborazione, ed è il risultato anche di una collaborazione altrettanto costruttiva che il Governo ha svolto. Do atto a questo Ministro e al Ministro precedente, il collega Matteoli, di avere operato in collaborazione, senza pretendere imposizione di alcun tipo.

Quindi, il disegno di legge che oggi arriva in Aula è il risultato di una meditazione approfondita e lunga. Lunga perché, lo ricordavo in precedenza, sono dieci anni che discutiamo della necessità di fare questa riforma; approfondita perché prima di giungere al punto in cui siamo, in questi anni, non solo abbiamo avviato un confronto con tutti i colleghi della Commissione, ma abbiamo anche visitato le più importanti realtà portuali in Italia, fuori d'Italia e addirittura fuori dell'Europa. E poi perché abbiamo avviato una approfondita analisi, interpellando tutti i protagonisti del settore, le amministrazioni locali, gli enti, le associazioni, le organizzazioni di settore e le organizzazioni sindacali.

Quindi, io penso che tutte queste audizioni che abbiamo fatto (e che, tra l'altro, sono a disposizione dei colleghi agli atti della Commissione lavori pubblici) ci abbiano aiutato e ci consentano di arrivare ad avanzare una proposta che, io mi auguro, possa essere apprezzata e condivisa dalla più parte dei colleghi presenti. Ovviamente, stiamo parlando della portualità italiana. Stiamo parlando dei porti, signora Presidente.

Chiedo alla Presidenza l'autorizzazione a consegnare il testo scritto della relazione, con allegate delle tabelle che aiutano a capire alcune definizioni, che mi permetterò di proporre alla riflessione dell'Aula.

PRESIDENTE. La Presidenza l'autorizza in tal senso.

GRILLO, *relatore*. Qui mi limito solo a sintetizzare i contenuti di questa relazione perché ritengo che valga la pena farlo, per l'economia del nostro dibattito.

L'esigenza di consegnare un testo scritto deriva dal fatto che io ritengo l'appuntamento di quest'oggi, se mi è consentito dirlo, anche a titolo personale, il raggiungimento di un traguardo, il compimento di uno sforzo che, insieme ai colleghi della 8ª Commissione in questa legislatura, nella precedente e nella XIV legislatura, abbiamo compiuto insieme.

Per comprendere meglio il significato di questa riforma che oggi approda in Aula conviene fare un passo indietro e riflettere su cosa fosse l'organizzazione portuale prima dell'approvazione della legge del 1994.

Fino al 1994 l'organizzazione e l'ordinamento dei porti venivano fondamentalmente regolamentati dal codice della navigazione, dal testo unico sui porti e le spiagge e dalle diverse norme che avevano istituito consorzi autonomi, enti, provveditorati o aziende in Italia, creando un mosaico molto diversificato.

Le competenze affidate dal codice della navigazione e tutte queste norme avevano creato una realtà assai disomogenea nel nostro Paese: una realtà disomogenea che era soprattutto mirata a tutelare il bene porto visto in quanto realtà a sé stante e, in qualche modo, anche staccata dal territorio.

Certamente, quelle norme non hanno favorito lo sviluppo di realtà funzionali territoriali e neanche l'attività logistica. Anzi, sono state una sorta di impedimento a realizzare pianificazioni territoriali attorno agli ambiti portuali.

Queste realtà legislative, fin dalla seconda metà degli anni settanta e poi degli anni ottanta, si è capito che erano inadatte ad utilizzare le potenzialità, che pure già allora esistevano, di un Paese con più di 8.000 chilometri di coste e con tanti porti a disposizione.

Per questo motivo, proprio alla fine degli anni ottanta, entrò in crisi questo modello e si cominciò a pensare quale potesse essere una riforma per razionalizzare l'intero sistema. Prese corpo il lavoro legislativo che nel corso di due legislature vide il varo della legge 28 gennaio 1994, n. 84. Essa fondamentalmente introduceva i quattro seguenti principi fondamentali, che hanno consentito non solo il recupero di traffici a favore dei porti del nostro Paese, ma un rilancio a tutto campo della portualità dell'Italia.

In primo luogo, introduceva una logica di programmazione e pianificazione del territorio portuale, mediante la definizione del concetto di piano regolatore portuale e delle sue procedure di perfezionamento.

In secondo luogo, introduceva la regolamentazione delle attività, in particolare delle operazioni portuali, dando il via ad una privatizzazione non dei porti, ma delle attività che vi si svolgevano e che vi si sarebbero svolte.

In terzo luogo, introduceva una ridefinizione del lavoro portuale, anche attraverso l'avvio di un processo di progressivo affinamento norma-

tivo, inteso a rendere le norme italiane coerenti con quelle europee, con una soppressione del cosiddetto sistema del salario garantito. Fino a quegli anni, infatti, venivano garantiti anche gli operatori che non lavoravano nei porti, appunto secondo la logica del salario garantito.

In quarto ed ultimo luogo, introduceva l'istituzione delle autorità portuali, che erano e sono un tipico di esempio di trasferimento ad un soggetto composito di funzioni necessarie per il raggiungimento di finalità statali. L'importanza di questa scelta, quindi, non derivava dal fatto in sé, ma da ciò che il legislatore doveva decidere che fossero le autorità portuali, cioè enti di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo, con compiti di regolamentazione.

Si tratta quindi di un modello vincente, che ha funzionato ed ha razionalizzato l'intera portualità del nostro Paese, con un aspetto che voglio sottolineare, perché purtroppo molto spesso la pubblicistica non si sofferma su questi aspetti. Prima dell'avvio della riforma del 1994, gli occupati nei porti – e intendo riferirmi a coloro che erano occupati direttamente in capo ai consorzi portuali, alle aziende dei mezzi meccanici, cioè a tutte le strutture che... (*Brusio*).

PRESIDENTE. Scusi un attimo, signor relatore.

Colleghi, il primo dovere della Presidenza è consentire di intervenire senza la necessità di urlare, in particolare al relatore. Se consentiste questa operazione, credo sarebbe meglio per tutti. Compito primo di una Presidenza, lo ribadisco, è garantire a chi interviene di poterlo fare senza bisogno di urlare.

GRILLO, *relatore*. Come dicevo, signora Presidente, il modello dell'autorità portuale è stato vincente, non solo perché da allora, ossia dal 1994, si sono recuperati ingenti traffici e l'Italia ha cominciato a competere con i porti più moderni del Nord Europa, ma anche perché si sono razionalizzati un sistema ed un settore. Valga per tutti quest'elemento: i dipendenti che svolgevano attività nei vari enti organizzati prima dell'avvento della riforma del 1994 erano tra i 10.000 ed i 10.500; oggi i dipendenti in capo alle 24 autorità portuali sono meno di 1.300. Quindi, si è fatta un'azione di razionalizzazione, con un forte contenimento del personale dipendente che, secondo la mia opinione, è servita a qualificare l'operatività di queste autorità portuali.

I compiti previsti dal legislatore nel 1994 in capo alle autorità portuali erano indicati dalla legge: funzioni consultive e propositive in materia di pianificazione urbanistica; funzioni di amministrazione, regolamentazione e organizzazione delle attività portuali e del territorio; funzioni di promozione e di indirizzo del porto, volte allo sviluppo dei traffici; coordinamento delle attività svolte nei porti; amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo.

Le innovazioni introdotte dalla legge di riforma del 1994 sono state rilevanti e tutte positive. Il sistema porto anche nel nostro Paese è tornato a generare ricchezza ed occupazione: ne fanno fede i ripetuti Rapporti sul-

l'economia del mare realizzati dal *cluster* marittimo-portuale, che nello specifico ha indicato elementi veramente positivi che io voglio allegare a questa relazione per darvi conto di una crescita dei traffici, dell'occupazione indiretta e degli investimenti che sono stati fatti nei porti dal 1994 ad oggi. D'altro canto, anche nel documento conclusivo dell'indagine conoscitiva sulla situazione del sistema portuale italiano che la 8ª Commissione ha condotto al termine della XIV legislatura manifestavamo apprezzamento per quello che era successo in alcuni porti italiani: è il caso di Gioia Tauro, ma anche delle significative *performance* di scarico di Genova, La Spezia e Livorno, che con il traffico containerizzato avevano registrato un incremento sensibilissimo dei traffici merci.

Si comincia a discutere proprio in questi anni, all'inizio degli anni 2000, della necessità di riformare la legge del 1994, perché nel frattempo il mondo dei trasporti marittimi sta velocemente cambiando: il traffico containerizzato si sta affermando; c'è una delocalizzazione, a seguito della più grande rivoluzione che esplose nel pianeta, la rivoluzione informatica, che genera appunto la delocalizzazione, che a sua volta genera una sorta di globalizzazione; quindi, già all'inizio degli anni Duemila si ipotizzava che Cina, India e Giappone sarebbero riusciti a produrre oltre il 50 per cento del PIL mondiale. Oggi siamo a questo risultato perché c'è un trasferimento di ricchezza nei confronti delle aree che fino ad allora avevano prodotto il maggiore incremento sul PIL.

Le ipotesi di riforma di cui si è discusso inizialmente erano fondamentalmente riferite a questi aspetti: a un rafforzamento del ruolo delle autorità portuali in quanto tali, dei Presidenti delle autorità portuali, perché nel porto – ahimè! – si registravano comportamenti talvolta irrazionali (qualcuno giornalmente ha parlato di varie Repubbliche presenti nei porti: di qui la necessità di ricondurre il governo dei porti ad una struttura unitaria, a un capo); il riconoscimento di una piena autonomia finanziaria dei porti stessi, elemento ancora più importante dopo l'avvio delle restrizioni, dei tagli di bilancio che si è cominciato a fare nel 2008 nei confronti della portualità (un'autonomia finanziaria che ci ha sempre convinto perché, se è vero, come è vero, che ancora lo scorso anno le importazioni generate nei nostri porti hanno originato introiti per oltre 11 miliardi, noi per alcuni anni abbiamo insistito sulla necessità che almeno una parte di queste risorse debbano rimanere ai porti che li hanno originati); la semplificazione e la velocizzazione delle procedure di pianificazione e realizzazione delle infrastrutture portuali; la necessità di specificare meglio il lavoro portuale. Questi sono stati gli argomenti all'inizio della riflessione che abbiamo condotto in questa legislatura per rimettere mano alla legge di riforma.

Ovviamente, come ho detto poco fa, abbiamo fatto questo lavoro in sintonia con i diversi Gruppi; abbiamo lavorato cercando ostinatamente di confermare che, essendo i porti un *asset* fondamentale del nostro Paese, ancora poco sfruttato rispetto alle potenzialità, non c'era necessità di distinguere tra destra e sinistra ma di privilegiare e valorizzare questo elemento, che è unico.

Signora Presidente, l'Italia, il mio Paese, è il Paese più ricco di porti. Quando abbiamo discusso, tante volte, di questo aspetto e ci siamo confrontati pacatamente siamo arrivati alle medesime conclusioni: non ha senso che continuiamo a subire la concorrenza di porti del Nord Europa e non ha senso che le grandi navi che escono da Suez debbono preferire gli scali di Rotterdam, Amburgo e Anversa essendo costrette a fare sei giorni di navigazione in più piuttosto che accedere ai porti del Nord Tirreno, del Nord Adriatico e anche della Campania e della Toscana.

Tutto ciò è avvenuto perché non abbiamo avuto in questi anni la capacità di organizzare modernamente i porti del nostro Paese e di realizzare le infrastrutture di collegamento tra i porti e i retroporti. Ma se ci mettiamo nelle condizioni di poter fare tutto questo siamo convinti di recuperare molto in termini di ricchezza prodotta nei porti.

Tanto per dare una definizione e non tanto uno *slogan*, dico sempre che la globalizzazione ci ha penalizzato, perché non c'è dubbio che essa ha favorito la delocalizzazione: molte imprese cioè sono andate a costruire impianti, fabbriche e quant'altro nei Paesi dove il costo della manodopera era assai più contenuto. La globalizzazione di ritorno consiste nella possibilità che hanno l'Europa, soprattutto, e, ovviamente, anche l'America, come grandi mercati di consumo, di calamitare ingenti traffici di merce da quei Paesi che oggi, e per tanti anni ancora, produrranno un *surplus*, perché non saranno, per tanti anni ancora, mercati di consumo: vedi la Cina e l'India. Quindi, dovremo assistere e assisteremo a ingenti correnti di traffico di esportazione dalla Cina e dall'India verso l'America.

Ciò comporterà una valorizzazione di tutti i porti che si affacciano sul Pacifico, cosa che sta già venendo. I porti americani più trafficati ormai sono quelli che insistono sul Pacifico. Le merci che proveranno dalla Cina e dall'India verso l'Europa usciranno da Suez e impatteranno con la piattaforma logistica più importante del Mediterraneo: l'Italia.

In ragione di questo abbiamo – ripeto – messo mano a questa riforma che oggi portiamo all'attenzione del Senato. Tra i suoi caratteri più importanti vi è da sottolineare il fatto che abbiamo modificato la *governance* cioè abbiamo deciso politicamente che la figura del presidente del porto debba essere valorizzata. Finora – ahimè – i presidenti dei porti erano nella loro operatività fortemente condizionati dai comitati portuali, che sono una sorta di Parlamento: ne fanno parte imprenditori, sindacati, *manager*, istituzioni. Noi invece abbiamo cambiato questa impostazione nel nuovo testo delimitando i compiti del comitato. Il resto, quindi l'ordinaria amministrazione, lo deve fare il presidente in completa autonomia, perché il paradosso è che oggi, dentro una cinta portuale, se deve essere approvato un passo carrabile, si deve andare al comitato portuale. Dopodiché, immaginiamo di affidare al presidente del porto anche una funzione di coordinamento. Certo, non immaginiamo che il presidente del porto arrivi a comandare il colonnello della Guardia di finanza o il direttore della Dogana. Immaginiamo però che il presidente del porto sia l'unica persona titolata a organizzare riunioni di coordinamento e possa, mettendo tutti attorno a un tavolo, chiarire se qualcosa non va e perché. Si è deciso, in

sostanza, un aumento della capacità di coordinamento e di indirizzo politico da parte dei presidenti dei porti.

In secondo luogo, sempre in questo senso abbiamo modificato le procedure per la nomina dei presidenti in modo tale da evitare possibili commissariamenti. Quindi, non più un commissariamento che nasce per il fatto che il Ministro o il Presidente della Regione di riferimento non vanno d'accordo, ma una logica in forza della quale l'ultima parola è affidata al Consiglio dei ministri che delibera dopo aver acquisito il parere favorevole dei due terzi della Conferenza Stato-Regioni.

Immaginiamo infine di accelerare, con una temporalizzazione che durerà al massimo dodici mesi, le procedure necessarie per approvare un piano regolatore portuale. In merito all'ultima volta che a casa nostra, in Liguria, a Genova, è stata approvato un piano regolatore portuale, ci sono voluti più di sei anni dal momento in cui il progetto è stato presentato al momento in cui la Regione ha firmato il decreto. Noi, al contrario, anche attraverso l'inserimento dello strumento del silenzio-assenso, e comunque con una temporalizzazione che vede impegnati gli enti locali che riteniamo debbano essere primariamente coinvolti (e quindi non violentati), immaginiamo che entro 12 mesi un piano regolatore debba poter essere approvato.

Abbiamo modificato, migliorandole – secondo noi – anche le norme relative ai dragaggi, con un approccio sostanzialmente di questo tipo: con il gigantismo navale che si fa avanti, la maggior parte dei nostri porti non è in grado di poter consentire l'accosto di navi *container* di ultima generazione, per cui i porti vanno dragati; stabiliamo allora procedure chiare e prevediamo tutte le cautele da osservare per evitare azioni che possano produrre inquinamento. La logica è, in ogni caso, di favorire il dragaggio nei porti.

Come quarto elemento caratterizzante, immaginiamo un sistema concessorio in capo ai privati che favorisca coloro che si candidano a gestire i *terminal* in maniera tale che, chi rispetta i piani finanziari, chi investe maggiormente, abbia garantite concessioni più lunghe nel tempo.

Le norme approvate dal Governo Monti in questo scorcio di legislatura, quali la defiscalizzazione applicata anche agli investimenti nei porti, secondo noi vanno nella direzione giusta, e quindi si saldano con la nostra proposta.

Signora Presidente, il Comitato ristretto aveva redatto un testo, ma si è bloccato su una questione per circa tre anni: lo sbocco dell'autonomia finanziaria. Nel frattempo il Governo Monti, con i due provvedimenti sullo sviluppo, uno varato nel mese di febbraio e l'altro di recente, ha recuperato parte delle norme contenute nel testo del Comitato ristretto e le ha fatte diventare legge; questo per quanto riguarda la defiscalizzazione, l'applicazione del *project* e l'autonomia finanziaria.

Sull'autonomia finanziaria, certo, non siamo contenti e soddisfatti del tetto di 70 milioni di euro. Tuttavia, ci sembra che questo possa rappresentare un primo passo nella direzione giusta per rivedere successivamente

anche questa norma e renderla più generosa nei confronti dei sistemi portuali.

Ovviamente nel progetto di riforma c'è una valorizzazione dei sistemi logistici, insieme ad altre questioni di secondaria importanza. Mi preme dire che non abbiamo modificato l'accordo del 2007 sui servizi tecnici nautici: abbiamo tradotto in norma quell'accordo sapendo, che quando l'Unione europea richiederà una maggiore coerenza, con norme più stringenti e direttive più pregnanti in ordine ad una liberalizzazione più aperta e più soggetta alla concorrenza di detti servizi, il Parlamento saprà certamente adeguarsi.

Signora Presidente, purtroppo il tempo a disposizione non mi favorisce. Non mi è consentito di leggere quanto è stato scritto, per cui consegno il testo scritto alla Presidenza in modo che rimanga agli atti. Si tratta di un dettaglio ancora più puntuale e preciso delle norme che abbiamo concordemente valutato ed approvato in sede di Comitato ristretto.

Concludo, signora Presidente, ringraziando i colleghi della 8ª Commissione: non capita spesso in questi tempi di affrontare un argomento complesso e strategico come la riforma dei porti di un Paese che – torno a dire – ne è il più ricco in Europa e trovare una consonanza, anche in questa legislatura, naturalmente con i colleghi del PDL, ma anche del PD, dell'UDC, della Lega e dell'Italia dei Valori, con tutti coloro che si sono impegnati nella Commissione di merito ed hanno contribuito al varo di un testo che – secondo la mia opinione – è un punto di convergenza importante. Esso rappresenta un passo in avanti nella direzione giusta. È sicuramente migliorabile, anzi è certamente migliorabile, ma, rispetto alle condizioni politiche nelle quali ci siamo mossi, mi sembra un punto di approdo molto importante.

Ringrazio anche il Governo, nella persona del ministro Passera, del vice ministro Ciaccia e del sottosegretario Improta, che sono sempre stati presenti in Commissione con il loro contributo, anticipando – come ho detto poco fa – alcune delle decisioni che noi avevamo individuato nel testo del Comitato ristretto. (*Applausi dal Gruppo PdL. Congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Filippi Marco. Ne ha facoltà.

FILIPPI Marco (PD). Signora Presidente, onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, oggi – è il caso di dirlo, parlando di porti – approda finalmente in Aula il disegno di legge di riforma della legislazione in materia portuale.

Il quadro attuale delle realtà portuali italiane non è entusiasmante. La crisi, che ha certo colpito duramente il nostro Paese, non ha risparmiato neppure questo settore, che forse ha scontato anche più di altri la latitanza dell'azione di Governo di questi anni. Sono mancate, come direbbero gli economisti, *vision* e *mission*. In termini più diretti e crudi, possiamo affermare che l'assenza di una politica industriale, che le strategie di sviluppo dei nostri scali avrebbero invece richiesto, non ha messo i nostri porti in

condizione di affrontare né le emergenze, né tanto meno i problemi di prospettiva.

Sarebbe stato necessario realizzare davvero e nei fatti un sistema portuale italiano, cosa che, invece, nonostante le molteplici vocazioni e potenzialità, ancora non è. Talvolta, anzi, la sensazione è stata quella di voler procedere in senso contrario, mortificando potenzialità in ragione della pretesa di un controllo diretto dei porti, magari con un'accorta politica delle nomine nel dedalo di una procedura divenuta ormai anacronistica. Alchimie politiche che, come spesso accade, hanno dato luogo in alcuni casi ad obbrobri, frutto di spericolati equilibrismi politici che, come al solito, hanno finito per essere avulsi dal compito che erano chiamati a svolgere e inadeguati a mantenere gli impegni assunti. Anche questo è accaduto nella portualità italiana!

Ma soprattutto sono mancate le risorse da finalizzare agli investimenti necessari ed urgenti, come ricordava correttamente il relatore quelle risorse che potevano essere invece agevolmente reperite tra quelle che gli stessi porti generano con i loro traffici. Molto semplicemente, sarebbe bastato voler dare davvero attuazione a quello che, fin dal varo della legge n. 84 del 1994, doveva costituire il cardine di uno sviluppo autonomo della portualità italiana, rappresentato dal riconoscimento dell'autonomia finanziaria.

In questo senso, abbiamo apprezzato il recente provvedimento emanato da questo Governo in occasione del decreto sulla crescita, riguardante l'autonomia finanziaria dei porti, anche se molta strada – è bene dirlo – occorre ancora fare per una compiuta attuazione del principio a cui si ispira.

Quello che è mancato, insomma, è stata la lungimiranza di cogliere l'opportunità rappresentata dal complesso degli scali portuali italiani, che potevano rappresentare un ottimo settore di investimento per ammodernare il Paese dal punto di vista infrastrutturale e logistico, senza neppure la necessità di ingenti risorse. Si trattava di realizzare infrastrutture di collegamento che collegassero i nostri scali portuali alle principali arterie ferroviarie ed autostradali. Si trattava – lo ricordava correttamente il relatore – di trovare le risorse, poche ma essenziali, per produrre l'approfondimento necessario dei fondali per coglierne appieno le potenzialità, dal momento che un nuovo gigantismo navale, legato soprattutto alle porta-container, da tempo rischia di mettere fuori gioco i nostri scali. Ancora più colpevole è stato non averlo compreso in una fase di crisi economica pronunciata come quella che stiamo vivendo.

Nonostante tutto questo, possiamo dire che il vasto settore dell'economia marittima e portuale ha tenuto, mantenendo intatte tutte le sue potenzialità. Alla valorizzazione di queste realtà, in un contesto di scenari competitivi internazionali particolarmente mutevoli, la nostra forza politica ha cercato sempre di dare un contributo qualificato.

Questo disegno di legge, infatti, non avrebbe potuto essere stato esaminato se non si fossero registrate due precondizioni essenziali che abbiamo condiviso fin dall'inizio di questa legislatura con il relatore del

provvedimento: un giudizio sostanzialmente positivo sulla legge n. 84 del 1994 attualmente vigente. Una riforma che ha funzionato perché, nella misura in cui sono state finanziate le leggi di settore, ha consentito l'ammmodernamento delle infrastrutture portuali e il conseguente incremento dei traffici, talvolta anche considerevole. Una riforma che ha funzionato perché ha istituito una *governance* delle realtà portuali che, dopo una primissima fase di rodaggio, ha costituito una risorsa preziosa per la dialettica sui territori, dando luogo a significativi accordi di programma e svariate intese per lo sviluppo economico di questi, facendosene interprete e talvolta anche protagonista. Le autorità portuali sono state, nel loro complesso, davvero un valore aggiunto per lo sviluppo dei territori interessati e più complessivamente per il Paese. Una riforma che ha funzionato, insomma, perché ha rappresentato un modello regolato di apertura al mercato e alla concorrenza nei porti e tra i porti, senza far pagare per intero il costo della competizione ai soggetti più deboli, al lavoro e ai lavoratori in primo luogo, e avendo ben chiaro anche quali erano i pilastri di funzionamento delle attività portuali, a partire dai servizi tecnico-nautici, servizi di interesse generale deputati alla sicurezza della navigazione portuale e al valore indiscutibile e sempre riconosciuto delle capitanerie di porto, non a caso autorità marittime essenziali per la sicurezza in mare sotto il profilo sia *safety* che *security*.

La seconda preconditione di successo di questo lavoro è stata data dai limiti che a questo stesso lavoro, in maniera consapevole, sono stati posti.

Va detto, per onestà, che questa probabilmente non è la riforma della legge n. 84 del 1994, ma di certo, se la Camera dei deputati l'approverà nei tempi utili di questa legislatura, e va detto che le condizioni obiettivamente ci sono tutte, questa legge chiuderà la stagione della n. 84 del 1994, colmandone tutte le lacune più vistose che in questi anni si sono manifestate. Con questa legge, infatti, non si destruttura, né si contraddice l'impianto originario della legge, pur rinnovandola integralmente in alcune sue parti. Del resto, non a caso non si è intervenuti sul codice della navigazione, e non è detto che una futura azione di riforma debba partire proprio da questo aspetto.

Segnalare i propri limiti, definire il perimetro della propria azione con consapevolezza non è mai fattore di debolezza, ma talvolta è, all'opposto, fattore di assennatezza e di lungimiranza. Il progresso di una norma o l'evoluzione di un quadro complesso di norme, come quello rappresentato dalla legge n. 84 del 1994, sottoposta per di più negli anni a revisioni e manutenzioni ordinarie (se ne contano 23 nei 18 anni di vita), è tanto più forte ed irreversibile quando non fa strame delle norme esistenti. In questo senso la gradualità del cambiamento deve essere assunta non come parzialità dell'intervento, ma come fattore di evoluzione consapevole e il più possibile, ovviamente, condivisa.

Di questa assennatezza diamo oggi volentieri conto al Presidente e relatore del provvedimento, senatore Grillo, che ha condotto questo dise-

gno di legge condiviso nel porto dell'Aula attraverso davvero perigliosi flutti.

La discussione generale, appena aperta, sono certo darà il senso della variegata realtà portuale presente nel nostro Paese, mettendo in luce, come sempre, potenzialità e contraddizioni. Il compito del legislatore rimane quello di favorire le prime e determinare le condizioni per il superamento delle seconde: non so se e in che misura siamo riusciti con il lavoro in Commissione in questo intento.

Ritengo, comunque, anch'io – come ha attestato il relatore – un valore politico non disprezzabile aver potuto sempre lavorare per questo obiettivo e con uno spirito proteso a superare differenze talvolta apparentemente insanabili, nella consapevolezza di dover ricercare punti di sintesi più avanzati per soluzioni nell'interesse generale del Paese e in quello più specifico della portualità italiana. (*Applausi dal Gruppo PD*).

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

PINOTTI (*PD*). Signora Presidente, ringrazio il relatore e i colleghi della 8ª Commissione che tanto hanno lavorato su questo provvedimento. Ringrazio anche perché è stato richiesto ad una senatrice di Genova di portare la voce di una città che ha un porto molto importante.

Ho apprezzato gli interventi perché hanno giustamente riconosciuto, da un lato, il lavoro fatto e, dall'altro, anche i limiti: credo che questa riforma di cui oggi discutiamo sia il massimo risultato ottenibile nelle condizioni date e, quando si prende atto di queste cose e si decide di raggiungere un risultato, credo si compia un'azione saggia e importante. Penso, quindi, che bene abbiano fatto i colleghi ad arrivare a questo risultato e mi auguro che la Camera possa rapidamente approvare questo provvedimento.

L'urgenza è stata sottolineata da chi mi ha preceduto, e non ci torno: il disegno di legge in esame è talmente urgente che sapete che su uno dei temi più importanti, quello dell'autonomia finanziaria, si è lavorato molto anche in altri provvedimenti. In particolare, per quanto riguarda questo tema, abbiamo fatto un piccolo ma importante passo avanti perché abbiamo sancito un principio nel decreto-legge riferito alla crescita che abbiamo approvato a giugno. Ricordo soltanto incidentalmente che l'importante intuizione di lasciare parte dei proventi dell'attività portuale ai porti perché potessero agire rapidamente era già stata del Governo Prodi. Lì si parlava di extragettilo, ma è chiaro che in un periodo di crisi non possiamo parlare di questo e oggi facciamo un discorso sulla produttività complessiva. Credo, però, sia importante aver reinserito questo punto.

Come è stato detto, siamo di fronte ad un importante adeguamento della legge n. 84 del 1994. Altre leggi erano intervenute per ridimensionare anche importanti novità. In questo senso, con questo lavoro si riporta lo spirito originario della legge n. 84 del 1994 e si introducono delle modifiche determinate dai cambiamenti che ci sono stati in questi anni. È una normativa utile ed è anche una normativa ponte, perché sappiamo che pre-

sto ci saranno nuove direttive europee. Ci sarà tra poco un confronto a Bruxelles e nel 2013 ci sarà una nuova direttiva europea (la cosiddetta direttiva Kallas). Benché si tratti di norme di transizione, esse accompagnano e favoriscono le trasformazioni. Ho parlato di Genova, ma sono anche una senatrice ligure e nella mia Regione abbiamo tre porti importanti (oltre a Genova, ci sono La Spezia e Savona), e ciascuno sta sviluppando una propria specificità ed una crescita significativa.

Per quanto riguarda le novità importanti della legge, come è stato detto, il ruolo del presidente dell'autorità portuale diventa più stringente sulle questioni gestionali strategiche. C'è poi un comitato con una funzione importante, ma più programmatica. C'è una similitudine con i ruoli di sindaco e del consiglio comunale e, tra l'altro, anche per l'autorità portuale il mandato passa da quattro a cinque anni. Da questo punto di vista credo sia stato utile scindere il ruolo più esecutivo da quello più programmatico e definire le competenze.

Peraltro, si taglieranno i tempi di attesa dei piani regolatori: in questo disegno di legge sono definiti i tempi delle diverse scadenze e per ciascuno degli enti preposti sono stabiliti i termini per l'espressione di pareri. Al momento stesso, oltre a ridurre i tempi, si rende più stringente l'attenzione all'ambiente e l'introduzione del VIA-VAS per quanto riguarda i piani regolatori. Si chiudono anche vicende che riguardavano i lavoratori del CAP di Genova e Trieste che da tempo avevano un problema; si è collaborato con L'INPS in questo senso e si sanciscono quali sono i diritti acquisiti da questi lavoratori.

Inoltre – altro elemento importante messo in evidenza dai colleghi che mi hanno preceduto – la legge recepisce la nascita di sistemi portuali integrati. Si parla appunto di accordi di coordinamento per la gestione del sistema logistico portuale e anche dei retroporti; quindi, si prende atto di realtà che stanno andando avanti ma che non erano ancora definite dal punto di vista legislativo. In merito, sottolineo l'auspicio del collega Marco Filippi circa l'importanza che il Governo stringa i tempi della programmazione portuale, definendo quindi non solo le risorse, ma anche le priorità: è un'esigenza fortemente sentita dalle realtà portuali che conosco più direttamente. Il fatto di poter inserire i piani regolatori in una programmazione nazionale fa presagire 2 questo è il mio auspicio 2 che il Governo possa attivare uno strumento pianificatorio apposito, una sorta di *master plan* della portualità nazionale.

Questi sono gli elementi positivi che ho riscontrato.

C'è qualche limite? Sì, c'è anche qualche limite, non nascondiamocelo, non dovuto al lavoro parlamentare, ma a scelte che sono state fatte.

È importante aver inserito il discorso dell'autonomia finanziaria, come ho detto, ma non posso non sottolineare che essa risulta ancora ridotta rispetto alle esigenze di questo importantissimo settore economico. Sono inoltre preoccupata che il meccanismo di definizione delle risorse sia un po' troppo farraginoso, comportando pareri plurimi: da questo punto di vista, abbiamo bisogno anche di rapidità di utilizzo delle risorse. Ci sono stati provvedimenti restrittivi collegati alla *spending review* in or-

dine ad autorità portuali che, come è stato detto, hanno già ridotto all'osso il loro personale: il senatore Grillo diceva che da 10.000 e passa unità siamo adesso a circa 1.200, quindi un passaggio significativo. Per quello che riguarda l'organizzazione del lavoro, poi, spero che in futuro si stia attenti a consentire la maggiore flessibilità possibile per poter ampliare le disponibilità di chi nel porto lavora e tutelare il lavoro di qualità.

Concludo. Che i porti siano strategici per l'economia del nostro Paese non servono i dati economici per capirlo: basta guardare la geografia dell'Italia. In un Paese che vuole ricominciare a crescere, insieme a questa strategicità, è fondamentale l'attenzione verso questa parte dell'economia, come è fondamentale la rapidità. Se è dal 2000 che diciamo che la legge n. 84 del 1994 forse andava rivista e ci arriviamo oggi, è forse perché fino ad ora, per mille motivi, non siamo stati molto rapidi. Oggi raggiungiamo un risultato, e mi auguro che in futuro i tempi dei passaggi che dovremo compiere siano i più ristretti possibile. *(Applausi dal Gruppo PD e del senatore Ladu).*

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

LADU *(PdL)*. Signora Presidente, rappresentanti del Governo, colleghe e colleghi, questo importante disegno di legge sulla riforma della legislazione in materia portuale punta al rilancio dei porti, strutture strategiche per l'Italia e arriva finalmente in Aula dopo tanti anni – forse troppi – di confronto e di studi. Gli operatori del settore e la società civile in genere attendono la sua approvazione con apprensione.

In questi anni di grandi cambiamenti e di globalizzazione si è registrato un forte aumento del traffico marittimo, che ha riguardato soprattutto alcuni scali del Nord Europa e di alcuni Paesi asiatici, con l'Italia che ha perso terreno in un campo dove invece avrebbe dovuto primeggiare per l'estensione delle sue coste e per la sua baricentricità. Tale fenomeno deve far riflettere la politica e l'imprenditorialità italiane, che non possono rimanere al palo.

Il presente disegno di legge è urgente – è stato ripetuto anche nella seduta odierna – non solo perché la legge in materia portuale in vigore, la legge n. 84 del 1994, è datata e superata in alcune parti, ma soprattutto perché la riforma del Titolo V della Costituzione ha ridistribuito le competenze legislative fra lo Stato e le Regioni, esaltando fortemente il ruolo di queste ultime.

Il disegno di legge in esame aggiorna la legge n. 84 del 1994 anche alle procedure di valutazione ambientale strategica previste dal decreto legislativo n. 152 del 2006, il cosiddetto codice dell'ambiente.

L'obiettivo della riforma, nel suo complesso ambiziosa, parte dal basso, ridefinendo il ruolo dell'autorità portuale. Il disegno di legge indica chiaramente il riparto dei compiti e delle funzioni tra autorità portuale e autorità marittima. L'autorità portuale viene chiamata a svolgere il fondamentale ruolo di coordinamento all'interno del complesso sistema portuale. Questa proposta mira a snellire le procedure più complesse, che

in questi anni sono state causa di gravi ritardi nell'ammodernamento dei sistemi portuali del nostro Paese.

Sono riscritte ad esempio, molto opportunamente, le procedure per l'autorizzazione ai lavori di dragaggio. Tali procedure, pur salvaguardando le esigenze di tutela ambientale e dell'ecosistema, mettono i porti italiani nelle condizioni di procedere all'escavo dei fondali in funzione delle nuove necessità che il mercato dei traffici marittimi presenta. Il traffico marittimo è in continua evoluzione: anche questo è stato detto. Le navi portacontainer vengono costruite in dimensioni sempre maggiori. I nostri porti devono quindi essere necessariamente in grado di seguire questa evoluzione, pena l'esclusione da questo tipo di traffico, come in parte sta già avvenendo. I lavori di escavo sono importanti per superare il problema dell'insabbiamento dei porti che, quando si verifica, causa il blocco totale dell'attività portuale. Se non si interviene rapidamente, l'abbandono delle rotte da parte degli operatori marittimi è la prima conseguenza.

Un'altra procedura responsabile dei ritardi storici è quella relativa all'approvazione del piano regolatore portuale. Tale approvazione – nel presente disegno di legge essa viene molto semplificata e se ne ridefiniscono i tempi – è preliminare alla realizzazione delle infrastrutture necessarie alla piena operatività dei porti, soprattutto in un momento in cui si sta parlando con forza delle autostrade del mare, dei corridoi europei e delle prospettive dal punto di vista strategico. Questo disegno di legge ha superato l'intesa fra Comuni limitrofi, che spesso era causa di ritardi insostenibili, e introduce un nuovo strumento più dinamico, ovvero la conferenza dei servizi, che, pur coinvolgendo tutti gli enti competenti, è più rapido ed efficace.

La legge n. 84 del 1994 non prevedeva un coordinamento tra porti all'interno della medesima area geografica o della stessa Regione. Spesso si sono verificate politiche di sviluppo in antitesi tra loro, a scapito della crescita complessiva, e questa è stata una delle cause della perdita di competitività. Il disegno di legge prevede la possibilità, nelle more dell'entrata in vigore delle disposizioni regionali, che i porti di terza categoria siano amministrati, in regime di convenzione, da un'autorità portuale. Questo è un fatto molto importante e l'auspicio è che le Regioni ne facciano un uso idoneo. Ciò può consentire il rilancio economico delle realtà piccole e favorisce un sistema unitario, che è l'obiettivo anche di questo disegno di legge.

Un esempio tangibile, in Sardegna, è dato dal porto di Arbatax, che si trova a sei ore di navigazione da Civitavecchia. Tale porto ben potrebbe essere valorizzato nel settore del traffico cosiddetto Ro-Ro (*Roll-on/Roll-off*), dove è particolarmente sentita l'esigenza di tratte veloci e percorsi brevi. Ovviamente ciò non basta, ma c'è bisogno di una vera politica nazionale dei trasporti, partendo da una seria pianificazione delle tariffe, oggi alla mercé di speculatori di ogni risma, e nell'assenza totale di ruolo di un organo importante per la vigilanza, come l'Autorità *antitrust*. La crisi dell'economia dipendente dai trasporti significa anche questo.

Opportunamente questo disegno di legge rafforza il ruolo del presidente rispetto al comitato portuale. Il ruolo del comitato portuale è di supporto alle scelte di indirizzo politico individuate dal presidente. Viene in questo modo superata la visione che assegnava al comitato portuale un ruolo di codecisione, spesso causa di ritardi nel rilancio dell'economia portuale.

Altra novità importante è la maggiore flessibilità che viene garantita nel funzionamento dell'autorità portuale. Il presidente può adottare atti di competenza del comitato da sottoporre a successiva ratifica, così come le concessioni sono rilasciate dal presidente senza più ricorrere all'autorizzazione da parte del comitato.

Anche la nomina del presidente è stata semplificata, evitando in questo modo inutili e lunghi commissariamenti degli enti.

Di grande impatto è anche la riforma dell'articolo 18 in merito alle concessioni demaniali in favore delle imprese. Il canone è previsto possa essere parametrato in funzione della redditività delle banchine ed eventualmente anche ridotto nel caso in cui il concessionario si faccia carico di realizzare opere di infrastrutturazione. Questo principio riprende un concetto che si sta sperimentando attualmente sull'utilizzo dei *project bond*, che è forse l'innovazione più importante di questi ultimi anni e sulla quale ci sono giustificate attese.

Signora Presidente, signor rappresentante del Governo, questa legge è un significativo passo avanti, ma non basta per il rilancio dei porti e dello sviluppo in generale. Vanno pensate nuove strategie – non basta la sola regolamentazione – attraverso l'agevolazione di nuovi investimenti infrastrutturali che costituiscono l'ossatura di una moderna economia. (*Applausi dal Gruppo PdL. Congratulazioni*).

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

CASSON (PD). Signora Presidente, il testo unificato elaborato dall'8ª Commissione, che ci è stato presentato come testo base, è sicuramente il risultato di un lavoro molto proficuo e molto utile – e dunque positivo – che è scaturito dall'esame di un insieme di disegni di legge di iniziativa parlamentare e del disegno di legge del Governo.

Il testo base della Commissione ha la finalità essenziale di determinare i principi fondamentali in materia di porti e fa specifico riferimento a quella che è stata anche la modifica di ordine costituzionale dell'articolo 118, ma soprattutto dell'articolo 117 della Costituzione. Pertanto, in questa ottica complessiva istituzionale ed ordinamentale, si pone l'obiettivo di modificare gli articoli della legge base n. 84 del 1994, introducendo anche nuove disposizioni.

Intervengo in questo ambito e in questa materia facendo riferimento alla specifica competenza relativa alla laguna e al porto di Venezia. In particolare, lì dove all'articolo 1 del testo che ci viene presentato si propongono nuove disposizioni in merito ai rapporti tra la competenza legislativa statale e la competenza regionale o di altro tipo – competenza spe-

ciale – credo che sia opportuno tener conto proprio della specificità di Venezia e della sua laguna, se non proprio – direi – della sua unicità.

Inoltre, all'interno del testo che ci viene proposto si parla di una ripartizione di compiti e funzioni tra autorità marittima, autorità portuale e Ministero. Proprio su questo ho predisposto e presentato degli emendamenti, che illustrerò nel dettaglio quando sarà il momento, anche se credo sia opportuno segnalare fin da questa fase di discussione generale che, a mio modo di vedere, per quello che dicevo in premessa, rimane centrale, per quanto riguarda la realtà veneta, la questione relativa alla specificità del porto lagunare di Venezia. Sappiamo tutti che si tratta di una situazione ambientale molto delicata, in parte compromessa. Anche recenti vicende di cronaca ci ricordano come il passaggio di grandi navi di vario genere, commerciali, petrolifere e anche crocieristiche, seppur da bocche di porto diverse, crei dei problemi che sono di ordine sociale economico, politico e anche istituzionale. Di questa specificità e unicità del porto di Venezia è necessario tener conto, proprio in questo momento storico in cui, all'interno della Commissione di merito del Senato, si sta esaminando in maniera specifica una nuova legislazione speciale per Venezia, che va a modificare la legislazione speciale per Venezia già in vigore.

In questo ambito si inserisce anche un insieme di temi specifici, che sono quelli relativi, da una parte, alle criticità che si registrano sui costi dei servizi tecnico nautici e, dall'altra, alla necessità di prevedere forme di riconoscimento normativo a un porto come quello di Venezia, che si definisce, appunto, porto regolato, e del quale, tra l'altro, in maniera più dettagliata, parlerà la collega Donaggio, che ha presentato anche delle modifiche specifiche a questo proposito.

Della questione relativa ai servizi tecnico-nautici, che riguardano anche la questione della sicurezza nautica, sarebbe importante tener conto. Al di là del lavoro, pur positivo, fatto dalla Commissione competente di merito, su questo punto, quando sarà il momento della presentazione degli emendamenti, alcune considerazioni specifiche nel dettaglio dovrò farle.

Concludo rapidamente il mio intervento ricordando come in questa materia, proprio per quanto riguarda la specificità del passaggio all'interno della laguna di Venezia, sia già intervenuto di recente il Governo, proprio sull'onda della cronaca, con decreto interministeriale del 2 marzo 2012. Tale decreto, peraltro, è ritenuto dai più insufficiente, se non addirittura insoddisfacente, proprio perché consente ancora un traffico, che si ritiene pericoloso, sotto vari punti di vista, delle grandi navi da crociera all'interno del bacino di San Marco e nel canale della Giudecca.

Per tutte le considerazioni che ho illustrato in sintesi sulla specificità del porto di Venezia e della sua laguna, abbiamo presentato un emendamento, confidando nel suo accoglimento, proprio perché ci sembra opportuno che della vicenda relativa a questa specificità si tratti autonomamente, con invio quindi alla legge speciale vigente e alle modifiche che sono in corso davanti alla Commissione di merito di questo Senato. *(Applausi dal Gruppo PD e del senatore Molinari).*

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

ARMATO (*PD*). Signora Presidente, colleghi, signor rappresentante del Governo, è stato detto prima di me, e voglio ribadirlo, che siamo ad un momento importante, perché questo disegno di legge di riforma del sistema portuale affronta un argomento complesso, un argomento centrale e cruciale per lo sviluppo italiano. L'Italia, come ha detto efficacemente il relatore, è ricca di porti, che sono perno di mobilità e di sviluppo. Siamo a un momento importante perché da tempo si aspettava una definizione normativa migliore che potesse dare un assetto di sviluppo alla nostra rete portuale. Tutti i colleghi hanno ricordato come l'esigenza di una ridefinizione della legislazione portuale si sia manifestata da tempo.

Il mutamento del quadro economico internazionale ha avuto una notevole incidenza sui trasporti marittimi con lo spostamento del baricentro della produzione delle merci verso i Paesi dell'Oriente, e in particolare verso la Cina, l'India e il Giappone, Paesi che veicolano attraverso le rotte marittime le loro produzioni sui mercati occidentali. E queste merci hanno trovato, nel recente passato, i porti dei Paesi del Nord Europa pronti ad intercettarle. Questi porti hanno conosciuto una forte espansione commerciale mentre gli scali italiani, anche a causa dei limiti normativi e infrastrutturali, non hanno potuto giovare, se non in minima parte della crescita dei traffici.

Proprio al fine di avviare un possibile rilancio delle infrastrutture portuali italiane sono state formulate, fin dall'inizio della legislatura, alcune proposte di legge di riforma della legge n. 84 del 1994. A queste è stato poi abbinato un disegno di legge d'iniziativa del Governo e, infine, arriviamo al provvedimento in esame.

La normativa principale di riferimento della riforma in discussione è dunque la legge n. 84 del 1994, che, in luogo del precedente modello organizzativo, basato su porti interamente pubblici, ne ha delineato uno nuovo, caratterizzato dalla separazione tra le funzioni di programmazione e controllo del territorio e delle infrastrutture portuali e quelle di gestione del traffico e dei terminali, affidate a privati, salva la proprietà pubblica dei suoli e delle infrastrutture.

A questa legge si deve, infatti, l'importante istituzione delle autorità portuali, cui sono affidate attività d'indirizzo, programmazione, coordinamento e controllo delle operazioni portuali e delle attività commerciali e industriali esercitate nei porti.

Pilastro centrale della riforma è il riconoscimento di una piena autonomia finanziaria ai porti, scelta che ha dato loro vera forza e per la quale desidero esprimere il mio apprezzamento. Accanto all'autonomia finanziaria, altro punto importante è stato l'aver voluto individuare nel cosiddetto decreto sviluppo lo stanziamento di 70 milioni annui per le infrastrutture dei porti. Si tratta sicuramente di un primo passo concreto verso la loro autonomia finanziaria, ancora però insufficiente a realizzare un'autonomia piena, tale da lasciare loro l'effettiva disponibilità delle risorse che essi

stessi generano per realizzare le infrastrutture necessarie al loro ammodernamento.

Questo provvedimento interviene inoltre su altri importanti aspetti. In particolare, si prevede un rafforzamento della *governance* portuale, riconoscendo nuove competenze all'autorità portuale e soprattutto al presidente, che diviene l'effettivo *manager* del porto. Egli può infatti assumere provvedimenti urgenti, assegnare concessioni per durata inferiore a quattro anni e definire autonomamente la pianta organica dell'ente, altro aspetto particolarmente importante, molto atteso dai lavoratori.

Queste nuove norme – in particolare, l'autonomia finanziaria e lo snellimento delle procedure – possono favorire anche lo sviluppo del settore della cantieristica, dando quindi impulso a processi virtuosi ad esempio per aree come quelle in cui insistono i cantieri navali del nostro territorio, e riteniamo rilevante tale aspetto.

Per aumentare la crescita, accanto al rafforzamento del ruolo dei porti, va sostenuto anche quello dei siti industriali la cui produzione è fortemente legata alla presenza ed alla forza dei porti stessi.

Vorrei poi spendere qualche parola sulla rete portuale della Regione Campania, anche se, dopo di me, la senatrice Carloni farà riferimento alla storia ed alla crescita del porto di Napoli. Nella nostra Regione vi sono due autorità portuali molto importanti, quelle di Napoli e Salerno, che hanno vissuto e si sono sviluppate in questo periodo anche sulla possibilità di aumentare le crociere e puntando sulle autostrade del mare, il cui impulso può rappresentare – desidero esprimermi proprio in questi termini – il vero ponte sullo Stretto, verso la Sicilia. Basti ricordare una sola cifra: nel 2000, da Napoli e Salerno, vi era una movimentazione di un milione di tonnellate per la Sicilia, mentre dopo dieci anni essa si aggira intorno a 10 milioni di tonnellate. Credo che a questo punto sia necessario anche investire su politiche che rafforzino, ad esempio, strumenti come l'*ecobonus*, rifinanziandoli. (*Applausi dal Gruppo PD*).

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

RANUCCI (*PD*). Signora Presidente, colleghi, permettetemi anzitutto di ringraziare il presidente Grillo, insieme a tutti i Capigruppo, e al mio Capogruppo, il senatore Marco Filippi, per il lavoro che non da oggi ma da quando faccio parte della Commissione lavori pubblici è stato svolto in questi anni, credendo fortemente nelle autorità portuali e nella necessità di dare una diversa fisionomia alle stesse autorità.

Vorrei sottolineare l'importanza di questo aspetto perché le autorità portuali sono 23 più due nel nostro Paese, e, se andiamo a guardare, le coste di molte nostre Regioni sono presidiate dalle autorità portuali. Ricordo la Toscana con Marina di Carrara, Livorno, Piombino; il Lazio con l'autorità portuale di Civitavecchia, che comprende Fiumicino e Gaeta; come ha ricordato la mia collega, quella di Napoli.

Le autorità portuali sono la nostra porta nei confronti non soltanto del Mediterraneo ma del commercio del mondo. Diciamo sempre che l'Italia è

una portaerei al centro del Mediterraneo; ebbene, senza quelle autorità sarebbe una portaerei senza aerei: sarebbe soltanto una zattera che galleggia all'interno del Mediterraneo.

Il provvedimento in discussione è importante anzitutto per l'autonomia finanziaria: finalmente abbiamo le risorse. Credetemi, nel corso di quasi tutte le sedute di Commissione i Capigruppo e il presidente Grillo si dannavano l'anima affinché questo venisse portato a termine, ma non per una loro battaglia ma perché l'Italia è un Paese che sta sul mare; un Paese che deve essere aperto al commercio, che deve essere aperto al mondo, e questi sono i giusti canali affinché ciò possa avvenire.

La mia collega ricordava per esempio le autostrade del mare, che sono uno strumento importantissimo; se noi non abbiamo porti adeguati, che siano realmente efficienti, e quindi anche la possibilità di intervenire sul piano regolatore portuale in modo determinante, anche il trasporto all'interno del Paese, oltre che tra Nazione e Nazione, e tra continente e continente – parliamo di continente africano così come della Cina – ne risentirà: ricordiamoci quanta merce arriva tramite le autorità portuali.

Un altro punto molto importante nel provvedimento all'esame concerne l'articolo 6, che parla della possibilità della creazione di porti turistici all'interno delle autorità portuali. Nell'agenda del 24 agosto scorso mi sembra che il Governo abbia parlato di un aspetto importante: il risparmio del suolo del nostro Paese per la costruzione di nuovi edifici. Giustissimo: dobbiamo pensare alla riconversione nel nostro Paese, a quanto possiamo fare in più riconvertendo l'esistente. Anche in questo caso, noi risparmiamo e rubiamo meno spazio al mare, perché diamo la possibilità di mettere a disposizione un recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto e per la riconversione e la riqualificazione di quelle aree specifiche.

Colleghi, la nautica da diporto, che viene guardata molto spesso con aria di sufficienza o addirittura di scandalo e intesa come sinonimo di evasione fiscale, occupa nel nostro Paese decine, centinaia di migliaia di persone in modo diretto e indiretto. Abbiamo parlato delle aree all'interno dei porti perché aree di riconversione per le grandi navi o della possibilità di ristrutturazioni, ovvero la possibilità di avere un nuovo, importante bacino di utenza. Le nautica da diporto potrà avere sicuramente anche all'interno delle autorità portuali un fortissimo impatto e una valvola di uscita da una situazione difficile, perché riconvertire aree che in questo momento non sono utilizzate – penso, ad esempio, al porto di Civitavecchia o al porto di Cagliari, anche probabilmente al porto di La Spezia, dove gran parte forse è già stato fatto – vuol dire creare altre possibilità per lo sviluppo di quei territori.

Faccio l'ultimo esempio rifacendomi anch'io alla mia Regione sull'importanza dei porti e su cosa essi rappresentano per il nostro Paese. Quando parliamo di porti pensiamo sempre all'attività di commercio, che è importantissima. Molte delle nostre merci arrivano dai Paesi africani o da tanti altri Paesi dell'Oriente tramite mare, ma il porto di Civitavecchia, per esempio, è il primo porto del Mediterraneo per il traffico passeg-

geri. Il traffico passeggeri è importante per il nostro Paese perché vuol dire turismo. Arrivare in porti come Civitavecchia, Napoli, Salerno e Genova vuol dire poter dare ancora maggiore linfa e crescita al nostro entroterra e contribuire a rafforzare lo sviluppo turistico, una delle fonti più importanti di crescita per il nostro Paese. Ricordiamoci infatti che tutte le industrie possono essere delocalizzate, mentre il turismo no.

Quindi, sia questa parte che riguarda la possibilità di riconversione per i porti turistici, sia la parte passeggeri che riguarda molte attività delle autorità portuali sono fondamentali per la crescita. Rendiamoci conto dell'importanza delle autorità portuali e dei porti per il nostro Paese. Ringrazio il Governo e in particolare il sottosegretario Improta che hanno fatto propri molti di questi ragionamenti consentendo di arrivare in Aula a discutere di una parte di sviluppo. Forse di una piccola parte, di un segnale, ma comunque si incomincia a parlare di sviluppo, e non più soltanto di imposizione di sacrifici, guardando con questo provvedimento finalmente un po' avanti. *(Applausi dal Gruppo PD e della senatrice De Feo).*

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

SBARBATI (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*). Signora Presidente, anche da parte mia un ringraziamento va ai colleghi dell'8ª Commissione per il delicato ed importante lavoro svolto di revisione della legge n. 84 del 1994 e al Governo che ha reso possibile, con la sua collaborazione, un intervento costruttivo in una materia molto delicata e strategica per lo sviluppo del nostro Paese e per la ripresa dell'economia.

Il disegno di legge riguardante i porti contiene importantissime novità, che sono state di fatto già elencate. Mi soffermerò soltanto su alcune, e parlerò in maniera particolare del porto di Ancona, che riguarda la mia Regione, anche a nome e per conto della senatrice Magistrelli, che è membro dell'8ª Commissione e che purtroppo, essendo infortunata, non ha potuto prendere parte a questa discussione generale.

Il disegno di legge di riforma ha innanzitutto introdotto una novità riguardo ai rapporti tra la competenza legislativa statale e la competenza regionale in materia di porti, assegnando compiti specifici alla legislazione statale in via esclusiva e anche alle autorità regionali. In modo particolare, ha rivisto la questione delle autorità portuali, quindi del presidente e del comitato portuale. Questo per impedire che ci siano ancora delle discrepanze anche sotto il profilo della gestione, che non dovrebbero più verificarsi.

Tra gli altri punti forse ancora non bene evidenziati, appartenendo alla Commissione lavoro desidero mettere l'accento sull'articolo 15 che prevede che il meccanismo di sostegno al reddito dei lavoratori portuali divenga permanente (perché attualmente è limitato all'anno 2008). Mi sembra una cosa molto importante nella situazione economica che stiamo vivendo, come pure quanto previsto agli articoli 17 e 19 riguardo alla questione dei finanziamenti. Si determina l'istituzione, all'articolo 17, di un

fondo per gli interventi di adeguamento dei porti alimentato su base annua, con i criteri stessi di ripartizione e, all'articolo 19, di un fondo per il finanziamento degli interventi che concernono le connessioni ferroviarie e stradali con i porti ricomprese nella circoscrizione delle autorità portuali. Questo finanziamento, che avviene anche con un accantonamento dell'ammontare complessivo degli investimenti previsti nei contratti di programma sottoscritti dall'ANAS SpA e da Rete Ferroviaria Italiana SpA, è molto importante, ed è assolutamente necessario anche nell'ottica della questione complessiva della riclassificazione dei nostri porti nazionali.

Il Presidente della Commissione, nella sua relazione, ha messo in evidenza l'importanza della revisione della legge n. 84 del 1994, sottolineando, forse in maniera molto veloce, la necessità e l'urgenza sotto il profilo non solo economico-finanziario ed organizzativo di una riforma di tal genere, ma anche di adeguamento della legge alla capacità della scienza e della tecnologia. Queste ultime hanno rivoluzionato il mondo della nautica, il mondo del traffico marittimo commerciale e dei passeggeri, sul quale dobbiamo mettere un accento molto forte. Non a caso la Commissione europea, nel Libro bianco, ha fatto riferimento a queste grandi questioni.

È vero, Presidente, come lei ha detto, che l'Italia è il baricentro, il *core business* di un discorso riguardante il traffico e la movimentazione delle merci e dei passeggeri che oggi dall'Oriente arriva all'Occidente. Potrei richiamare alla sua memoria quanto diceva Braudel riguardo al Mediterraneo, ai traffici e agli scambi e a che cosa significava nel Cinquecento il bacino del Mediterraneo. Certo, ha perso la sua importanza sotto il profilo commerciale e dei traffici marittimi con la chiusura del canale di Suez. Oggi, però, con la sua riapertura ha ritrovato la sua essenzialità a livello di movimentazione di merci e di traffico, la quale non può sfuggire ad un legislatore attento per la sua valenza e importanza. È evidente che dobbiamo evitare che tutto il traffico proveniente dai Paesi emergenti dell'Oriente venga dirottato nei grandi porti dell'Europa settentrionale, quali quelli di Amsterdam e Rotterdam, e salti il bacino del Mediterraneo e i porti dell'Italia.

Si tratta di una grande scommessa da vincere con competenza e scienza, con una legge che supporta le speranze che offre la nuova tecnologia; con l'opportunità che oggi offre la globalizzazione di una revisione della materia contingente riguardante i porti e il trasporto marittimo e commerciale, che il nostro Paese deve saper affrontare, così come ha fatto la Commissione.

Il ringraziamento che rivolgo, quindi, non è rituale, ma un qualcosa che credo sia effettivamente meritato e stringente riguardo l'essenza della modifica stessa che è stata introdotta.

Ho fatto riferimento alla Commissione europea. Vorrei semplicemente sottolineare che la sfida, Presidente, che la Commissione europea ha voluto individuare è proprio di evitare, o quanto meno di interrompere, la dipendenza del sistema dei trasporti dal petrolio, senza però sacrificare l'efficienza del trasporto e senza compromettere la mobilità. Ma c'è qual-

cosa di più che riguarda anche la modifica della legge esistente con l'accompagnamento di una legislazione concorrente accanto a questa legge, relativa a tutto il sistema dell'intermodalità, delle dotazioni infrastrutturali necessarie ai porti per funzionare bene.

Signora Presidente, un porto è un catalizzatore che consente l'osmosi tra culture, tra capacità di movimentare merci e passeggeri, tra trasporto di sementi necessarie anche ad ulteriori nuove produzioni e trasporto di tecnologie. Il porto è un catalizzatore che consente una osmosi con le varie parti del mondo. È veramente oggi il baricentro di una capacità globale di muoversi, di relazionarsi, di stabilire relazioni.

Credo che nel Libro bianco, per raggiungere questi obiettivi, la Commissione abbia definito le proposte relative ad una rete infrastrutturale dei trasporti, la quale è centrale come *core network* e rete complessiva come *comprehensive network*.

Il porto di cui devo occuparmi, anche per ragioni di presenza fisica nel territorio, è quello di Ancona. Con la linea ferroviaria che va da Ancona a Bologna, è un nodo della rete centrale europea che è stato inserito proprio nel *core network* formulato dalla Commissione. Nel momento in cui è stata confermata l'estensione del corridoio Helsinki-La Valletta fino allo scalo dorico, è chiaro che questo porto, che consente la movimentazione attraverso anche l'autostrada del mare verso i Paesi dell'altra sponda, deve essere valorizzato efficacemente e tenuto in estrema considerazione dal Governo nazionale, dalla stessa autorità portuale e dalla Regione Marche.

La questione della crisi economica che ha investito il nostro Paese e che, chiaramente e necessariamente, ha investito anche la mia Regione, la Regione Marche, vede la realtà portuale del porto di Ancona in una situazione grigia, con un andamento che impedisce agli armatori e agli operatori del settore di fare previsioni a lungo periodo. Questa situazione così complessa, che ha visto anche la crisi della Fincantieri, ha penalizzato fortemente il porto di Ancona, che, nonostante si trovi strategicamente in una posizione molto importante per i collegamenti del traffico passeggeri con l'altra sponda, con i Paesi balcanici ed anche con il Mar Nero e con tutto ciò che sta dietro, arrivando fino all'India, incontra delle difficoltà enormi che riguardano non solo la cantieristica, ma anche il settore della pesca e delle merci pesanti (come il carbone), che effettivamente hanno reso difficile la gestione dell'attività portuale in questo periodo.

Dopo decenni di crescita molto importante, c'è stata una battuta d'arresto. Ora noi crediamo, per la capacità che l'autorità portuale di Ancona ha avuto nel mettere in campo un piano regolatore che sta andando avanti serratamente e che ha bisogno quindi di ulteriori finanziamenti, così come erano previsti, perché ha già realizzato importantissime opere, che essa debba meritare e meriti tutta l'attenzione, anche perché non ci sono solo l'Italia del Sud e l'Italia del Nord, ma c'è anche questo baricentro fondamentale che è l'Italia centrale. Ricordo che *Ancon dorica civitas fidei* ha avuto da sempre nella storia rapporti con l'oriente, attraverso la Grecia e il bacino del Mar Nero, fino alla via delle Indie. Oggi una ripresa

del traffico commerciale e del traffico passeggeri è importantissima e fondamentale, anche in raccordo con la famosa questione delle reti transeuropee (le famose TEN), che vedono il porto di Ancona inserito in questo quadro.

Il Governo se ne faccia carico, se lo ricordi, lo tenga ben presente e aiuti lo sforzo che la Regione Marche e l'autorità portuale di Ancona stanno compiendo per riprendere il lavoro efficacemente portato avanti in questi lunghissimi mesi di difficoltà, con la prospettiva di una ripresa vera, efficace e duratura. *(Applausi dai Gruppi PD e PdL).*

Presidenza della vice presidente MAURO (ore 18,42)

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

CAMBER (*PdL*). Signora Presidente, vorrei solo evidenziare come nella relazione del presidente Grillo siano ricomprese tutte le tematiche che sono state accennate successivamente. Si tratta – è già stato detto – di un piccolo grande miracolo, che ha visto nel lavoro delle componenti politiche della Commissione e in particolare nell'opera di mediazione del Presidente della Commissione (che segue con particolare attenzione tematiche di questo genere, credo da svariati lustri) un risultato che molti addetti ai lavori ritengono o ritenevano inatteso. Aver trovato un punto di convergenza e di mediazione tra prospettive sancite da proposte e disegni di legge di varie provenienze, anche da parte del Governo (che aveva presentato un proprio disegno di legge in tal senso), è un fatto abbastanza singolare, soprattutto se si considera che tale lavoro è stato portato avanti nell'arco di almeno dieci anni, dalla XIV legislatura fino ad oggi.

Per citare alcune cifre già dette, con la vigenza della legislazione antecedente (l'annosa legge n. 84 del 1994), le autorità portuali varie assomavano oltre 10.000 dipendenti, mentre ora parliamo di 1.300 dipendenti diretti.

Se consideriamo, ad esempio, l'impegno relativo agli anni che vanno dal 1996 al 2002, vediamo che il sistema portuale italiano si è conquistato sul campo delle quote di lavoro che hanno visto un aumento nel settore merci del 25 per cento circa, nel settore *container* del 120 per cento, nella industria crocieristica del 250 per cento. Sono tutti numeri che possono anche non avere alcun significato, ma che danno il senso di un sistema che, nonostante i limiti spaventosi che noi tutti conosciamo, ha funzionato e può essere ulteriormente ottimizzato.

Il provvedimento oggi all'esame dell'Assemblea può rappresentare senz'altro un capitolo fondamentale, se non altro là dove su alcuni punti fondanti innova, dando finalmente chiarezza interpretativa su una serie di questioni importanti (vedi la semplificazione degli *iter* amministrativi, il

rafforzamento dei comitati portuali, delle autorità portuali in particolare, i piani regolatori).

Siamo finalmente di fronte ad una svolta, annunciata sin dalla finanziaria del 2007 e anche recentemente con una serie di decreti-legge che inglobavano materie afferenti alla portualità, seppure in ordine sparso, che vedono oggi una diversa e più concorde musicalità – chiamiamola così – che fa ottimamente sperare, posto che il provvedimento in esame non è sicuramente di per se stesso esauriente, ma è un primo organico punto di nuova partenza rispetto alla famosa legge n. 84 del 1994. Sono passati tanti anni e sono cambiate davvero tante cose. Oggi siamo relativamente al passo coi tempi con questo nuovo traguardo raggiunto.

Farò un breve accenno – come ha fatto chi ha parlato poc'anzi riguardo al porto di Ancona – al porto di Trieste, di riferimento per me, dove esiste un sistema giuridico sostanzialmente inapplicato del dopoguerra, quasi preistorico rispetto alla realtà della legislazione europea perché discende dal Trattato di pace: mi riferisco al cosiddetto regime dei punti franchi, in vigore teorico soltanto per l'area di Trieste, interessata dalle vicende belliche. Sono molti anni che si cerca di interessare il Governo a porre attenzione al significato dell'applicazione, seppure parziale, di questo sistema, tuttora in vigore. Per ovvi motivi, trattandosi di trattati internazionali, dovrebbe essere smentito da chi lo ha posto in atto.

Alla luce della situazione economica, sotto ai nostri occhi, si tratterebbe di avere la possibilità di porre in essere situazioni nuove, che non possono essere peraltro replicate su altri territori, poiché solo la realtà confinaria di Trieste vi è giuridicamente sottoposta (anche se potrebbe essere pienamente sottoposta in termini di regime giuridico); oggi per l'economia non soltanto locale ma anche regionale e nazionale potrebbe essere una risorsa a fronte della quale le energie di carattere economico impiegate dal Governo non solo sarebbero residuali ma probabilmente sarebbero – vi sono stati studi in tal senso – marginali non solo a livello nazionale ma addirittura locale. Parlo di risorse che il Governo dovrebbe impiegare, per avere peraltro dei risultati che potrebbero essere di particolare sensibilità a vario titolo.

Dico questo solo per richiamare per l'ennesima volta – immagino inconcludentemente – l'attenzione del Governo su tale realtà giuridica. *(Applausi dal Gruppo PdL).*

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

DONAGGIO (PD). Signora Presidente, signor Sottosegretario, colleghi e colleghe, il disegno di legge oggi in discussione rappresenta il punto d'arrivo di un lavoro parlamentare sviluppatosi nel tempo, anche attraversando più legislature, realizzato attraverso una costruttiva collaborazione fra le diverse forze politiche. Non fosse altro che per questa modalità, che esalta il ruolo del Parlamento, il testo meriterebbe la massima attenzione ed una valutazione nettamente positiva.

Tuttavia, non è soltanto la forma a meritare un giudizio positivo quanto soprattutto la sostanza di un provvedimento che riesce a selezionare alcune criticità, che si erano manifestate in questi anni nello svolgimento dell'attività dei porti, e sulle quali era necessario intervenire con poche e qualificate modifiche dell'impianto originario della legge n. 84 del 1994.

Occorre sottolineare un altro aspetto di grande valore: il Parlamento torna ad occuparsi, dopo tanto tempo, in maniera organica e qualificata, di un settore nevralgico della nostra economia che è stato, in passato, e sarà ancora fondamentale, nel futuro, per costruire prospettive di sviluppo economico per il nostro Paese. Ritengo anzi che il provvedimento oggi in discussione vada ad inserirsi nel filone di quelle attività che il Parlamento deve sviluppare in questa fase di drammatica crisi economica per aiutare la crescita dell'Italia.

Da questo punto di vista il buon funzionamento dei nostri porti è una condizione indispensabile per una qualunque politica di crescita dell'economia. Si diceva che il provvedimento ha selezionato nodi e criticità lasciando invariata la struttura di fondo della riforma portuale del 1994, che, peraltro, in questi anni ha ben funzionato contribuendo allo sviluppo ed alla competitività del sistema portuale. Non viene dunque toccata la natura dell'autorità portuale, che anzi viene meglio chiarita nella sua qualificazione di ente pubblico non economico, e non viene toccato il numero e la localizzazione delle autorità, anche mantenendo in vita – questo è un limite – enti per i quali già il Ministero delle infrastrutture aveva adottato procedure di soppressione.

Ma ciò detto, si interviene su alcuni nodi e si introducono innovazioni prospettando un netto miglioramento nel funzionamento della portualità nazionale. In particolare, si chiarisce ulteriormente la ripartizione di competenze fra autorità portuale ed autorità marittima, si attribuisce un maggior potere di coordinamento all'autorità portuale delle attività degli altri enti pubblici operanti in porto; si snelliscono le procedure di approvazione dei piani regolatori portuali e per la realizzazione dei dragaggi; si introducono nuove procedure per il recupero di aree sottutilizzate da destinare ad attività diportistiche; vengono semplificate le farraginose procedure di nomina dei presidenti stabilendo finalmente (io dico), alcune incompatibilità con altri incarichi in assemblee elettive nazionali o territoriali.

Ancora, si interviene sui comitati portuali stabilendo anche per i componenti la norma dei due mandati; si introducono i sistemi logistici portuali per il coordinamento, a livello regionale, fra più attori del sistema trasportico; si introduce per i servizi tecnico-nautici la possibilità di introdurre la tariffa di prontezza operativa elevando così gli *standard* di sicurezza della navigazione nei porti ove il servizio di rimorchio non è commercialmente remunerativo; si dà una struttura salariale stabile ai lavoratori impiegati nelle imprese di fornitura di lavoro portuale temporaneo. Si introduce una prima forma di autonomia finanziaria per finanziare le infrastrutture in modo strutturale.

Presidenza della vice presidente BONINO (ore 18,52)

(Segue DONAGGIO). Ci sono anche i limiti. Nonostante si riconosca l'indubbio passo avanti compiuto dagli scali nazionali dopo la riforma portuale del 1994, resta la domanda, che sempre più viene ripetuta in Europa ed è stata sottolineata anche dall'OCSE in un rapporto del 2010, su come mai i porti mediterranei ed in particolare quelli italiani non riescano a contendere il mercato europeo ai porti del Mare del Nord nonostante la loro indiscussa localizzazione privilegiata.

A questa domanda si risponde, innanzitutto, in termini di carenze infrastrutturali nei porti e nei loro collegamenti terrestri, su tutto sottolineando il ritardo nell'adeguamento dei valichi per l'attraversamento delle Alpi (peraltro un argomento a doppio taglio perché un più facile attraversamento delle Alpi renderebbe anche più raggiungibile la Pianura Padana dai porti del Mare dei Nord); in secondo luogo, in termini di servizi soprattutto ferroviari che, sostanzialmente ancora affidati al monopolio di FS Cargo, non riescono a essere allo stesso tempo competitivi e profittevoli; infine, in termini di «sudditanza logistica» prodotta dal disinteresse del sistema produttivo italiano per le sorti della merce una volta consegnata ai cancelli della fabbrica.

Queste risposte nascondono spesso la volontà di non soffermarsi adeguatamente su un altro aspetto, quello della minor efficienza dei servizi portuali italiani rispetto a quelli dei porti del Mare del Nord, sia con riferimento alle attività e ai servizi prodotti in banchina sia, soprattutto, a quelli che in ogni porto fanno loro da complemento. Mi riferisco ai servizi forniti anch'essi sul mercato (*iure gestionis*), come i servizi commerciali ed industriali connessi a quelli portuali e i servizi tecnico-nautici, e i servizi forniti dalle pubbliche amministrazioni (*iure imperii*), come i servizi sanitari, doganali, di polizia, eccetera.

In un porto moderno non vi è soluzione di continuità tra ciò che avviene in mare e ciò che avviene a terra; è l'insieme inscindibile delle attività marittimo-portuali svolte in un porto – sia quelle svolte *iure gestionis* sia quelle svolte *iure imperii* – che attrae o scoraggia ogni suo utilizzatore potenziale. Se c'è ancora molto da fare in termini di infrastrutture, trasporti e logistica, molto può essere fatto anche intervenendo sulle attività e i servizi portuali oltre banchina, argomento che ci conduce direttamente al tema della concorrenza tra i porti, diverso da quello della concorrenza nei porti, e delle norme e regole entro le quali questa debba svolgersi.

La concorrenza tra i porti è fenomeno sempre più percepito anche dagli scali italiani: dai porti italiani dell'Alto Adriatico, il cui mercato è già direttamente conteso dai porti sloveni e croati di Capodistria e Fiume, e, più in generale, da ogni altro porto che ambisca espandere la sua attività e

che vorrebbe provarci aumentando la sua efficienza. I porti italiani sarebbero meno efficienti perché in generale movimentano volumi molto limitati di merci, ma anche perché in ogni scalo manca un coordinamento efficiente tra le diverse attività svolte sul lato terra e sul lato mare e perché molte di queste vengono svolte in regime di sostanziale monopolio o comunque di limitata concorrenza. Un aumento di efficienza complessiva, e quindi di competitività di ogni singolo porto italiano, può esser raggiunto liberalizzando il sistema in modo che, in primo luogo, si creino le condizioni per una maggior concorrenza tra gli scali italiani e, in secondo luogo, si creino le condizioni perché tutti i servizi di interesse economico – quelli erogati *iure gestionis* – vengano prodotti e venduti in regime di concorrenza per il mercato, se non nel mercato. La riforma della legge n. 84 del 1994 non può prescindere dal concetto che il mercato portuale relativo ai servizi resi a terra è solo una parte del mercato portuale in senso ampio e quindi risulta indissolubilmente connesso ad esso.

Esiste poi un altro ambito che l'attuale legge non disciplina, quello del coordinamento dei servizi ed attività portuali in senso proprio con i servizi di interesse generale che vengono resi in ambito portuale dalle istituzioni statali e che incidono sui tempi di inoltro delle merci, uno degli indicatori più importanti per misurare l'efficienza dei porti. La normativa vigente non pone in capo ad alcun soggetto, neanche all'autorità portuale, ove istituita, la responsabilità del coordinamento efficiente delle quattro categorie di attività portuali. La riforma portuale del 1994 ha sostanzialmente liberalizzato le sole attività *iure gestionis* svolte a terra, le attività di carico-scarico e deposito delle merci, che oggi beneficiano di un regime di concorrenza per il mercato tra i concessionari ai sensi degli articoli 16 e 18 della stessa legge n. 84. Né le attività *iure imperii* svolte a terra, né tutte le attività svolte in mare sia *iure gestionis* sia *iure imperii* sono finora state oggetto di alcun processo di liberalizzazione.

Ma ci sono anche altri problemi sui quali c'è un ritardo, perché nel mentre si discuteva avveniva qualcosa, cioè si introduceva nel nostro sistema portuale un porto straordinario, il Porto regolato di Venezia, per effetto dell'introduzione del Mose. La specificità del Porto di Venezia (e del Porto di Chioggia) potrebbe costituire anche un segno della modernità e della prontezza con la quale si è in grado di normare gli aspetti innovativi introdotti per effetto di altre leggi e rende necessarie delle previsioni normative *ad hoc* che tengano in considerazione la morfologia e le caratteristiche infrastrutturali atipiche dello scalo veneziano, ancor più evidenti con il completamento del sistema Mose, che fanno di Venezia non solo l'unico porto lagunare in Italia ed in Europa, ma anche un porto regolato. È veramente un fatto di grande ritardo culturale che il Governo non abbia espresso una valutazione positiva in merito all'introduzione di una normativa *ad hoc* in questa materia.

Per quanto riguarda, in particolare, l'accessibilità al traffico marittimo nel contesto lagunare, le navi, per raggiungere le banchine operative, devono necessariamente effettuare una navigazione, spesso superiore alle due ore, in canali che, da una parte, attraversano il centro storico (con

le relative problematiche di impatto sulla città e sul suo traffico acqueo), dall'altra (Malamocco-Marghera), obbligano la formazione di convogli in condizioni di esiguità di fondali e quindi con dipendenza dalle maree, nonché con la particolare incidenza del fenomeno della nebbia.

Con la prossima attivazione del sistema Mose alle bocche di porto, inoltre, il numero dei soggetti che agiranno sul traffico marittimo (direzione marittima di Venezia, capitaneria di porto di Venezia, capitaneria di porto di Chioggia, magistrato alle acque, ispettorato di porto di Venezia e Comune di Venezia) si allargherà all'ente di gestione delle paratoie mobili e della conca di navigazione, con le relative conseguenze in ordine all'efficiente ed efficace gestione del traffico marittimo nel porto di Venezia e di Chioggia.

A livello europeo, questo *status* di porto regolato dall'apertura e dalla chiusura delle bocche è ritrovabile nella Schelda, in cui vige un regolamento di avvicinamento, entrata e uscita dalle banchine, nel Tamigi e a Rotterdam. Tuttavia, proprio in considerazione delle peculiarità sopra descritte, il modello di porto giuridicamente configurato dalla normativa vigente e dai disegni di riforma presentati appare adatto alla morfologia e alle caratteristiche infrastrutturali tipiche degli scali italiani, ma non per Venezia, per la quale risulta opportuno trasferire in capo all'autorità portuale la maggior parte delle competenze di cui al Titolo III, Libro I, del codice della navigazione («Dell'attività amministrativa, della polizia e dei servizi nei porti»), in un'ottica di semplificazione delle procedure e di implementazione della concorrenzialità del sistema portuale italiano.

Concludendo, signora Presidente, il disegno di legge di cui ci occupiamo tratta sicuramente un insieme di misure meditate, che intervengono sulle criticità, determinando così soluzioni più avanzate. Per questo si tratta di un provvedimento atteso ed importante, che onora il lavoro parlamentare e la centralità del Parlamento in democrazia. Credo che questa nostra discussione sarebbe utile se riuscissimo, attraverso il dibattito e la votazione degli emendamenti, a colmare i vuoti, le lacune e le insufficienze del provvedimento e a rendere questa legge adeguata ai problemi che dobbiamo affrontare nel sistema portuale italiano. *(Applausi dal Gruppo PD e della senatrice Sbarbati).*

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

TOMASELLI (PD). Signora Presidente, onorevoli colleghi, rappresentante del Governo, quella che stiamo discutendo oggi è una normativa in evoluzione, sicuramente decisiva per il futuro del Paese. C'è da compiacersi – lo hanno sottolineato il presidente Grillo e il senatore Marco Filippi all'inizio della discussione – del fatto che questo lavoro nasce in seguito ad un'iniziativa di natura parlamentare, in tempi in cui il Parlamento viene spesso occupato nel discutere e nell'approvare decreti-legge, per le note emergenze che hanno accompagnato e che accompagnano ancora questa lunga fase di criticità in cui vive il Paese, e in cui l'iniziativa

parlamentare è stata un po' messa da parte. Stiamo dunque discutendo di un disegno di legge importante, che ha avuto una gestazione lunga e che oggi giunge all'esame dell'Assemblea del Senato: ovviamente siamo tutti impegnati e auspichiamo che venga rapidamente approvato sia in questo che nell'altro ramo del Parlamento.

Si tratta di un disegno di legge importante, che fa i conti non solo con la necessità d'innovare una normativa esistente, la legge n. 84 del 1994, ma anche con uno degli *asset* fondamentali per la competitività del nostro sistema Paese: la portualità. Molte volte, in questi ultimi anni, è stato declinato il concetto – che in fondo è un'aspirazione, ma non tanto infondata – di fare dell'Italia una straordinaria, enorme piattaforma logistica nel Mediterraneo – lo ascoltiamo da tempo – contando non solo sulla sua straordinaria, importante, decisiva posizione strategica, ma anche su una dotazione di infrastrutture portuali, che per tanti anni è stata una ricchezza e una straordinaria opportunità.

Sono stati richiamati – lo ha fatto il presidente Grillo nella relazione – gli anni in cui la portualità italiana ha segnato risultati positivi, particolarmente prestigiosi. Ciò è avvenuto perché i nostri tanti porti – la nostra rete dei porti – hanno attratto, mosso e prodotto nuovi traffici. Non possiamo però far finta di non vedere come da anni la portualità italiana viva il rischio di una progressiva marginalizzazione rispetto ai grandi traffici globali che si muovono nel mondo, tra i vari continenti. Si tratta di una perdita di competitività che va avanti da quasi dieci anni, che ovviamente ha svantaggiato i nostri porti, a vantaggio dei porti del Nord Africa, così come di quelli storici, enormemente più attrezzati dei nostri, del Nord Europa.

Sono stati richiamati molti dati, e desidero richiamarne uno anch'io: nella rotta tra il *Far East* e l'Europa, il 65 per cento dei flussi dei *container* sono intercettati dai grandi porti del Nord Europa. Eppure i nostri sono porti molto più convenienti. Pensate, onorevoli colleghi: si risparmierebbero cinque giorni di navigazione, provenendo dal *Far East*, per raggiungere i mercati europei, se queste merci si fermassero nei nostri porti anziché nei porti del Nord Europa.

Oggi rischiamo di pagare, non solo per una normativa che negli anni ha dimostrato qualche limite (la legge n. 84 del 1994), ma anche per quello che per tanti anni è stato un elemento positivo, vale a dire la frammentazione delle nostre infrastrutture portuali, che da elemento di forza rischia di diventare elemento di debolezza.

Non so se i nostri porti sono molti: quello che so è che sicuramente sono pochi quelli in grado di competere con i grandi porti del Nord Europa e che, soprattutto, non tutti i porti italiani possono continuare a fare quello che hanno fatto in questi anni, e non tutti possono continuare a fare tutto.

C'è bisogno dunque di procedere verso un graduale coordinamento degli scali, superando la frammentazione, investendo sulle infrastrutture per meglio attrezzarle, al fine di competere nell'ambito di una dimensione sempre più globale e sempre meno localistica e regionale.

C'è bisogno, in fondo, anche di una normativa – ed è quello di cui oggi stiamo discutendo – più snella, più moderna ed efficace, che metta i nostri porti nella condizione di affrontare questa sfida e di arrivare a costruire davvero oggi – come il diceva il senatore Marco Filippi all'inizio del suo intervento – in una situazione mutata sul mercato globale e con una competizione ancora più forte, un unico grande sistema portuale italiano.

Per questo probabilmente c'era bisogno – se ne è discusso per molti anni e finalmente un provvedimento in questo senso approda nell'Aula del Senato – di rivedere anche la legge di sistema, la n. 84 del 1994, che ha funzionato, ma che forse poteva dare di più, perché aveva comunque in sé alcuni limiti. Quanto al primo, quello più clamoroso, si sta trovando in parte una soluzione anche grazie – bisogna riconoscerlo – alla disponibilità del Governo, che ne ha recepito l'urgenza, inserendolo nel «decreto crescita» che abbiamo approvato poco prima dell'estate: mi riferisco al riconoscimento, finalmente, dell'autonomia finanziaria, che dovrà essere gradualmente implementata e rafforzata, perché da essa passa anche una corretta, moderna ed efficace competizione tra i nostri porti.

Allo stesso modo bisogna andare verso l'integrazione. Nella mia Regione, la Puglia – in cui sono presenti ben quattro autorità portuali e tre grandi porti, se così posso dire (Bari, Taranto e Brindisi) – è stato sottoscritto qualche mese fa un importante protocollo d'intesa che va proprio nella direzione di creare un unico sistema integrato della portualità pugliese. Analogamente, credo che bisognerebbe fare anche nel resto del Paese, puntando ad integrare i porti, valorizzando le specializzazioni e facendo in modo che la presenza di tante infrastrutture non sia più un elemento di debolezza, ma di forza.

Il disegno di legge che ci apprestiamo ad approvare – me lo auguro – interviene su questioni importanti, che ovviamente per ragioni di tempo non sono in grado di richiamare, anche se vorrei comunque citarne brevemente alcune.

Oltre all'autonomia finanziaria, cui prima ho fatto riferimento, avviata già prima dell'estate, si prevede una più efficace divisione di compiti e ruoli tra presidente dell'autorità portuale e comitato portuale. Mi è capitato di fare un'esperienza per alcuni anni come componente di comitato portuale, per cui so bene come l'eccesso di partecipazione a volte sia un freno all'efficacia degli organi collegiali.

Un'altra importante questione che viene affrontata in questo provvedimento riguarda la stessa procedura per la definizione dei nuovi piani regolatori portuali, mentre agli articoli 11 e 16, che non a caso metto insieme – e su questo chiudo – è prevista l'individuazione di sistemi logistici portuali, legando i porti ai retroterra, e quindi alle reti, alle infrastrutture di terra, alla retroportualità. Con l'articolo 16, in particolare, si istituisce il fondo per il finanziamento delle connessioni intermodali alimentato nella misura del 5 per cento degli investimenti da destinare a questo scopo da parte di ANAS Spa e Rete ferroviaria Italiana Spa. C'è una connes-

sione importante tra i due articoli che ho ricordato, che mi pare costituisca forse l'elemento di maggiore forza e specificità di questo disegno di legge.

I porti sono importanti, e lo sono altrettanto le infrastrutture retroportuali, nell'ambito di quell'unica idea di fare davvero dell'Italia una grande piattaforma logistica nel Mediterraneo. (*Applausi dal Gruppo PD*).

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

BONFRISCO (*PdL*). Signora Presidente, colleghe e colleghi, sottosegretario Improta, il sapiente intervento della senatrice Donaggio ha sintetizzato bene ricordandoci tutti i passaggi importanti di questo *iter* parlamentare così utile al compimento della democrazia, considerato il rilievo che oggi riveste il fatto di portare in Aula il provvedimento in esame.

Ciò è merito certo della tenace volontà del presidente Grillo e dell'intera Commissione, però, se il Governo intende davvero valorizzare, insieme con noi, questo *iter* dovrà farlo dando seguito a quella osmosi che richiamava prima la senatrice Sbarbati, facendo approvare dal CIPE quel Piano nazionale della logistica, fatto dalla Consulta dei trasporti e della logistica, e se, insieme a questo, il Parlamento riuscirà ad approvare la riforma degli interporti, che la Camera ha già discusso.

Il senatore Tomaselli ha già ricordato molto bene che ci sono dei passaggi importanti in questa norma, che rimandano all'intermodalità e ai retroporti. Quanto sia importante la logistica nel nostro Paese lo spiega benissimo quel piano nazionale della logistica, a cui ha lavorato con straordinario impegno il sottosegretario ai trasporti Giachino, suo predecessore, dottor Improta.

La logistica, lo ricordiamo rapidamente, vale oltre il 10 per cento del nostro PIL e occupa nel nostro Paese circa un milione di persone. Ma la logistica, come l'energia e come il costo del lavoro, determina la competitività dei sistemi economici.

Se il Paese vuole tornare a crescere di più, visto che i molti decreti approvati in questi mesi ancora non riescono ad intervenire nel vivo della crisi e di quella inesorabile caduta di PIL alla quale assistiamo, occorre quindi intervenire a ridurre costi di energia e costi della logistica.

I porti, in questo, sono la prima porta di accesso del sistema logistico, e il nostro Paese ha la grande fortuna di averne più di ogni altro Paese europeo. Ma la sottovalutazione dell'importanza della logistica, la lentezza dei controlli doganali e sanitari nei porti ci fanno perdere traffico commerciale, lavoro trasportistico e logistico, oltre alle tasse portuali e a quel gettito di IVA così importante.

Nel piano della logistica gli esperti ci dicono che perdiamo in tutto almeno 4 miliardi di euro, che sono pari a 0,3 tre punti di PIL. Ecco perché l'ottimo lavoro svolto dalla 8ª Commissione segna questa data importante. Ma i porti hanno bisogno di un retroporto efficiente e l'articolo 46 del decreto al quale lei ha molto lavorato, sottosegretario Improta, quella parte del decreto salva Italia dedicato ai sistemi logistici portuali, oggi è

inapplicabile e va assolutamente rivisto, coinvolgendo meglio gli enti locali, le Regioni, gli operatori e gli interporti. Le infrastrutture diventano efficienti se, a livello locale, si lavora concordemente nel collegarle al territorio.

D'altronde, la decisione della Commissione europea, tra i 10 corridoi strategici per l'Europa (e di questo vorrei ringraziare il lavoro di questo Governo, ma anche del precedente Governo e, in particolare, del ministro Matteoli), per il futuro mercato europeo ne ha indicati ben quattro che si incroceranno nella Pianura padana per garantire le condizioni, come si dice nel piano della logistica, per costruire la piattaforma logistica dell'Europa nel Mediterraneo.

La logistica è un settore *labour intensive*, come si dice. In Germania, però, occupa 2,6 milioni di persone, a fronte di circa un milione in Italia. Se puntiamo alla crescita, la logistica e i trasporti, vista la posizione del nostro Paese, possono essere quasi assimilabili al nostro petrolio.

Oggi noi perdiamo traffici e trasporti a favore dei porti del Nord Europa. Con le azioni previste nel piano noi potremmo recuperare traffici, e tariffe portuali e lavoro logistico, che si sviluppano negli interporti per una crescita aggiuntiva di almeno 0,5 o un punto percentuale di PIL in più. Ecco perché noi dobbiamo rendere più efficiente il nostro sistema logistico: per attrarre più traffici, più lavoro e più investimenti.

L'autotrasporto è un settore fondamentale, e uno dei meriti del precedente Governo è quello di aver difeso quel settore dalla crisi con risorse (come quelle destinate alle autostrade del mare, che prima venivano citate) e anche con norme, al punto che si è ottenuta quella preziosa pace sociale che ci ha consentito di evitare quei blocchi dei Tir che tanto danno hanno fatto in altri Paesi.

Mi permetto di concludere questo mio breve intervento ricordando che nella *spending review* abbiamo deciso, con un risparmio minimo, assai esiguo, di sciogliere la consulta per l'autotrasporto. Non solo non abbiamo conseguito un grande risparmio, ma ci siamo privati di uno strumento prezioso, che aveva maturato una straordinaria esperienza per dialogare con l'autotrasporto e proseguire sulla strada dell'efficienza logistica, per la distribuzione urbana delle merci e per lanciare i nostri interporti.

Consentitemi di concludere definitivamente ricordando a me stessa, prima che a tutti noi, che se le reti ferroviarie hanno unito l'Italia dal Risorgimento ad oggi, nel prossimo decennio le reti infrastrutturali e logistiche ci porteranno in quel luogo migliore dove vogliamo continuare a vivere, crescere e lavorare. (*Applausi dei senatori Gallo e Fantetti*).

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

BORNACIN (*PdL*). Signora Presidente, colleghi, in una mia vecchia grammatica e sintassi di latino, nel tentare di spiegare la *consecutio temporum*, veniva adoperata la frase: «Tanto tuonò, che piovve». Credo che possa essere usata tranquillamente per questo momento, che considero im-

portante e solenne: come ricordava il presidente Grillo nella sua relazione – dopo la quale è difficile intervenire – ci abbiamo messo dieci anni.

Nella legislatura 2001-2006 ero vice presidente della Commissione trasporti della Camera e ricordo che allora – come veniva fatto nell'analoga Commissione del Senato – avviammo la riforma della legge n. 84 del 1994. Non si approdò a nulla né allora né nella scorsa legislatura: oggi finalmente, dopo quattro anni di lavoro importante, indefesso e continuo, ci troviamo in Aula a tentare di approvare – come spero avvenga nei prossimi giorni – questa riforma della suddetta legge.

La collega e amica Pinotti poc'anzi ha sottolineato che non siamo stati molto rapidi. Qualcuno potrebbe dire che a volte la fretta fa i gattini ciechi, ma stavolta non si può parlare nemmeno di fretta. Non siamo stati molto rapidi perché purtroppo ricordo che anche nella legislatura 2006-2008 – quando al Senato non facevo parte della Commissione trasporti, ma della Commissione industria, eppure ugualmente, insieme al compianto e caro amico senatore Martinat, feci parte del Comitato ristretto dell'8ª Commissione – vi erano, da un lato, le pressioni di alcune categorie, che forse non avevano compreso né il momento né l'importanza della cosa, e, dall'altro, tutta una serie di ideologismi che in qualche maniera hanno bloccato l'attuazione della riforma in discorso. Forse non siamo stati molto rapidi, ma credo che qualcosa di buono in questo periodo lo abbiamo fatto e abbiamo svolto un grande lavoro.

Mi sia consentito in questo momento di ringraziare e lodare la legge n. 84 del 1994. Poco fa ho sentito il collega Tomaselli parlare di luci ed ombre: sicuramente è così, ma è stata una grande legge. Sarebbe dovuta durare poco, e lo dico ricordando che il mio partito di allora era contrario ad essa: il responsabile era il senatore Matteoli, allora deputato, io ero consigliere regionale e i sindacati mi chiedevano di fare pressioni sul mio partito perché la votasse; ed io lo feci, affinché facesse passare quella legge. Quindi, allora, il mio partito era contrario, ma ringrazio la legge n. 84 del 1994, perché ha salvato, anzi, ha creato la portualità italiana.

Dal momento che di genovesi in quest'Aula siamo rimasti solo io ed il collega Grillo, tradurrò la frase per coloro che non lo sono: a Genova, una volta, parlando del porto si diceva: «Tanto de ghi devan passaghe», ossia, tanto per forza di qua devono passare. Poi, fra esasperazioni, costo del lavoro, giornate di sciopero, eccetera, hanno scoperto che era molto più conveniente per gli operatori andare nei porti del Nord Europa e, Genova è andata in crisi.

Chi l'ha salvata? Il passaggio dal cosiddetto porto pubblico al cosiddetto – si fa per dire – porto privato, che venne in qualche maniera a Genova anticipato (vero, senatore Grillo?) da un presidente del CAP (Comitato autorità portuale), che si chiamava D'Alessandro, e poi da un altro, che si chiamava Magnani. Ma, sostanzialmente, la legge n. 84 del 1994 ha salvato e ha creato la portualità italiana, ragion per cui va reso omaggio ad una delle leggi che dovevano durare poco, e che comunque in questo Paese è durata tanto, e ha funzionato.

È soprattutto importante quanto sottolineavano alcuni colleghi: il provvedimento in discussione è nato da più iniziative parlamentari, tanto è vero che stiamo discutendo del testo prodotto non soltanto dalla Commissione, ma anche da altri colleghi. Ai lavori della 8ª Commissione parlamentare ha contribuito il Governo di allora così come l'attuale: ricordo che il senatore Matteoli, allora Ministro delle infrastrutture, venne in Commissione a presentare le linee guida secondo le quali si doveva sviluppare questa riforma portuale.

Si tratta di un disegno di legge nato dal Parlamento, e strenuamente difeso dai componenti della Commissione, specie quando qualcuno non voleva assolutamente sentire parlare di una riforma della legge n. 84 del 1994. Un disegno di legge, tra l'altro, condiviso, nel senso che in Commissione abbiamo fatto tutta una serie di audizioni, raccogliendo il consenso dei sindacati; abbiamo tradotto in norme legislative alcune richieste dei sindacati; abbiamo affrontato il problema del lavoro e, consentitemi, non abbiamo ceduto ad un certo tipo di richiesta. Sarebbe stato molto facile, per esempio, per quanto riguarda i comitati portuali, cedere a richieste che avrebbero reso tale organismo ancora più pletorico e addirittura inutile rispetto al comitato portuale che è stato definito. A questo non abbiamo ceduto, e oggi siamo arrivati a presentare un buon testo di legge.

È importante, come hanno ricordato tutti, il discorso dell'autonomia finanziaria, già contenuto in un precedente provvedimento del Governo; sicuramente è insufficiente, avremmo voluto di più, avremmo voluto un'autonomia finanziaria diversa, ma comunque abbiamo sancito il principio che, passato il momento di crisi, le cosiddette vacche magre, le risorse possano essere implementate. Ad ogni modo, abbiamo sancito che i porti possono essere protagonisti della loro attività e delle nuove infrastrutture.

Mi si consenta poi di parlare della riforma dei poteri del presidente dell'autorità portuale e dei mutati meccanismi di nomina del presidente stesso. Solevo dire che ci sono stati alcuni presidenti dell'autorità portuale nel nostro Paese che il giorno in cui sono stati nominati dovevano essere accompagnati al porto perché probabilmente non sapevano nemmeno dove fosse: non vi faccio nomi, ma cognomi, se del caso. Abbiamo visto presidenti che in molti casi venivano lottizzati dalle forze politiche, quali che fossero, che concedevano l'autorità portuale al «trombato» di turno. Anche in questo momento, mentre stiamo discutendo, c'è qualche tentativo, soprattutto nella mia Regione, di lottizzazione di un presidente dell'autorità portuale, fatto pur con molta furbizia e sagacia, ma evidentemente c'è. Il provvedimento che ci accingiamo ad approvare consente finalmente di porre fine al balletto della nomina del presidente dell'autorità portuale, del rimpallo tra la Regione, il Ministro, il gradimento o meno; vede il coinvolgimento sicuramente delle categorie, delle forze sociali, degli enti locali, ma comunque stabilisce tempi stretti e certi per arrivare alla nomina di un presidente dell'autorità portuale in grado di gestire davvero il porto e di farlo diventare quell'ente economico di cui tutti quanti noi parliamo.

Un altro punto importante del provvedimento a cui ha accennato poco fa il presidente Grillo riguarda i tempi certi per l'attuazione dei piani regolatori portuali. Essi si devono comunque sempre interfacciare con il piano regolatore del Comune, ma devono trovare tempi certi di attuazione per poter avere la loro validità.

Desidero inoltre evidenziare tutta un'altra serie di cose come, ad esempio, la possibilità di rivalutare aree all'interno del porto che non servono più ad attività portuale. A Genova, nella mia città, questo è avvenuto, ma c'è voluta una legge, la legge delle Colombiadi del 1992, per poter riconsegnare il porto alla città e la città al porto.

Ecco, ci sarebbero tante altre cose da dire, ma il tempo è breve. Mi auguro solo che questo provvedimento venga approvato in tempi brevi e che soprattutto – è un auspicio, ma anche un invito – i colleghi della Camera dei deputati non lo lascino in un cassetto e che rapidamente, cioè entro questa legislatura, lo facciano diventare legge dello Stato. (*Applausi dal Gruppo PdL e del senatore Filippi Marco. Congratulazioni*).

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

BLAZINA (PD). Signora Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, il disegno di legge che stiamo discutendo è il frutto di un lavoro lungo, approfondito, a volte tortuoso ed impegnativo. Il risultato raggiunto non può ovviamente soddisfare pienamente tutte le aspettative, tutte le parti, tutti i soggetti in diverso modo coinvolti in questo settore, che rimane di primaria importanza per la ripresa dell'economia nazionale.

Il testo approdato in Aula rappresenta un compromesso e come tale va valutato; ma comunque bisogna dare atto a coloro che ci hanno lavorato, di aver creduto fino in fondo nella necessità di arrivare in questa legislatura finalmente alla riforma della legge n. 84. Ormai se ne discute da troppo tempo e daremmo veramente una brutta immagine del Parlamento se nemmeno in questa legislatura la riforma riuscirà a vedere la luce. Il Senato sta facendo la sua parte; auspichiamo che lo stesso avvenga anche nell'altro ramo del Parlamento, nonostante i tempi ristretti a disposizione.

Non vi è dubbio che l'attuale assetto del settore portuale va ammodernato e adattato alle nuove esigenze; è necessario pertanto integrare la legge del 1994 che ha dato notevole impulso allo sviluppo dei nostri porti e dei traffici, ma che comunque non è più in grado di reggere i tanti cambiamenti avvenuti in questi anni, le tante sfide che abbiamo davanti. Anche in questo comparto l'apparato burocratico troppo complesso e la farraginosità dei procedimenti comporta un rilevante ostacolo per la competitività.

Il testo proposto dalla Commissione va valutato positivamente proprio su questo aspetto visto che prevede una serie di semplificazioni. Provengo da una Regione in cui i porti dovrebbero rappresentare l'asse portante di qualsiasi idea di sviluppo economico: il Friuli-Venezia Giulia. Purtroppo negli anni abbiamo assistito ad un costante ed inesorabile declino delle attività portuali ed in particolare del Porto di Trieste, che ha

svolto nel passato un ruolo importante nei traffici nazionali ed internazionali. Trieste, Monfalcone e San Giorgio di Nogaro, questi due ultimi classificati come porti regionali, costituiscono pur nella loro differenziazione un punto essenziale del sistema portuale dell'Alto Adriatico.

Ma ovviamente da soli non sono sufficienti per poter sfruttare appieno le nuove opportunità che si delineano con l'allargamento dell'Unione Europea. Non è un caso se proprio qui, nell'Alto Adriatico si è costituito due anni fa il NAPA, che mette insieme i porti italiani di Trieste, Venezia e Ravenna con Capodistria e Fiume. L'obiettivo di tale associazione è presentarsi con maggiore forza sui mercati internazionali e fare del Nord-Adriatico la piattaforma logistica europea per i traffici provenienti dal *Far East* e diretti verso l'Europa Centrale e Centro-Orientale.

Senza altro Trieste avrà in questo contesto un ruolo determinante, se saprà giocare bene le sue carte. Dopo anni di immobilismo, lo sguardo rivolto più al passato che al futuro e lo spauracchio della concorrenza con Capodistria, oggi possiamo dire che ci sono dei segnali positivi. Ne elenco solo alcuni: il significativo aumento del traffico che, nei primi cinque mesi dell'anno in corso, evidenzia, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, la crescita del 21 per cento; la recente registrazione alla Corte dei conti del finanziamento CIPE per la piattaforma logistica, la quale permetterà di recuperare dal mare 250.000 metri quadrati da destinare a banchine (e ciò dopo anni di promesse non mantenute del Governo Berlusconi); l'approvazione del nuovo piano regolatore portuale.

A ciò vorrei aggiungere ancora la recente approvazione alla Camera dei deputati della mozione trasversale, presentata dai parlamentari triestini ed accolta dal Governo, che anch'io condivido pienamente, sulla possibilità di spostare il Punto franco dal Porto vecchio di Trieste. Si tratta di una conquista storica che permetterà di riqualificare il più grande fronte mare in Europa ed incentivare investimenti ed occupazione.

Per dare concretezza alle potenzialità di quest'area bisogna intervenire con forti investimenti, sia pubblici che privati, per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e per i lavori strutturali nei singoli porti. Finalmente vediamo alcuni segni positivi.

Questo piccolo pezzo di territorio si sta trasformando in una specie di porta girevole, in uno snodo strategico che in un attimo indirizza in tutta Europa: Est, Ovest, Nord e Sud. Siamo una delle poche regioni in Europa attraversata dai due grandi corridoi europei: il Corridoio 5 (da Lione a Kiev, passando per Milano e Trieste) e il Corridoio Baltico-Adriatico (parte dal porto di Trieste e, passando per Austria e Germania, arriva in Nord Europa). Ma è necessario cogliere queste opportunità subito, senza esitazione. Il Governo deve rendersi conto che stiamo parlando di un sistema portuale, quello dell'Alto Adriatico, che può diventare l'*hub* del Sud Europa e ciò a beneficio dell'intero Paese.

In Friuli-Venezia Giulia è opportuno ed utile partire con un sistema portuale regionale, integrato ed efficiente, in grado di segnare una svolta negli equilibri economici complessivi dell'intera area. A questo proposito pensiamo sia non più procrastinabile l'istituzione di un'autorità portuale

unica regionale. Essa potrebbe essere un primo passo verso la fusione anche con altre autorità portuali del Nord Adriatico.

Per essere competitivi rispetto ai grandi porti del Nord non possiamo non immaginare una *governance* ancora più ampia e più autonoma, ma anche più autorevole. Per fare ciò è necessario poter contare su una legislazione «amica», flessibile, non di ostacolo, ma di supporto alle idee innovative e ad una visione globale. Sicuramente la legge che andiamo ad approvare corrisponderà a queste aspettative. (*Applausi dal Gruppo PD*).

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

MUSSO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*). Signora Presidente, colleghi, signor rappresentante del Governo, di questa legge fuori dalla nostra Aula già si parla usando i soliti termini, per la verità utilizzati abbastanza spesso, di un'occasione perduta, di una mezza riforma, di un *restyling* della legge esistente, eccetera.

Come ha ricordato giustamente il relatore, molti tentativi sono stati fatti, spalmati addirittura nell'arco di tempo di tre legislature, per dieci o più anni. In ogni caso, è positivo che questa legge finalmente arrivi in Aula, dopo dieci anni, a modificarne una peraltro non vecchissima. Stiamo parlando, infatti, di una legge del 1994. Ricordo che la gran parte dei Paesi con i quali i nostri porti devono competere ha ordinamenti anteriori al 1994 e non sta discutendo di un loro cambiamento. Allora, viene il sospetto che forse loro, quando hanno fatto le leggi prima della nostra legge n. 84 del 1994, le hanno fatte meglio, individuando con un po' più di lungimiranza o forse con un po' più di coraggio quello che andava fatto.

Va detta una cosa, che è stata ricordata da molti e che condivido anch'io: la legge del 1994 ha avuto degli aspetti molto positivi. Essa si colloca in una fase storica molto importante, in cui stavano succedendo fondamentalmente due cose da una decina d'anni (che hanno continuato a succedere fino ad oggi e che stanno succedendo ancora). La prima: i porti sono diventati sempre più importanti nell'economia mondiale, europea e italiana. Per quanto riguarda l'economia italiana, noi siamo un Paese manifatturiero, il secondo Paese manifatturiero d'Europa, e dobbiamo importare materie prime e semilavorati ed esportare manufatti: se non abbiamo un sistema dei porti che funziona, dobbiamo importare servizi portuali dagli altri Paesi, e quindi cominciamo male.

Per quanto riguarda l'economia europea, l'Europa in questi ventitrenta anni ha enormemente aumentato l'interscambio proprio con il *Far East*. Quindi i Paesi mediterranei dell'Europa sono la porta naturale: non c'è solo l'Italia, ma c'è soprattutto l'Italia con i suoi porti. Questi porti devono essere pertanto efficienti, non solo per l'Italia, ma anche per l'Europa.

Per quanto riguarda l'economia mondiale, nell'ambito delle scomposizioni e ricomposizioni dei processi produttivi a livello globale, la funzione logistica, che prima era residuale nelle industrie, è diventata strate-

gica e fondamentale, è diventata quella che regola tutto nella cosiddetta *supply chain*. Questo è il primo fenomeno.

La seconda cosa che è successa in questi trent'anni, e che era già presente quando abbiamo fatto la riforma del 1994, è che il fenomeno portuale, che prima era un fenomeno geograficamente contenuto, fatto di piccoli monopoli, difesi dalla distanza fisica e dal costo del trasporto (chi doveva andare in una Regione doveva servirsi necessariamente di quel porto, perché il trasporto marittimo e quello terrestre costavano troppo per fare delle deviazioni), oggi non è più così. Una serie di trasformazioni epocali (dal gigantismo navale alla riduzione dei costi del trasporto, all'automazione dei processi portuali, alla containerizzazione, al ciclo del trasporto intermodale) hanno fatto sì che il singolo porto che non riesce a mantenere il livello di efficienza degli *standard* internazionali della portualità venga escluso dalle rotte di traffico e sostituito con un altro, magari più lontano geograficamente, ma meno costoso, più conveniente.

Voi capite che questi due grandi fenomeni, collocati in un ordinamento portuale (quello italiano pre 1994) in cui i porti erano pubblici e gestiti da soggetti pubblici particolarmente inefficienti, in cui i fattori produttivi erano forniti in regime di monopolio (che fosse il lavoro o che fossero i servizi nautici), facevano sì che i costi e i tempi fossero totalmente fuori controllo e totalmente fuori mercato. Infatti i porti italiani erano fuori mercato. Allora bene ha fatto chi ha ricordato oggi, in questo dibattito, che la riforma del 1994 ha avuto il merito fondamentale di ammodernare il sistema portuale italiano rispetto a queste esigenze che stavano nascendo. E lo ha fatto sostanzialmente sostituendo un impianto fondamentalmente pubblico e monopolista con un impianto fondamentalmente imprenditoriale, privato e concorrenziale. Facendo questo ha attivato enormi investimenti, anche internazionali. Qualcuno gridava alla colonizzazione, perché arrivavano dalla *Port of Singapore Authority* o dall'*Evergreen* ad investire nei porti italiani; invece hanno fatto bene, perché hanno creato valore, hanno creato lavoro e hanno reso finalmente i porti italiani efficienti.

Questa situazione è durata per circa un decennio. Gli anni Novanta e l'inizio degli anni Duemila hanno visto i porti italiani non solo crescere in traffico – come ha ricordato il relatore Grillo – ma crescere anche in quote di mercato rispetto agli altri porti europei mediterranei; e hanno visto il *range* dei porti europei mediterranei guadagnare enormemente quote di mercato rispetto al *range* dei porti europei del Nord, cioè a quelli storicamente forti di Amburgo, Brema, Rotterdam, Anversa, Le Havre, eccetera.

Questo processo in Italia è stato sicuramente reso possibile e avviato dalla riforma del 1994, che pure tuttavia era anch'essa una mezza riforma. In effetti, essa ha avuto quel grandissimo merito che ho ricordato, ma ha lasciato purtroppo intatti alcuni altri gravi problemi, che sono quelli per i quali si è determinata così presto l'esigenza di riformare quell'ordinamento appena toccato. Serviva fondamentalmente l'altra mezza riforma. Quando ci dicono che questa è una mezza riforma, ciò potrebbe anche andare bene, se di tutte e due riuscissimo a farne una completa, sia pure in

due *round* maturati nell'arco di diciotto anni. Quella era una riforma a metà, perché, nonostante i lati positivi che ho ricordato, negli anni successivi abbiamo visto anche i lati negativi: una *governance* farraginoso, paralizzata, kafkiana in certi passaggi (quello della nomina dei presidenti delle autorità portuali era il più kafkiano di tutti); ma c'era anche la pianificazione territoriale, l'impossibilità di cercare finanziamenti al di là di quelli che ci mettevano i terminalisti concessionari, il problema della regolazione delle concessioni e del rispetto da parte dei terminalisti degli impegni che prendevano nell'accordo di concessione e dell'impossibilità di farli rispettare da parte delle autorità portuali.

Abbiamo avuto progressivamente un sistema di autorità portuali ingessate, senza potere, incapaci di attrarre investimenti. Gli investimenti pubblici, peraltro sempre minori e alla fine del tutto inariditisi, si disperdevano nei mille rivoli delle troppe autorità portuali, un problema derivato dal fatto di non avere ancora – e purtroppo di non avere neanche con questa legge – l'autonomia finanziaria che fa sì che allora gli unici denari su cui si possa contare continuano ad essere quelli pubblici. Allora, essere o non essere autorità portuale diventa rilevante mentre in un contesto di autonomia finanziaria non lo sarebbe assolutamente e conterebbe invece l'importanza di ciascun porto.

Ecco quindi l'esigenza di quest'altra mezza riforma, la quale però purtroppo non è neanche tale: metà della metà di quella che servirebbe. Ecco il problema del bicchiere mezzo pieno e mezzo vuoto. Mi consentirete, come persona che nella vita precedente si è un po' occupata di queste materie dal punto di vista del funzionamento economico, di vedere il bicchiere mezzo vuoto.

Questo non significa che non apprezzi il lavoro fatto dalla 8ª Commissione, di cui ho anche fatto parte, e del Comitato ristretto, di cui ho fatto parte quando ero membro dell'8ª Commissione, e lo sforzo enorme per portare finalmente in Aula questa riforma, che ha sicuramente degli elementi positivi: più potere al presidente e meno al comitato portuale, pianificazione territoriale più efficiente, semplificata, più rapida e svariati altri aspetti, che sicuramente daranno un nuovo, limitato impulso alla portualità italiana. Lo abbiamo fatto, però, al prezzo di lasciare per strada dei pezzi importantissimi relativi per esempio ai dragaggi, all'autonomia finanziaria, il punto chiave su cui si determina un circolo virtuoso di investimenti, di aumento della competitività e di conseguente aumento dei traffici e quindi anche di quel gettito dal quale si preleva per realizzare l'autonomia finanziaria. Stupisce che i Governi nel tempo – perché tanti si sono succeduti – questa cosa non l'abbiano mai capita e che noi oggi l'autonomia finanziaria non ce l'abbiamo ancora e la dobbiamo lasciare per strada per venire in Aula a negoziare – diciamo così – il resto della riforma.

Certo, in tutto questo ci sono anche delle colpe non nostre. Anzi, in questo caso, il Parlamento è avanti rispetto al Paese. Le colpe non nostre sono per esempio la mancanza di un contesto di riferimento europeo. È difficile anche a livello europeo mettere in atto delle politiche portuali,

tant'è vero che la compianta commissaria europea Loyola de Palacio ci ha provato due volte e due volte non ci è riuscito, a prescindere dal merito di quelle direttive portuali. E certamente c'è la difficoltà di far passare oggi il discorso dell'autonomia finanziaria perché è difficile far credere un uso virtuoso del denaro pubblico, in questo momento in cui non c'è più denaro pubblico e non ci si fida più del suo uso virtuoso.

Allora eccoci di fronte a questo disegno di legge, il classico bicchiere mezzo pieno e mezzo vuoto: chi ha detto che è meglio questa riforma che nessuna ha in fondo avuto cinicamente ragione.

Personalmente, mi permetterete di non essere per nulla soddisfatto di questo testo, ma al tempo stesso realisticamente di prendere atto che se questa legislatura riesce ad approvare questo testo ha fatto di più e meglio delle legislature precedenti. (*Applausi dal Gruppo PD e della senatrice Sbarbati*).

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

CASTELLI (*LNP*). Signora Presidente, in via del tutto preliminare mi unisco ai complimenti fatti al presidente Grillo, per la sua – oserei dire – testardaggine: non si è mai lasciato smontare dalle grandi difficoltà e finalmente, probabilmente dopo troppo tempo, riesce a far approdare il disegno di legge in Aula. Sotto questo punto di vista quindi un plauso al Presidente, il vero motore di questa riforma, e ai colleghi della Commissione che hanno collaborato. Anche noi, per quanto ci riguarda, abbiamo cercato di collaborare su questo tema.

Ho sentito qui alcune affermazioni, anche di natura apologetica su questo testo. Abbiamo sentito evocare spesso la legge n. 84 del 1994, che è stata veramente, a mio parere, una legge epocale perché ha cambiato in misura copernicana il mondo della portualità italiana, un mondo che, ricordiamoci, prima di questa riforma, aveva di fatto ucciso i porti italiani. Le compagnie uniche portuali di natura medievale, pur con tutti i loro meriti storici (nessuno glieli tocca, per carità), di fatto, utilizzando in maniera assolutamente sbagliata il monopolio di cui godevano, avevano distrutto i porti italiani. La legge n. 84 del 1994 ha avuto il merito di farli ripartire (il collega Musso ha ricordato bene quello che poi è accaduto) e, quindi, io la giudico una legge molto positiva.

Perché gli altri non hanno dovuto fare le leggi? Perché non sono partiti dallo stato medievale in cui vivevamo noi; erano già molto più avanti e, quindi, hanno approvato leggi più avanzate. Noi abbiamo dovuto – ero già in Parlamento allora e me lo ricordo perché ero membro della Commissione trasporti – com'è logico e come fa la politica calare una legge nel contesto socioeconomico di allora e venne fatto il massimo che si poteva fare senza scatenare scioperi selvaggi. Sappiamo bene che quando i camalli si scatenavano a quel tempo avevano una fortissima capacità contrattuale (tutti noi ricordiamo il mitico Batini, credo).

Oggi, ci si potrebbe aspettare che questo secondo pezzo di riforma possa portare a un salto simile a quello cui ha portato la legge n. 84

del 1994 per quanto riguarda la nostra portualità e farle fare un salto decisivo. Sotto questo punto di vista io purtroppo, con rammarico, sono una voce dissonante perché, secondo me, i vantaggi che porterà questa legge, che comunque è positiva e meritoria e probabilmente è il massimo che si poteva fare in questo contesto storico, sono limitati. Io, infatti, nutro poche illusioni, perché oggi, a mio parere, i problemi della portualità italiana esulano dalla capacità di intervento della 8ª Commissione. Cercherò di metterli in fila.

Il primo è di natura infrastrutturale: chiunque vada ad Anversa, Amburgo o Rotterdam viene scioccato dal fatto che una banchina di una compagnia è grande come un nostro porto. Noi abbiamo qualche chilometro di banchine e qualche porto importante, forse nemmeno quelli, e là ci sono 130 chilometri di banchine. C'è un'economia di scala che è spaventosa. Questo è un dato che difficilmente riusciremo a colmare, anche per questioni di natura orografica.

Il secondo problema che oggi noi scontiamo è quello dei retroporti. Questo è un dato su cui è difficilissimo intervenire, non soltanto per questioni di natura finanziaria (sappiamo tutti cosa può costare un intervento del genere): infatti, vediamo a Genova la storia infinita della circonvallazione autostradale, che addirittura viene fatta a costo zero e quindi non si dovrebbe porre problemi di questa natura, ma che non si riesce a costruire perché non ci si mette d'accordo su dove far passare la famosa gronda. Pensiamo come si possa intervenire per avere una ferrovia efficiente sulle banchine. Noi abbiamo la possibilità di fare treni che sono intorno ai 300-350 metri; oggi si parla di treni di 1.500 metri. Questo problema ovviamente il testo al nostro esame non lo può assolutamente affrontare.

C'è poi il problema del costo del lavoro. Sentivo prima la collega parlare, in maniera del tutto condivisibile, almeno per quanto mi riguarda, della grande possibilità che ha l'Alto Adriatico di unirsi e fare una grande polo attrattivo per la portualità. Noi verremmo ammazzati da Capodistria o Koper. La compagnia dei rimorchiatori di Trieste e di Capodistria è la stessa. Di là il servizio costa la metà che di qua. Dove va, secondo voi, una nave? Di qua o di là, visto che le banchine sono le stesse e distano 500 metri? Di più, la Slovenia sta facendo a spron battuto la ferrovia che va a Divaccia con i fondi europei (quindi Capodistria avrà la ferrovia che entra direttamente nella Mitteleuropa) e, dall'altra parte (ve lo dico perché su questo mi sono speso in prima persona), fa finta di lavorare sul Corridoio 5, ma non ha nessun interesse a che questo venga realizzato, perché è loro interesse sviluppare Capodistria e non Trieste. Ho allora notato che c'è una previsione molto buona nella legge, perché addirittura si prevede di costituire autorità portuali internazionali. Se si riuscisse a farlo, ben venga, ma la questione del costo del lavoro al momento è fondamentale, e in questo campo abbiamo svantaggi enormi.

C'è poi la questione culturale, che credo sia quella che più difficilmente possiamo superare. È assolutamente vero che per andare a Rotterdam o Anversa ci vogliono tre giorni (questo se passiamo da Suez, perché se entriamo dall'Atlantico i giorni sono di meno), ma se poi in Italia ci

mettiamo cinque giorni a sdoganare un *container* e là lo sdoganano in un giorno il vantaggio ce lo siamo già mangiato tutto; in più le tariffe sono molto migliori. Si dice che noi dobbiamo controllare le merci in ingresso: verissimo; peccato che l'Unione europea è l'unico mercato in cui se si hanno delle merci da far entrare nel mercato europeo, anziché mandarle a Genova, dove la Guardia di finanza per sdoganare dei *container* ci mette cinque giorni (o in alcuni casi, che ho vissuto personalmente, anche trenta giorni), si possono mandare in altri Stati europei dove in un giorno sono sdoganate e in un giorno sono in Lombardia risolvendosi così il problema.

Questo è un problema culturale che non dipende sicuramente dall'8ª Commissione e neanche da questo Senato; probabilmente dipende dalla diversa mentalità, non so se latina o cattolica. C'è stato qualcuno che addirittura ha detto che noi scontiamo lo svantaggio di essere cattolici rispetto ai protestanti, che hanno una mentalità diversa e più pratica; non mi voglio avventurare nel merito, ma addirittura ci sono ipotesi di questo tipo.

Sono questi i problemi che dovremmo cercare in qualche modo di risolvere in ordine a questo testo, che poi deve andare alla Camera (e vedremo cosa succederà, essendo noto il campanilismo delle nostre Camere), e quindi il tempo è ormai breve.

Di più, si parlava del fatto che Anversa ha 135 chilometri di banchine, contro i pochi chilometri dei nostri porti. Non bastano ad Anversa 135 chilometri di banchine: stanno costruendo due isole artificiali nel mare senza che nessuno abbia nulla da dire. Questo tentativo, meritoriamente, lo stanno facendo anche a Venezia. Secondo voi l'esimio collega Costa ci riuscirà a fare la sua isola o no? Io dico di no.

Di più, siamo riusciti a far entrare nella grande rete TEN2T (*Trans-european networks transport*) anche la navigabilità del Po, che sarebbe una cosa ottima. Voglio ricordare che oltre al vantaggio di pagare 8 euro a tonnellata per chilometro se la merce la trasportiamo per nave, contro i 12 o 13 euro del camion e i 14 euro della ferrovia, quindi con un vantaggio economico notevole (tant'è vero che ci sono già operatori pronti ad operare), poiché noi siamo sotto sanzione dell'Unione europea per il tasso di PMI in Pianura padana, abbassando l'inquinamento avremmo un altro vantaggio. Abbiamo inoltre già pronto un progetto, che costa zero perché si autofinanzia in *project financing* per navi di classe quinta, che arriverebbero fino a Cremona e poi, in prospettiva, fino alle porte di Milano. Questo progetto è fermo perché ideologicamente la Regione Emilia-Romagna non lo vuole, in quanto si va a toccare il Po, e siccome hanno i Verdi in Giunta non si fa.

Quindi, ideologia, mancanza di risorse e mancanza di cultura dell'efficienza sono tutti problemi completamente al di fuori del nostro controllo che mi fanno pensare che questa, purtroppo, sarà una buonissima legge, sulla quale noi sicuramente voteremo in senso favorevole, ma in merito alla quale non dobbiamo purtroppo farci illusioni.

Quindi, la voteremo, come si suol dire, con l'ottimismo della volontà e il pessimismo della ragione. (*Applausi dal Gruppo LNP e del senatore Musso*).

PRESIDENTE. Data l'ora, rinvio il seguito della discussione dei disegni di legge in titolo ad altra seduta.

**Per la revoca dell'onorificenza
concessa al presidente siriano Bashar al-Assad**

PERDUCA (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PERDUCA (*PD*). Signora Presidente, intervengo anche a nome del senatore Gramazio e del senatore Pedica. Come ricorderete, l'ultimo giorno prima della pausa estiva erano state presentate l'interpellanza 2-00505 a prima firma mia e firmata da oltre 60 senatori, l'interpellanza 2-00503, a prima firma del senatore Gramazio e firmata da oltre 20 senatori, e l'interrogazione 3-03021, a prima firma del senatore Pedica. Avevamo tutti chiesto quale fosse la posizione del Governo relativamente all'onorificenza concessa al presidente siriano Bashar al-Assad.

In quell'occasione il sottosegretario De Mistura ci disse che erano state avviate le pratiche per revocare le onorificenze, perché il presidente siriano era considerato indegno, ma che la procedura prevedeva la possibilità di appello entro venti giorni da parte dell'interessato. Sono passati oltre trenta giorni: non credo sia il caso di presentare un'altra interrogazione per sapere a che punto siamo. Sarebbe però utile sapere, anche per le vie brevi o attraverso un comunicato stampa da pubblicare sul sito Internet della Presidenza del Consiglio, se in effetti la procedura è stata portata a termine, se c'è stato un appello e, se non c'è stato, chiarire una volta per tutte se e come sono state revocate le onorificenze.

PRESIDENTE. Senatore Perduca, se la sua è una richiesta alla Presidenza, come lei sa questa ha bisogno di uno strumento per sollecitare il Governo, altrimenti si può agire per le vie brevi in Commissione.

PERDUCA (*PD*). Signora Presidente, c'è comunque il Governo presente.

Sulla grave situazione delle carceri

FLERES (*CN:GS-SI-PID-IB-FI*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FLERES (*CN:GS-SI-PID-IB-FI*). Signora Presidente, poco prima della chiusura dei lavori parlamentari per la pausa estiva ero intervenuto per segnalare l'ennesimo suicidio di un detenuto. Ricomincia l'attività parlamentare e questa volta di suicidi ne devo annunciare due: uno di un

agente della Polizia penitenziaria di Napoli e uno di un detenuto. Con queste ulteriori vittime, siamo arrivati al numero di sette agenti di Polizia penitenziaria suicidatisi in sette mesi e a 111 morti per cause varie, di cui 40 per suicidio, negli ultimi nove mesi, tra i detenuti. Sono cifre che fanno arrivare a 2.044 i morti in carcere, dal 2000 ad oggi, di cui 732 sono morti per suicidio. Si tratta di una media sconvolgente di circa 157 morti all'anno nelle carceri.

Nelle carceri le persone detenute sono nell'assoluta e piena disponibilità dello Stato e dunque è dello Stato la responsabilità di questo genere di fenomeni, assolutamente gravi.

A queste cifre assurde quanto drammatiche devo aggiungerne un'altra. Al 31 dicembre 2011 erano reclusi 66.897 cittadini; al 31 agosto 2012, dunque dopo l'entrata in vigore della prima e della seconda legge cosiddetta svuota carceri, i reclusi erano 66.271. Questo, nonostante, in virtù dei provvedimenti svuotacarceri, siano stati scarcerati e mandati agli arresti domiciliari 7.558 detenuti. Il saldo è dunque di 626 reclusi: divisi per le circa 200 strutture penitenziarie che operano nel nostro Paese, significa che è andata agli arresti domiciliari una media di tre detenuti a carcere. Si tratta di un risultato che vorrei limitarmi a definire risibile, che però aggrava il contesto complessivo della situazione penitenziaria, già grave per le motivazioni che abbiamo detto prima.

Signora Presidente, con queste premesse desidero segnalare, con molta amarezza, il fatto che, nonostante la Presidenza – lei lo ha fatto più volte, così come il senatore Chiti, il presidente Schifani e altri Presidenti di turno – abbia raccolto le segnalazioni mie, del senatore Perduca, della senatrice Poretti e di altri colleghi, circa una quantità notevole di interrogazioni rivolte al Ministro della giustizia relativamente a questioni di carcere, le risposte a queste interrogazioni non arrivano. E questo costituisce, mi permetta di dirlo, motivo di grave offesa nei confronti della Presidenza del Senato, del Senato e dei senatori, ma soprattutto nei confronti di quei 66.000 e più reclusi che vivono nelle carceri in una condizione agghiacciante.

Per questo dunque, non solo sollecito per l'ennesima volta la risposta alle interrogazioni presentate al riguardo (poi formalizzerò con gli uffici i numeri di riferimento e la data di presentazione), ma credo sia giunto il momento che il Ministro venga in Aula a riferire, non soltanto sulla situazione delle carceri (che conosciamo molto bene e forse anche molto meglio di lei, altrimenti eviterebbe di fare dichiarazioni come quelle che fa abitualmente), bensì soprattutto sull'esito delle due leggi svuotacarceri e venga a proporci finalmente – speriamo – qualcosa di serio relativamente ad un provvedimento che non può più essere remorato.

La ringrazio, signora Presidente, e mi scuso se mi sono dilungato qualche minuto in più. (*Applausi della senatrice Bonfrisco*).

PRESIDENTE. Senatore Fleres, lei sa ovviamente quanto la Presidenza del Senato, oltre che io personalmente, sia attenta ai temi che lei ha sollevato.

È chiaro che si esprime un giudizio politico rispetto alla mancata risposta alle interrogazioni da parte di un Ministro. Voglio cogliere però l'occasione per ricordare che domani, alle ore 13, è convocata una riunione della Conferenza dei Capigruppo che dovrà calendarizzare, tra l'altro, anche la trattazione di interrogazioni ed interpellanze, tra cui anche lo svolgimento di quelle a risposta immediata ai sensi dell'articolo 151-*bis* del Regolamento, il cosiddetto *question time*.

La Presidenza provvederà certamente a sollecitare nuovamente il Ministro a rispondere, ma mi auguro che anche i Capigruppo siano sensibili e attenti nel chiedere la calendarizzazione di un *dossier* di interrogazioni effettivamente piuttosto corposo, riguardante una situazione che di per sé ha veramente dello scandaloso.

Per lo svolgimento di un'interrogazione

BERTUZZI (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTUZZI (*PD*). Signora Presidente, volevo sollecitare la risposta all'interrogazione 3-02922, che ho presentato insieme agli altri senatori dell'Emilia-Romagna pochi giorni dopo il sisma verificatosi nella nostra Regione. L'interrogazione fa riferimento all'utilizzo della tecnica dell'*hydrofracking*, vale a dire la frantumazione delle rocce nei sondaggi e nelle perforazioni per l'estrazione del petrolio e del gas, visto che in qualche modo essa era stata messa in correlazione con la possibilità che vi fossero degli effetti sismici.

Nonostante non si avesse notizia dell'utilizzo di queste pratiche, né al Ministero, né presso gli enti delle Regioni, sul sito di una società indicata nell'interrogazione emerge invece che la pratica è stata attuata in Toscana e che quindi, di fatto, ciò avviene senza che ci sia la possibilità di andarlo a verificare.

La questione non riguarda quindi – non lo sappiamo – l'utilizzo di questa tecnica nelle zone colpite dal sisma, quanto piuttosto il fatto che risultava avviata una procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), che aveva ottenuto dapprima il parere positivo del Ministero dell'ambiente e di quello dello sviluppo economico, bloccato poi dalla Regione Emilia-Romagna, per la costruzione di un sito di stoccaggio di gas naturale proprio nella zona in cui è stato poi localizzato l'epicentro del sisma.

Le popolazioni rispetto a questi temi aspettano delle risposte affinché non solo ci si vada a sincerare che tale pratica non venga utilizzata fino a che non se ne verificherà la neutralità rispetto ad eventuali danni nel sottosuolo delle zone più fragili, ma vengano altresì fermate in qualche modo tutte le progettazioni relative a perforazioni e siti di stoccaggio.

Oggi questa risposta risulta quanto mai urgente, soprattutto perché, a nostro avviso, e ad avviso delle istanze territoriali della nostra Regione, dovrebbe portare ad un divieto assoluto di utilizzare queste tecniche nelle zone che hanno mostrato questa fragilità territoriale.

PRESIDENTE. Senatrice Bertuzzi, la Presidenza si farà carico di sollecitare la risposta all'interrogazione cui lei si riferisce.

Per un' informativa del Governo sulla vicenda Alcoa e sulle altre situazioni di crisi industriale

MENARDI (CN:GS-SI-PID-IB-FI). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MENARDI (CN:GS-SI-PID-IB-FI). Signora Presidente, a nome del Gruppo di Coesione nazionale, tramite la sua Presidenza io vorrei sollecitare il Governo perché relazionasse in quest'Aula circa la vicenda, in particolare dell'Alcoa, ma anche della crisi industriale che sta attraversando il Paese.

Da quanto è capitato ieri e da quanto abbiamo letto sui giornali, questa crisi sta diventando anche un problema di ordine sociale. Poiché ci è stato già annunciato, anche da parte delle imprese, che il futuro sarà peggio di quanto è stato fin qui paventato, io credo sia necessario che il Governo renda partecipe il Parlamento delle scelte che ha intenzione di compiere su questi argomenti.

Poiché abbiamo anche appreso che il Governo è titubante rispetto ad alcune situazioni di crisi (mi riferisco, in particolare, sempre all'Alcoa), credo che quanto prima il Ministro almeno possa venire a riferire a quest'Aula. *(Applausi della senatrice Castiglione)*.

PRESIDENTE. Senatore Menardi, su altri casi, c'è stata recentemente una informativa del ministro Passera e del ministro Clini, e il Sottosegretario è stato presente in Commissione.

Ciononostante, spero che la sua richiesta, domani, in Conferenza dei Capigruppo possa trovare utilmente sostegno e proposta da parte dei Gruppi parlamentari e, quindi, del Governo.

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 mercoledì 12 settembre 2012**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi domani, mercoledì 12 settembre, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 9,30 e la seconda alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione dei disegni di legge:

MENARDI. – Modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di ordinamento portuale (143).

– Marco FILIPPI ed altri. – Riforma della legislazione in materia portuale (263).

– GRILLO ed altri. – Riforma della legislazione in materia portuale (754).

– Riforma della legislazione in materia portuale (2403).
(*Relazione orale*).

II. Discussione dei disegni di legge:

1. Modifiche al decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, in materia di sicurezza sul lavoro per la bonifica degli ordigni bellici (2892) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*).

2. Norme per consentire il trapianto parziale di polmone, pancreas e intestino tra persone viventi (3291) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*).

La seduta è tolta (ore 20,07).

Allegato B

Testo integrale della relazione orale del senatore Grillo sui disegni di legge nn. 143, 263, 754 e 2403 e annesse tabelle

Colleghi, il disegno di legge che oggi portiamo a conclusivo esame ha un particolare significato e valore politico, non solo per la rilevanza della materia, la portualità, che come dirò in prosieguo, costituisce una risorsa ed un'opportunità per il Paese ancor più in una fase difficile quale quella che sta vivendo l'Italia.

Il valore politico è dovuto al fatto che esso è frutto della convergenza di proposte di più parti politiche e di un confronto approfondito in Commissione ed in Comitato ristretto, confronto che ha visto intenti costruttivi ed una franca collaborazione pur nella diversità di posizioni.

Esso è altresì il risultato del confronto con il Governo, che pure sull'argomento ha presentato un proprio testo di proposta (ministro Matteoli).

Sottoponiamo oggi un testo che è risultato di una meditazione approfondita e lunga. Lunga perché si è dispiegata in un arco di tempo che comincia nella XIV legislatura (10 anni fa) e solo oggi trova le condizioni politiche ed anche tecniche per chiudersi. Approfondita poiché, prima di giungere al punto in cui siamo, questa stessa Commissione ha svolto un'indagine conoscitiva (su cui mi soffermerò in prosieguo) già negli anni 2003-2004, che ci ha portato a valutare e vedere direttamente importanti realtà portuali al di fuori dell'Italia ed anche dell'Europa. Approfondita, inoltre, perché da allora fino ad oggi sono stati molti e ripetuti i confronti con amministrazioni, enti, associazioni e organizzazioni di settore. Vi sono state occasioni formali, penso alle diverse audizioni in Commissione, ed informali, ivi compresa la partecipazione direi quasi costante di molti tra noi a dibattiti, conferenze, assemblee di quelle associazioni ed organizzazioni.

Il rilievo dei porti per i sistemi economici «aperti», ovvero quelli in cui le attività di produzione e consumo poggiano su processi di interscambio di merci e prodotti a scala internazionale e/o di raggio medio-lungo, è innegabilmente primario fin dalla fase della prima rivoluzione industriale.

Ovviamente, la mobilità delle merci e delle persone, ha subito da allora modificazioni profonde, in considerazione ed in conseguenza dei numerosi e profondi cambiamenti economici e delle evoluzioni organizzative e tecnologiche del sistema produttivo, dei mezzi e dei sistemi di trasporto, poi (ed oggi ancor più) dei sistemi logistici; degli assetti interni nei singoli Stati e delle interrelazioni tra gli stessi, nell'ambito di organismi sovranazionali cui aderiscono.

Le modificazioni che hanno riguardato quei diversi aspetti hanno altresì modificato il ruolo dei porti complessivamente intesi, ma mai ne hanno ridimensionato il rilievo quali strutture indispensabili del ciclo di

trasporto marittimo. Anche la logica del *just in time* e le transazioni in tempo reale, che potevano apparire inconciliabili con dinamiche di una modalità di trasporto «lenta» rispetto ad altre, non ha mortificato la portualità considerato il fatto che il trasporto marittimo, loro naturale utilizzatore, è da sempre estremamente flessibile (quindi adattabile alla richiesta del mercato) e caratterizzato da costi particolarmente vantaggiosi in relazione all'unità di traffico.

Per comprendere meglio il significato della riforma che ci accingiamo ad approvare è opportuno fare un passo indietro.

Fino al 1994, l'organizzazione e l'ordinamento dei porti e delle attività portuali in Italia avevano il loro fondamento normativo sostanzialmente: nel Codice della navigazione e nel pertinente Regolamento, parte marittima; nel testo unico sui porti, spiagge e fari, approvato con regio decreto n. 3095 del 2 aprile 1885; nelle diverse norme istitutive di enti, diversamente normati (consorzi autonomi, enti autonomi, provveditorati, aziende) operanti in singoli porti con compiti di amministrazione e gestione di quelli o di aree di porti.

Pur in dettaglio, ma sempre in sintesi: il Codice della navigazione determinava la natura demaniale del bene porto in una generale concezione pubblicistica della gestione portuale e delle attività svolte nei porti, sotto lo stretto controllo (rigido controllo, non impulso) dell'Autorità marittima. Conseguentemente tutte le attività erano e dovevano essere organizzate in modo da dovere/potere essere prestate secondo criteri obiettivi a tutti i possibili utenti. Si prevedeva inoltre una rigida organizzazione del lavoro «riservato» in via esclusiva ai «lavoratori portuali» organizzati in «Compagnie», i cui soci lavoratori potevano/dovevano essere utilizzati da «imprese», le quali conseguentemente non avevano il controllo di un fondamentale fattore della produzione quale è il lavoro. Riguardo al lavoro portuale va altresì ricordato il regime di «salario garantito» per i lavoratori che hanno accompagnato (e stimolato talvolta) ad una crescita non ragionevolmente motivata dal numero degli stessi lavoratori, gonfiata oltre misura il costo del fattore umano.

Parimenti nel Codice della navigazione e nel pertinente Regolamento erano regolati anche i servizi definiti poi tecnico-nautici (pilotaggio, ormeggio, rimorchio e battellaggio) anche essi organizzati secondo modelli di forte impianto pubblicistico.

Il testo unico approvato con il regio decreto n. 3095 del 2 aprile 1885 dettava i criteri di classificazione dei porti marittimi nazionali, sulla base di volumi di traffico mai aggiornati rispetto alla data del testo unico, ai fini della determinazione delle competenze in tema di realizzazione e manutenzione delle opere portuali, definendo altresì le stesse opere. Solo in virtù delle prime norme in tema di attuazione del decentramento regionale – contenute nel decreto del Presidente della Repubblica n. 8 del 1972 ed ancor più nel decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977 – le competenze in tema di oneri per la realizzazione e manutenzione dei porti vennero, in parte, riviste prevedendo la competenza delle Regioni per

opere nei porti «minori», comunque sempre amministrati dallo Stato per il tramite dell'autorità marittima.

Le diverse norme di istituzione di enti portuali, succedutesi nel tempo, anche a lunga distanza una dall'altra, disegnavano, in conformità peraltro con specifica previsione codicistica, una piccola galassia di enti pubblici economici con compiti di amministrazione di alcuni porti maggiori (Savona, Genova, Civitavecchia, Napoli, Trieste, Palermo, Venezia) e di 5 aziende, cosiddette aziende dei mezzi meccanici, rispettivamente istituite nei porti di La Spezia, Livorno, Ancona, Cagliari, Messina, con il compito di gestione di detti mezzi meccanici ed aree portuali.

Un sistema normativo siffatto, fondato su regole mirate anzitutto alla tutela del bene porto, visto quale realtà a sé stante rispetto al territorio, ostacolava la nascita di un sistema di imprese in grado di concorrere sul piano dell'offerta di servizi efficienti ed economicamente competitivi, che si proponeva ad un'utenza sempre più internazionale con modelli di amministrazione e gestione disomogenei tra loro e si rivelò già dalla seconda metà degli anni 1970 e primi anni 1980 inadatto a competere su un mercato dei traffici marittimi che si avviava ad assumere connotati di standardizzazione. Emergeva, infatti allora il fenomeno *containers* con traffici che esigevano infrastrutture ed attrezzature sempre più moderne, moderni modelli di organizzazione del lavoro e dell'attività di impresa, costi adeguati.

Le ripetute misure finalizzate ad «esodare» lavoratori portuali, fortemente sovradimensionati nel numero rispetto a traffici gestibili ormai solo con costosi e sofisticati mezzi meccanici, pur se necessarie si rivelarono insufficienti a dare una adeguata risposta ad una perdita di peso specifico dell'insieme della portualità italiana. I suoi volumi di traffico, in alcuni anni segnarono anche significative flessioni (in valore assoluto) delle tonnellate di merci imbarcate e sbarcate. Ciò in uno scenario che a livello mondiale, ma soprattutto europeo per quel che ci riguarda, vedeva andamenti di segno apposto, soprattutto nell'area del Northern Range, ma anche in porti mediterranei.

Ciò indusse il legislatore a rivedere a fondo l'ordinamento portuale e, dopo un dibattito ed un lavoro che si dispiegò lungo due legislature, vide il varo della legge n. 84 del 28 gennaio 1994.

Quattro gli aspetti principali in cui interviene, con spirito di rilevante innovazione rispetto al regime precedente, la legge 84 del 1994: programmazione e pianificazione del territorio portuale, mediante la definizione del concetto di piano regolatore portuale e le sue procedure di perfezionamento, nonché mediante la previsione di nuovi criteri di classificazione e, pur solo parzialmente, delle competenze in tema di oneri per la realizzazione delle opere di infrastrutturazione; regolamentazione delle attività, in particolare delle operazioni portuali, che nel loro insieme sono misure impropriamente definite di «privatizzazione dei porti», ma più esattamente da qualificare come «privatizzazione delle attività portuali» (questo mediante norme, gli articoli 16 e 18 della legge 84 del 1994, che hanno consentito la «liberalizzazione» in un mercato comunque regolato della atti-

vità di impresa portuale in aree pubbliche (articolo 16) ed in aree in concessione (articolo 18) ad imprese che effettivamente controllano tutti i fattori della produzione, ivi compreso il fattore lavoro); lavoro portuale, che anche attraverso un processo di progressivo affinamento normativo, inteso a rendere le regole nazionali coerenti con il contesto delle regole Unione europea, ha ridisegnato il concetto di lavoro portuale e di lavoro portuale temporaneo, quale strumento per la flessibilità per lo sviluppo e la competitività delle imprese, con la soppressione del previgente sistema del «salario garantito», pur con l'introduzione dell'indennità di mancato avviamento – IMA – quale necessario ammortizzatore sociale; istituzione nei principali scali delle autorità portuali tipico esempio di trasferimento ad un soggetto composito di funzioni necessarie per il raggiungimento di finalità statali di carattere generale, cercando nel contempo di coordinare esigenze di livello statale con quelle locali. L'importanza di questa scelta non deriva soltanto dal fatto in sé, ma da ciò che il legislatore decise dovessero essere, le autorità portuali: enti di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo con compiti di regolamentazione. Non soggetti che svolgono le cosiddette operazioni portuali, direttamente e/o indirettamente, esclusivamente attribuite alle imprese private.

Tale separazione è stata voluta per assicurare trasparenza e imparzialità dell'autorità portuale (soggetto garante del mercato) e per facilitare nei porti la presenza di più imprese per operazioni portuali, in concorrenza tra loro. In sintesi un modello di distinzione fra soggetto pubblico – da un lato – che detta le regole di funzionamento del porto e ne controlla l'esecuzione; dall'altro lato, soggetti privati che, esercendo in regime di concessione o di autorizzazione i servizi portuali, sono tenuti ad assicurare una gestione imprenditoriale nel rispetto di impegni ed obblighi assunti nei confronti dell'autorità concedente.

Un modello, l'autorità portuale, che, pur se ente pubblico non economico, era (ed è) impostato al superamento dei limiti tradizionali e più lamentati della pubblica amministrazione in senso stretto. Anzitutto delle «macchine» snelle, se consideriamo che rispetto ai precedenti enti che avevano dotazioni di personale che complessivamente sfioravano (e talora avevano superato) 10.000 dipendenti, oggi tutte le autorità portuale non raggiungono 1.300 dipendenti. «Macchine» che non costituiscono un onere per il bilancio pubblico, essendo vincolate all'obbligo del pareggio di bilancio, pena il loro commissariamento.

Di tutta evidenza il non gravare delle autorità portuali sul bilancio dello Stato rispetto ai preesistenti enti, che avevano accumulato al momento del varo della legge un monte di debiti (nell'ordine di grandezza di svariate centinaia di miliardi di lire), talché per ripagarli, la stessa legge di fatto li accollò alle autorità portuali, è il fatto che, per ben 11 anni, la legge si è limitata ad attribuire, proprio per pagare quei debiti, alle autorità portuali medesime solo il 50 per cento della cosiddetta «tassa portuale», incamerando all'erario il restante 50 per cento e l'intero gettito delle tasse erariali e di ancoraggio.

I compiti fondamentali dell'autorità portuale erano (e sono) indicati nella legge e possono essere sintetizzati in: funzioni consultive e propositive, in materia di pianificazione urbanistica, di classificazione portuale e di opere di grande infrastrutturazione contenute nel piano regolatore portuale e/o nel piano operativo triennale; funzioni di amministrazione, regolamentazione ed organizzazione delle attività portuali e del territorio (operazioni, altre attività commerciali ed industriali, «servizi di interesse generale», disciplina del lavoro e servizi accessori/complementari alle operazioni portuali); funzione di promozione e di indirizzo del porto, volte allo sviluppo dei traffici, miglioramento dei servizi, produttività ed economicità dei servizi/attività portuali; coordinamento delle attività svolte nel porto, comprese quelle svolte dalle pubbliche amministrazioni; amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo compresi nell'ambito delle circoscrizione territoriale di giurisdizione dell'ente.

Le innovazioni introdotte dalla legge n. 84, hanno consentito l'attivazione di un significativo processo di recupero, una rilevante crescita ed una sostanziale innovazione della portualità maggiore italiana.

Tutto ciò ben risulta già dai soli dati di traffico delle merci, dei *containers*, dei passeggeri (in particolare, percentualmente, dei crocieristici).

Ma al di là dei dati numerici assoluti ancor più significativo è il recupero di quota di traffici della portualità italiana rispetto ad altri Paesi nonché rispetto al cosiddetto Northern Range, nell'arco di tempo che va dal 1995 al 2004.

Parimenti significative sono la nascita di un sistema di imprese operante nei porti e la localizzazione nei nostri porti di un congruo numero di imprese facenti capo a gruppi terminalistici di livello europeo e mondiale; la capacità delle autorità portuali e delle imprese del «sistema porto» di generare ricchezza ed occupazione nel Paese.

I ripetuti Rapporti sull'economia del mare realizzati dal «cluster marittimo-portuale» (la Federazione del mare) e, più nello specifico, uno studio redatto con analoghi criteri per Assoporti qualche anno fa, espongono e quantificano tutto ciò con l'autorevolezza di chi ha curato quegli studi (CENSIS).

Le molteplici tavole a compendio della presente relazione, di seguito allegati, estratte da quegli studi, sono testimonianza inequivoca dei positivi effetti dispiegati e favoriti dalla radicale modifica del quadro normativo.

Una sintetica ma efficace rappresentazione del processo rilevante e positivo attivato con la legge n. 84 del 1994, si evince anche dal documento, condiviso, approvato a conclusione dell'«indagine conoscitiva sulla situazione del sistema portuale italiano» svolta dall'8ª Commissione permanente del Senato nel corso della XIV legislatura.

Si ritiene utile ripetere le considerazioni di quel documento:

«L'istituzione nei porti maggiori, legislativamente qualificati di rilevanza economica internazionale o almeno nazionale, del nuovo soggetto regolatore alle Autorità portuali ha favorito la nascita di dinamici operatori portuali privati nonché l'insediamento nei nostri porti di operatori termina-

listi e multimodali di primario livello mondiale, sia del comparto merci (*container* anzitutto) sia del segmento crocieristico; ciò ha comportato il conseguente incremento delle linee di navigazione che toccano i porti italiani collegandole, attraverso il *transshipment*, alle aree marittime di riferimento mondiale per traffici ed altresì l'attivazione numerosi collegamenti marittimi nazionali, inframediterranei ed infraeuropei che rappresentano una valida alternativa al trasporto terrestre, avviando così quel reticolo di «autostrade del mare» che rimane un obiettivo strategico da rafforzare ulteriormente.

Una esemplificativa ma efficace rappresentazione di questa vivace e positiva dinamica è data dall'andamento dei traffici; il periodo 1996-2002 ha visto una crescita del volume delle merci imbarcate e sbarcate nei principali porti italiani del 23,6 per cento (da 354 milioni di tonnellate a 438 milioni circa), del numero dei contenitori nella misura del 117 per cento circa (da 3,8 milioni di TEU a 8,3 milioni circa) ed infine del movimento dei crocieristi (passati da 1,4 milioni a 3,5 milioni circa); basti pensare inoltre alla posizione di primato nel Mediterraneo raggiunta dal porto di Gioia Tauro nell'attività di *transshipment* nonché delle significative *performances* di altri scali come Genova, La Spezia, Livorno».

Invero dalla stessa indagine emerge altresì un ulteriore aspetto importante:

«Un concorso determinante al raggiungimento di questi risultati è stato dato dalla ritrovata attenzione dello Stato all'esigenza di investimenti per l'adeguamento, ammodernamento e potenziamento del patrimonio infrastrutturale portuale, a partire dagli stanziamenti disposti con l'articolo 9 della legge del 30 novembre 1998 n. 413, e poi dai successivi rifinanziamenti».

Proprio quell'indagine conoscitiva testimonia altresì come dalla concreta esperienza di applicazione della legge n. 84 del 1994 emergeva la necessità, dai più parti condivisa, di intervenire su alcuni aspetti della norma, in particolare sul rafforzamento del ruolo delle Autorità portuali; sul riconoscimento di una piena autonomia finanziaria; sulla semplificazione e velocizzazione delle procedure di pianificazione e realizzazione delle infrastrutture portuali; sulle specificità dell'organizzazione del lavoro portuale.

Le motivazioni sottostanti quelle necessità erano molteplici e di diversa natura.

Da un lato il Titolo V della Costituzione, come novellato dalla legge costituzionale n. 3 del 2001, che attribuiva alle Regioni una potestà legislativa concorrente per diverse materie tra le quali i porti, peraltro riservando allo Stato la determinazione dei principi fondamentali, e la competenza legislativa esclusiva su materie, quali sicurezza, dogane, tutela dell'ambiente, ordinamento e organizzazione degli «enti pubblici nazionali» nel cui ambito, per le competenze ad esse attribuite, vanno sicuramente annoverate le autorità portuali.

Il rafforzamento della soggettività istituzionale dell'autorità portuale trovava la sua *ratio* nell'esigenza di meglio sovrintendere a fenomeni ra-

pidamente evolutivi, quali quelli portuali, dotandola di più efficienti strumenti di gestione amministrativa ed attribuendole il compito di regolare, con le connesse responsabilità, attività che incidono in modo determinante sull'ambito operativo del porto (regolamentazione piena ed esclusiva delle aree demaniali, scelte circa la destinazione dei punti di accosto per le operazioni di imbarco e sbarco, organizzazione dei servizi tecnico-nautici).

Per quel che concerne la semplificazione procedurale ai fini della pianificazione e della realizzazione delle infrastrutture portuali, l'esperienza maturata aveva fatto emergere l'incongruenza di quelle procedure rispetto alla pressante esigenza di risposte tempestive provenienti dai soggetti economici interessati ad investire nei nostri porti, in relazione ai temi urbanistici, la mancanza di tempistiche certe e predeterminate, di criteri oggettivi e prestabiliti di valutazione da parte degli organismi consultivi, di adeguate modalità di composizione di eventuali dissensi, in particolare con le amministrazioni locali.

In tema di lavoro portuale emergeva la opportunità di interventi ma ordinando diverse esigenze: peculiarità, legata ai ritmi non regolari delle attività portuali; evitare forme di arretramento e di involuzione sul terreno dell'efficienza, dell'economicità e della produttività delle operazioni portuali.

Altro tema di rilievo, posto con particolare vigore dalle autorità portuali era quello del riconoscimento di una piena ed effettiva autonomia finanziaria.

La responsabilizzazione delle autorità portuali per la gestione delle risorse necessarie alla realizzazione dei programmi era vista come fattore idoneo a produrre un positivo effetto per la più rapida realizzazione degli interventi infrastrutturali. Ciò avrebbe consentito a ciascuna autorità portuale anche nel periodo medio-lungo, di contare sulla certezza e sulla continuità dei flussi finanziari e quindi di meglio calibrare la programmazione degli investimenti.

L'obiettivo era visto perseguibile lungo due filoni: attribuire alle autorità portuali il gettito derivante dalle tasse strettamente connesse alle attività di imbarco e sbarco delle merci ed all'approdo di navi; devoluzione alle autorità portuali di una parte dei tributi riscossi dalle dogane.

Considerato il gettito non particolarmente elevato delle tasse strettamente «portuali» e i considerevoli costi di infrastrutturazione dei porti, il modello di autonomia finanziaria da realizzarsi mediante l'attribuzione alle autorità portuali di una quota delle entrate erariali, diverse dalle tasse propriamente portuali, derivanti dalle attività del porto, appariva adeguato all'obiettivo prefissato e valida alternativa rispetto a periodiche assegnazioni di fondi dal bilancio dello Stato ai porti. In tal modo la «ricchezza» prodotta nei porti, in termini di gettito erariale, almeno parzialmente, sarebbe rimasta in loco alimentando un circuito virtuoso, per cui più il porto incrementa le sue attività maggiore è il gettito erariale, e dunque la quota parte di esso finalizzato a sostenere i programmi di infrastrutturazione. Il disegno era completato con misure perequative, a livello nazionale, così da consentire un'armonica distribuzione delle risorse nell'ambito comples-

sivo della portualità nazionale, facilitando in tal modo un equilibrato sviluppo delle sue dotazioni infrastrutturali.

La sostanziale convergenza di cui si è detto sugli interventi migliorativi da introdurre nel testo allora vigente della legge n. 84 portò, già nella XIV Legislatura, alla presentazione di diversi disegni di legge di riforma ed all'elaborazione, in sede di Comitato ristretto, composto in seno all'8ª Commissione nel corso di quella legislatura, di un testo unificato a conclusione di un proficuo ed intenso lavoro «bloccato» dalla fine della legislatura e poi dalla breve durata di quella successiva.

Tutto questo avveniva mentre si assisteva a livello mondiale ad una rivoluzione nel mondo dei trasporti e alla crescita impetuosa delle economie emergenti dell'Estremo Est (Cina, India)

Il testo unificato approvato dalla Commissione nel luglio scorso si ricollega (e per alcune parti ripropone) quello elaborato nel corso della XIV Legislatura.

Invero ciò non sta a significare che da allora ad oggi è rimasto immutato il quadro normativo o la realtà economica, a scala nazionale e mondiale.

Per il primo aspetto vanno tenute in conto, anzitutto, le innovazioni per la portualità a seguito di alcune norme della legge n. 296 del 2006 (Finanziaria 2007). Due anzitutto: l'attribuzione alle autorità portuali dell'intero gettito delle tasse propriamente portuali prodotto dai porti che ciascuna di esse amministra; la previsione di realizzazione di un sistema di autonomia finanziaria sostanzialmente quale quello cui faceva riferimento anche la sopra ricordata indagine conoscitiva del Senato.

Ma anche una prima previsione normativa di risorse per infrastrutture a favore di iniziativa che devono vedere il coinvolgimento anche di capitali privati e norme intese a far chiarezza su criticità specifiche (per esempio, in tema di non applicazione dell'IVA sui canoni di concessione demaniale riscossi dalle autorità portuali in considerazione di una definizione normativa della natura giuridica di quegli enti). Solo poche di quelle misure hanno visto il completamento degli specifici provvedimenti attuativi, ragionevolmente anche a dell'anticipata fine della scorsa legislatura.

Ma soprattutto poiché, da punto di vista degli scenari economici la situazione è per certi versi oggi l'esatto opposto di quella di fine 2007. Allora eravamo ancora in una fase economica da alcuni definita «superciclo»; ancor più è diversa la situazione dal 2008, allorquando nella seconda parte dell'anno si avviava una crisi nata come finanziaria e ben presto tramutatosi in economica di dimensioni imprevedibili ed impatti anzitutto sull'economie occidentali.

Oggi, con qualche incertezza cominciamo a vedere «la luce in fondo al tunnel», peraltro a prezzo in molti paesi anzitutto europei, di politiche di restrizione della spesa, che non hanno mancato di far risentire contraccolpi sui traffici.

Se la realtà economica mondiale a cavallo della prima decade del XXI secolo si andava rapidamente modificando nel senso di una rapidissima crescita delle economie emergenti dell'Asia, sulla spinta della delo-

calizzazione produttiva e l'apertura di nuovi mercati, oggi di fatto quelle economie complessivamente producono e generano traffici da prima area economica mondiale, principalmente in termini di *export*.

La delocalizzazione delle proprie produzioni che molte economie occidentali hanno compiuto verso l'Estremo Oriente, a partire da quelle ad alta intensità di fattore lavoro, fa prevedere flussi crescenti di traffico da quell'area geografica verso l'Europa ed il Nord America con conseguente importanza via via maggiore delle direttrici trans pacifica, da un lato, e di quella Asia-Europa attraverso il Mediterraneo.

Due i dati di fatto «marittimo-portuali» che testimoniano questo: la minore incidenza della direttrice di traffico Nord Atlantica (USA-Europa e viceversa) a vantaggio della direttrice Estremo Oriente-Europa; gli stessi Stati Uniti d'America hanno potenziato gli scali marittimi che si affacciano sull'Oceano Pacifico, conferma di un *trend* degli scambi commerciali che privilegia il flusso *import-export* verso l'area asiatica – Cina, India, Corea, Giappone – Paesi che contano quasi la metà della popolazione mondiale.

Questo non incide, pertanto, sul ruolo e sul rilievo del bacino Mediterraneo che, anzi, vede per certi versi potenziata la funzione almeno come area di transito ma anche, *in fieri*, come linea costiera di approdo dei traffici Estremo Oriente-Europa, tanto più se si tiene conto del miglioramento in corso del canale di Suez e delle politiche dell'Unione europea.

Dalle nuove ed arricchite potenzialità del Mediterraneo conseguono altrettante opportunità del sistema dei porti e della logistica italiana. In fondo a ben vedere l'Italia è la piattaforma logistica più grande del Mediterraneo! Modernamente ed opportunamente regolato, attrezzato, e collegato alle grandi direttrici dei traffici, essa può, più di ogni altro, costituire la porta di accesso più vantaggiosa verso l'Europa per i traffici a lungo raggio e per quelli inframediterranei, segmento di traffico quest'ultimo (il cosiddetto *short sea shipping*) nel quale già deteniamo posizioni di primato anche in virtù della nostra diffusa rete portuale.

A supportare le potenzialità dei porti italiani come via di accesso prioritario all'Europa per i traffici provenienti dall'oltre Suez possono concorrere anche le politiche dell'Unione europea.

A quest'ultimo riguardo di particolare rilievo appaiono gli obiettivi, ormai quasi in linea di arrivo, in tema di revisione degli orientamenti delle reti TEN, laddove sembra che Bruxelles si appresti a ricalibrare quelle reti in funzione non solo intraeuropea, ma anche di proiezione del sistema Europa verso l'esterno (quindi anzitutto verso l'oltre Suez, prima area economica di interesse per il nostro continente).

Tutto ciò rende ancor più necessario che l'Italia, proprio per poter cogliere le potenzialità di uno scenario marittimo che va nel senso di cui si è detto, superi quanto prima le criticità delle regole di riferimento della propria portualità. Tanto più tenendo conto che, seppure con dei limiti, se il sistema delle regole ha consentito e facilitato la necessaria fase della trasformazione dei porti da mero «bene pubblico» a «sistema di imprese» (pur conservando la natura pubblica del bene, anche mediante il regolatore Autorità portuale), oggi dobbiamo fronteggiare il problema del manteni-

mento nei nostri porti di imprese sempre sensibili alla crescente concorrenza di porti «alternativi», storici e nuovi. A quest'ultimo riguardo, è sufficiente solo ricordare la concorrenza (che è anzitutto di costi) dei porti del Nord Africa e del Medio Oriente.

Con tale obiettivo la Commissione del Senato ha lavorato quasi lungo l'intero arco di questa legislatura elaborando, anche in confronto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in Comitato ristretto, il testo unificato dei disegni di legge nn. 143, 263, 754, 2403, approvato dalla Commissione a luglio scorso.

Preliminarmente va posto in evidenza che, nelle more della conclusione dei lavori della Commissione sull'argomento, diverse previsioni oggetto di approfondita valutazione sono state fatte proprie dal Governo ed introdotte in provvedimenti urgenti che questo ha varato talora anche nella formulazione analoga a quanto la stessa Commissione aveva convenuto.

Ciò è palese testimonianza dell'effettiva valenza del lavoro svolto dalla Commissione e della necessità di un adeguamento della normativa di riferimento per la portualità. Altresì testimonia, di ciò va dato atto, dell'attenzione del Governo oggi in carica alle esigenze del settore.

Ci si riferisce infatti a norme contenute in decreti-legge varati tra l'ultimo mese del 2011 e quest'anno, ovvero in una fase in cui tutta l'attenzione è stata concentrata sul riequilibrio dei conti pubblici.

Meritano di essere rammentate tra le norme «stralciate» dai testi che erano in corso di elaborazione in Commissione quelle: in tema di collegamenti infrastrutturali e logistica portuale (articolo 46, decreto-legge n. 201 del 2011 «collegamenti infrastrutturali e logistica portuale»); quella finalizzata a fornire l'attrazione di capitale privati per la realizzazione anche di investimenti in infrastrutture portuali (*Project Financing*) (articolo 42, comma 8, del citato decreto-legge n. 201 del 2011) cui si affianca, per materia l'articolo 18 della legge n. 183 del 2011 (legge di stabilità 2012), come modificato da ultimo dall'articolo 2 del decreto-legge n. 83 del 2012 (cosiddetto decreto sviluppo), nel senso di prevedere l'applicabilità di facilitazioni fiscali per al realizzazione di nuove infrastrutture mediante *partnership* pubblico-privato; le nuove «Disposizioni in materia di dragaggi» (articolo 5-*bis* introdotto nella legge n. 84 del 1994 dal decreto-legge n. 1 del 2012, come modificato dalla legge di conversione); le norme in materia di autonomia finanziaria delle autorità portuali, ovvero l'introduzione dell'articolo 18-*bis* nella legge n. 84 del 28 gennaio 1994. Con tale articolo si prevede una prima concreta attuazione della cosiddetto «autonomia finanziaria» delle Autorità portuali, attraverso l'istituzione di un Fondo, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per il finanziamento di interventi di adeguamento dei porti. Detto fondo è alimentato annualmente nel limite di 70 milioni «in misura pari all'1 per cento di IVA e accise riscosse nei porti e negli interporti rientranti nelle circoscrizioni delle autorità portuali».

Della norma riguardante l'autonomia finanziaria è palese la valenza. Non sono mancate perplessità e riserve riguardo al limite di 70 milioni/anno e dalla minima percentuale. È però palese come, nella particolare si-

tuazione economica che attraversiamo, se quella misura solo in parte risponde ai desiderata da tempo rappresentati dai porti e dalle autorità portuale deve essere valutata positivamente poiché costituisce il primo passo al momento possibile, e prima concreta attuazione di quanto fin qui è stato solo una dichiarazione di principio.

Anche altre tra le norme sopra richiamate che recuperano in parte quanto andava elaborando 8ª Commissione nell'ambito della discussione su disegno di legge in parola meritano un'ulteriore valutazione e qualche miglioramento. Anzitutto quella dei dragaggi.

Appare però prioritario fare quanto possibile per portare al traguardo il disegno di più complessiva revisione della legge n. 84 del 1994, ovviamente, si ribadisce, sempre tenendo presente la rilevanza e la volontà di riprendere subito dopo in esame ogni tematica di carattere ordinamentale ed «a costo zero», nonché l'argomento risorse, quando si consolideranno prospettive positive per il bilancio pubblico e per l'economia in genere.

Non sfugge infatti che la portualità costituisce una risorsa del Paese, come dimostrato in quegli studi ed approfondimenti cui già si è fatto riferimento. L'Italia è in Europa il paese più ricco di porti.

Di rilievo è altresì la norma riguardante i collegamenti infrastrutturali e la logistica portuale, come da ultimo novellata. Non solo in quanto anticipazione di un argomento e di un testo già in discussione nel Comitato ristretto, piuttosto poiché essa costituisce un tassello del rafforzamento del ruolo delle autorità portuali nonché valido ausilio affinché i porti «guardino verso terra», ovvero operino sempre meglio per allargare i propri retroterra di riferimento.

Gli elementi caratterizzanti dell'articolato per gli obiettivi prioritari cui esso mira, sono sostanzialmente tre: fare chiarezza rispetto ad incertezze interpretative ed applicative emerse nella concreta esperienza e nel vissuto fin qui, della legge 84/94; semplificazione di processi ed *iter* amministrativi; rafforzamento degli organi di amministrazione e governo dei porti, a partire dalle autorità portuali.

Alla prima finalità concorrono diverse parti dell'articolato.

Anzitutto quelle che lo definiscono norma di determinazione dei principi fondamentali in materia di porti ai sensi del nuovo Titolo V della Costituzione e recano i riferimenti per la legislazione regionale relativamente ai porti di competenza delle Regioni medesime.

Pari finalità ma, anche obiettivi di rafforzamento del ruolo delle autorità portuali, si trovano in quelle parti dell'articolato che meglio specificano il ruolo delle stese autorità portuali rispetto ad oggi (esempio articolo 1, comma 5) e rafforzano in capo al Presidente compiti di coordinamento e amministrazione in via esclusiva del demanio portuale.

Concomitanza di tutti i tre obiettivi si colgono in particolare nel testo dell'articolo specificamente riguardante il Presidente dell'autorità portuale (articolo 8, in particolare commi 2 e 3, che specifica e si combina con il predetto articolo 1 comma 5).

Mirato alla semplificazione è l'articolo riguardante i piani regolatori portuali che, in particolare ai commi 4, 6 e 7, pone le condizioni normative

per una definizione in tempi congrui di quell'essenziale strumento senza comprimere irragionevolmente il ruolo degli enti locali. L'ipotesi normativa appare quindi in grado di dare una risposta ad una delle più lamentate criticità emerse nella concreta esperienza applicativa della legge n. 84 del 1994.

Di rilievo per gli elementi di chiarificazione, ma anche di certezza di compiti e funzioni degli organi di amministrazione dei porti, il nuovo testo dell'articolo 18. Esso, tra l'altro, prevede sufficienti elementi di flessibilità operativa per i terminalisti senza alterare l'equilibrio tra imprese *ex* articoli nn. 16, 17 e 18 e non ignora il dato di fatto che, in molti casi, limiti alla crescita dimensionale dei terminal mettono in dubbio le capacità attrattive dei nostri porti di grandi gruppi terminalistici. Sul tema, probabilmente, il legislatore nazionale potrebbe avere necessità di intervenire nuovamente a breve, atteso che si è ormai riavviato in sede Unione europea il dibattito riguardo l'accesso al mercato dei servizi portuali e sulle concessioni portuali.

Di palese finalità chiarificatrice i contenuti dell'articolo 17 del disegno di legge (disciplina fiscale delle entrate delle autorità portuale) che risolverebbe anche contenziosi in essere e potenziali di esito incerto per lo Stato e comunque controproducenti per la portualità.

Ultima considerazione riguardo le modifiche proposte all'articolo 14 in tema di servizi tecnico-nautici. Quel testo corrisponde al ben noto «Accordo interassociativo» sottoscritto nel 2007 da utilizzatori e fornitori di quei servizi nonché da Assoport. Alcuni distinguo rispetto ai contenuti dell'Accordo, sono emersi da ultimo; è però innegabile che nessuna tra le associazioni di fruitori e fornitori ne ha rinnegato i contenuti e ciò non può essere trascurato.

Nel dettaglio il testo all'esame dell'Aula è composto di 16 articoli:

L'articolo 1 adegua il contenuto della legge porti – che risale al 1994 – alla riforma del Titolo V della Costituzione, che ha attribuito la materia dei porti alla legislazione concorrente dello Stato e delle Regioni, riservando alla competenza esclusiva dello Stato la materia della sicurezza.

Esso fornisce inoltre un quadro chiaro per quanto concerne la ripartizione di compiti e funzioni tra autorità marittima e autorità portualericonoscendo a quest'ultima le funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti e nelle aree demaniali marittime compresi nella relativa circoscrizione.

L'articolo 2 ridefinisce la classificazione dei porti, che vengono suddivisi in 3 categorie.

Nella categoria I rientrano i porti o le specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato che sono individuati con decreto del Ministro della difesa e sono amministrati in via esclusiva dallo Stato. Nella categoria II ricadono i porti di rilevanza economica nazionale ed internazionale, che sono amministrati dalle autorità portuali di cui all'articolo 6. In tale categoria rientrano i porti costituenti nodi di interscambio essenziali per l'esercizio delle competenze dello Stato, in relazione alle dimensioni e alla tipologia di traffico, all'ubicazione territoriale e al

ruolo strategico, nonché al collegamento con le grandi reti di trasporto e di navigazione europee e transeuropee. Tutti i restanti porti ricadono nella categoria III, che riunisce i porti di rilevanza economica regionale ed interregionale. Le funzioni legislative e regolamentari relative a tali porti sono esercitate dalle regioni, nel rispetto dei principi fondamentali che il provvedimento in esame provvede ad enucleare.

L'articolo 3 prevede procedure più snelle e tempi definiti per l'adozione del piano regolatore portuale – principale strumento di programmazione dell'ambito portuale – in quanto i tempi attuali sono inaccettabili rispetto all'obiettivo di rilancio infrastrutturale. In particolare, è disciplinata la possibilità di convocare una conferenza di servizi per raggiungere in modo rapido e certo le intese necessarie.

L'articolo 4 reca una disposizione transitoria per le autorità portuali che, alla data di entrata in vigore della presente legge, non abbiano completato l'*iter* di approvazione del proprio piano regolatore portuale.

L'articolo 5 reca disposizioni sul recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto e sulla riqualificazione delle aree portuali. Il contenuto dei primi tre commi è stato recepito in provvedimenti adottati di recente e già entrati in vigore, per tale motivo il Relatore ha presentato alcuni emendamenti volti ad adeguare l'articolo in esame al quadro normativo vigente. Il comma quattro prevede che, nel caso in cui il piano regolatore portuale preveda la destinazione di parte delle aree appartenenti al demanio marittimo portuale ad uso generale, anche mediante interventi di riqualificazione, riadattamento, realizzazione di spazi e localizzazione di attività a servizio della collettività, l'autorità portuale possa rilasciare atti di concessione dei beni demaniali per l'utilizzo delle predette aree.

L'articolo 6 specifica che l'autorità portuale – definita quale ente pubblico non economico di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale – in aggiunta alle funzioni precedentemente ad essa attribuite, amministra in via esclusiva le aree ed i beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione. Vengono altresì rivisitati i limiti per l'istituzione di ulteriori autorità portuali.

Al fine di rendere più efficace la *governance* delle autorità portuali, l'articolo 7 rafforza i poteri attribuiti al presidente dell'autorità, al quale vengono attribuiti tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, salvo quelli riservati agli altri organi dell'autorità. In particolare, è previsto che, ferma restando la competenza del comitato portuale per le concessioni ultraquadriennali, il presidente amministra, in via esclusiva, le aree e i beni del demanio marittimo e portuale compresi nella circoscrizione dell'autorità portuale fatta salva l'acquisizione, in sede di apposita conferenza di servizi, di nulla osta, pareri, autorizzazioni di altri enti o amministrazioni, per i soli aspetti di competenza di detti enti o amministrazioni. Egli provvede, altresì, al rilascio di ogni autorizzazione o concessione per l'esercizio di attività all'interno dei porti, fatto salvo quanto previsto per i servizi tecnico-nautici.

La nomina del presidente è ridisciplinata con una procedura più snella e compatibile con le ripartizioni dei poteri richiamati dalla Costitu-

zione in materia di porti. Il nominativo è proposto dal Presidente della Giunta regionale territorialmente competente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dando conto dell'avvenuta concertazione con i Comuni, le Province e le camere di commercio territorialmente competenti. In caso di mancato raggiungimento dell'intesa, il Ministro indica un diverso nominativo.

Qualora anche in questo caso non dovesse essere raggiunta l'intesa, onde evitare fasi di stallo, il potere di nomina è devoluto al Presidente del Consiglio dei ministri, assoggettandolo comunque al parere favorevole della Conferenza unificata.

Viene infine specificato che il mandato di presidente dell'autorità portuale è incompatibile con gli incarichi delle assemblee elettive e di governo, anche territoriale. In conseguenza del rafforzamento dei poteri del presidente dell'autorità portuale l'articolo 8 rimodula le competenze del comitato portuale.

L'articolo 9 reca alcune modifiche in materia dei requisiti dei soggetti componenti il collegio dei revisori dei conti, riducendo da 3 a 1 il numero dei supplenti e prevedendo che per la nomina dei membri diversi dal presidente l'iscrizione all'albo dei revisori ufficiali dei conti sia alternativa allo svolgimento di tale funzione per almeno un quadriennio.

L'articolo 10 prevede che le autorità portuali, d'intesa con le Regioni, Province e Comuni interessati, possano costituire sistemi logistico-portuali per il coordinamento delle attività di più porti e retroporti appartenenti ad un medesimo bacino geografico o al servizio di uno stesso corridoio transeuropeo.

L'articolo 11 reca alcune modifiche ai poteri di vigilanza che il Ministero delle infrastrutture esercita sulle autorità portuali.

L'articolo 12 aggiorna l'articolo 13 della legge porti – che disciplina le risorse finanziarie della autorità portuali – alla luce delle modifiche normative intervenute nel corso degli anni.

L'articolo 13 riconosce all'autorità marittima la competenza in materia di controllo e di regolamentazione tecnica, ai fini della sicurezza, delle attività esercitate negli ambiti portuali e a bordo delle navi e rende più funzionale e trasparente la disciplina dei servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio, servizi di interesse generale atti a garantire nei porti la sicurezza della navigazione e dell'approdo.

In particolare, è previsto che l'obbligatorietà di tali servizi sia stabilita, su proposta dell'autorità marittima, d'intesa con l'autorità portuale con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le rappresentanze dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi.

Nei porti ricompresi nella circoscrizione territoriale di un'autorità portuale la disciplina e l'organizzazione dei servizi tecnico-nautici sono stabilite dall'autorità marittima, d'intesa con l'autorità portuale sentiti i soggetti interessati.

I criteri e i meccanismi di formazione delle relative tariffe sono stabiliti dal Ministero, sulla base di un'istruttoria che coinvolge tutti i sog-

getti interessati. Anche le tariffe dei servizi tecnico-nautici relative ai singoli porti sono stabilite in sede ministeriale, coinvolgendo i soggetti interessati.

Il Ministero delle infrastrutture dei trasporti viene infine autorizzato ad individuare i parametri operativi e gestionali in presenza dei quali è possibile introdurre una tariffa di prontezza operativa.

L'articolo 14 modifica la disciplina della concessione di aree e banchine, prevedendo che, ai fini della determinazione della durata della concessione, si debba tener conto dell'impegno del concessionario alla realizzazione di investimenti volti a valorizzare la qualità dei servizi da rendere all'utenza ovvero ad assumere a proprio esclusivo carico la realizzazione di opere portuali.

L'atto di concessione deve essere adottato all'esito di selezione effettuata tramite procedura di evidenza pubblica, nel rispetto dei principi comunitari di trasparenza, imparzialità, proporzionalità, efficienza e parità di trattamento, previe idonee forme di pubblicità.

Di particolare rilievo, ai fini del rispetto dei criteri predeterminati all'atto del rilascio del provvedimento concessorio, è l'obbligo per le autorità portuali, la Regione o l'ente territorialmente competente, di riferire, con cadenza biennale, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in merito allo stato delle concessioni in atto ed in particolare al rispetto delle condizioni poste dall'atto di concessione.

L'importo del canone deve essere parametrato in ragione della prevedibile redditività, per il concessionario, dell'area o della banchina interessata ed in nessun caso può essere inferiore a quello derivante dall'applicazione della normativa nazionale in materia di concessioni di beni del demanio marittimo.

Al fine di favorire il corretto utilizzo delle aree in concessione, la norma impone l'obbligo di svolgimento diretto dell'attività oggetto della concessione da parte dell'impresa concessionaria, prevedendo la possibilità per la competente autorità di autorizzare l'affidamento a terzi in subconcessione di parte delle aree al fine dello svolgimento di attività secondarie, nell'ambito della stessa concessione, non coincidenti con quelle ricomprese nel ciclo delle operazioni portuali o con i servizi portuali.

L'articolo 15 introduce una norma di interpretazione dell'articolo 13 della legge porti, recante la disciplina fiscale delle entrate delle autorità portuali di interesse statale. La norma prevede che le entrate riscosse delle autorità portuali ai sensi del suddetto articolo 13, ad eccezione di quelle indicate dal comma 1, lettera e), del medesimo articolo, non concorrono alla formazione del reddito ai fini delle imposte sui redditi.

L'articolo 16 istituisce, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo per il finanziamento degli interventi inerenti le concessioni ferroviarie e stradali con i porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali.

In conclusione desidero ringraziare i capigruppo della 8ª Commissione, i componenti del Comitato ristretto, il Governo, i funzionari della Commissione 8ª per la collaborazione ricevuta.

790ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

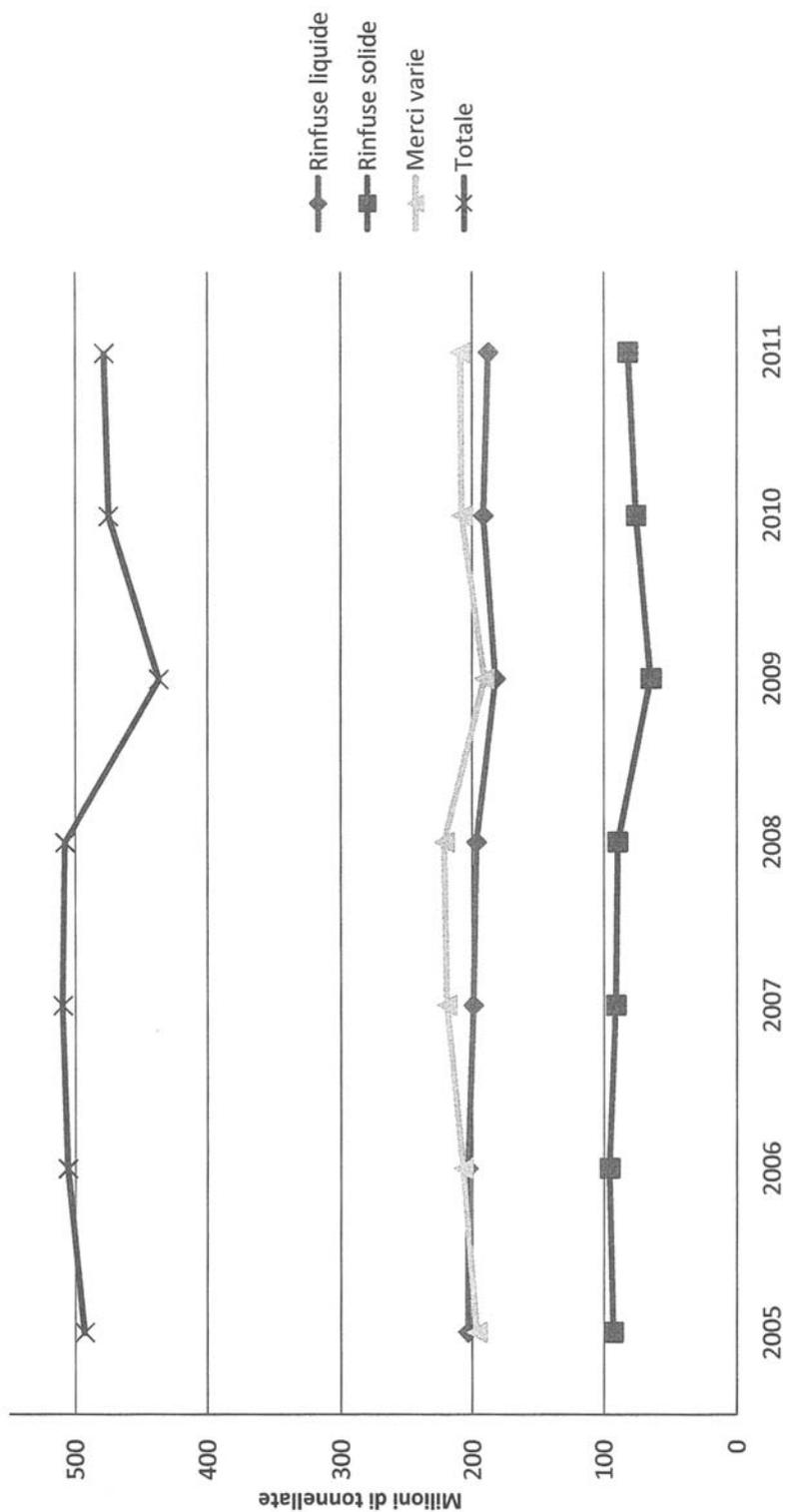
11 settembre 2012

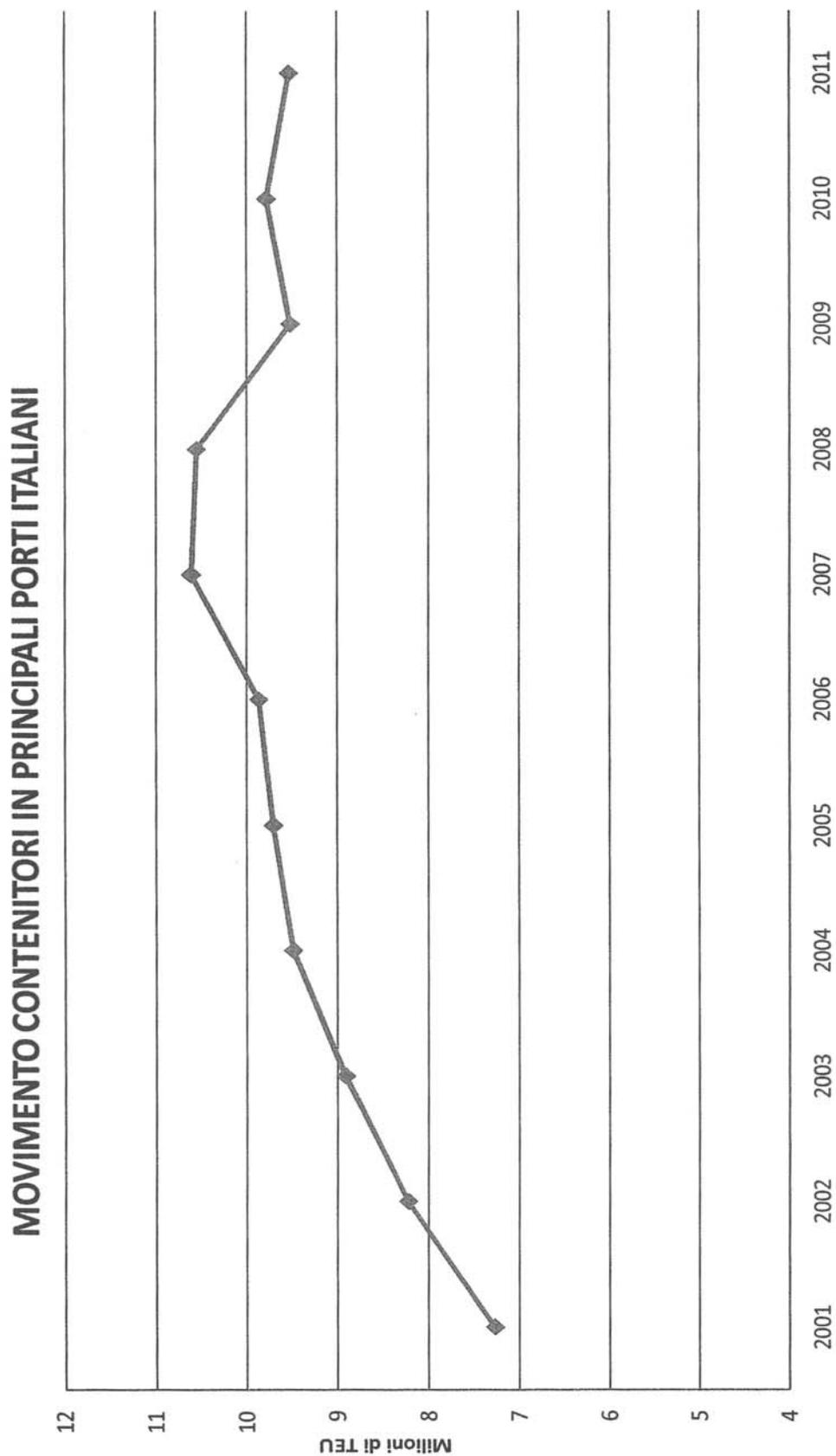
**MOVIMENTI IN PRINCIPALI PORTI ITALIANI
ANNO 2011**

PORTO	A		B		C			A+B+C		E		F	
	Rinfuse liquide		Rinfuse solide		Merci varie			TOTALE		TEU'S		Passengeri	
	(x1.000 tonn)	(x1.000 tonn)	In contenitori (x1.000 tonn)	Ro-Ro (x1.000)	Altre merci varie (x1.000 tonn)	Totale (x1.000 tonn)	(x1.000 tonn)	numero	Totale	numero	Totale		
Savona-Vado	7.047,784	3.347,125	1.800,513	1.480,060	978,604	4.259,177	14.654,086	170.427	1.307.003				
Genova	17.851,712	5.024,115	18.928,463	7.966,636	621,890	27.516,989	50.392,816	1.847,102	3.113.679				
La Spezia	1.930,943	1.304,217	13.469,517	-	356,064	13.825,581	17.060,741	1.307,274	90.408				
Marina di Carrara	-	294,708	88,242	1.606,871	1.242,485	2.937,598	3.232,306	5.455	11.493				
Livorno	7.779,388	796,798	7.650,393	10.765,434	2.680,516	21.096,343	29.672,529	637.798	3.068,047				
Plombino	38,914	4.285,112	-	938,157	738,730	1.676,887	6.000,913	-	3.240,030				
Civitavecchia	975,592	5.588,914	288,800	3.874,897	62,478	4.226,175	10.790,681	39.986	4.517,033				
Fiumicino	5.799,071	-	-	-	-	-	5.799,071	-	-				
Gaeta	1.895,375	609,517	-	0,781	89,077	89,858	2.594,750	-	1.763				
Napoli	3.998,711	4.363,460	5.910,374	5.791,351	-	11.701,725	20.063,896	526,768	7.516,191				
Salerno	-	59,229	2.959,169	6.596,581	918,356	10.474,106	10.533,335	235,209	639,978				
Gioia Tauro	615,478	26,012	23.915,755	138,650	-	24.064,405	24.695,895	2.304,987	604				
Taranto	6.858,857	21.710,786	4.404,188	1.169,659	7.824,898	12.229,086	40.798,729	604,404	527,001				
Brindisi	2.604,065	6.098,830	4,301	3.062,119	15,629	1.189,589	9.892,484	485	1.951,665				
Bari	0,997	1.854,959	123,937	1,580	21,277	3.207,333	5.063,289	11,121	-				
Barfetta	281,916	614,680	-	-	44,623	46,203	942,799	-	-				
Monopoli	147,878	176,212	-	-	2,452	2,452	326,542	-	193				
Ancona	4.506,876	560,351	924,480	2.421,321	-	3.345,801	8.413,028	120,674	1.553,787				
Ravenna	4.815,382	9.999,710	2.472,291	671,678	5.394,556	8.528,525	23.343,617	215,336	163,829				
Chioggia	-	1.214,054	-	-	927,684	927,684	2.141,738	-	-				
Venezia	11.210,813	6.608,355	4.643,216	1.640,661	2.218,656	8.502,533	26.321,701	458,363	2.239,751				
Portonogaro	5,135	229,161	-	-	972,331	972,331	1.206,627	-	-				
Monfalcone	-	2.283,329	-	165,627	1,018,902	1.184,529	3.467,858	591	213				
Trieste	35.229,638	1.720,095	4.644,396	5.817,998	825,850	11.288,244	48.237,977	393,186	56,973				
Messina-Milazzo	17.104,674	59,930	-	6.112,211	-	6.112,211	23.276,815	-	8.564,396				
Catania	-	323,470	189,912	4.480,549	203,349	4.873,811	5.197,281	17,659	412,969				
Augusta	28.684,753	804,209	0,192	9,806	92,994	102,992	29.591,954	-	-				
Palermo-Termimi Imerese	727,267	301,482	219,618	7.305,224	-	7.524,842	8.553,591	28,568	1.901,107				
Cagliari-Sarroch	26.274,478	352,346	8.774,167	419,729	5,955	9.199,851	35.826,675	603,236	656,651				
Olbia-Golfo Aranci-P.Torres	1.170,579	1.285,207	-	7.776,263	-	7.776,263	10.232,049	-	4.594,725				
TOTALE	187.556,276	81.896,373	101.411,924	80.213,843	27.247,356	208.873,124	478.325,773	9.528,629	46.129,489				
Var. % su anno precedente	-2,0%	8,3%	0,4%	-1,5%	6,5%	0,4%	0,7%	-2,5%	-2,2%				

Fonte: Elaborazione Assoporti su dati di A.P. e A.S.P.O.

MOVIMENTI IN PRINCIPALI PORTI ITALIANI



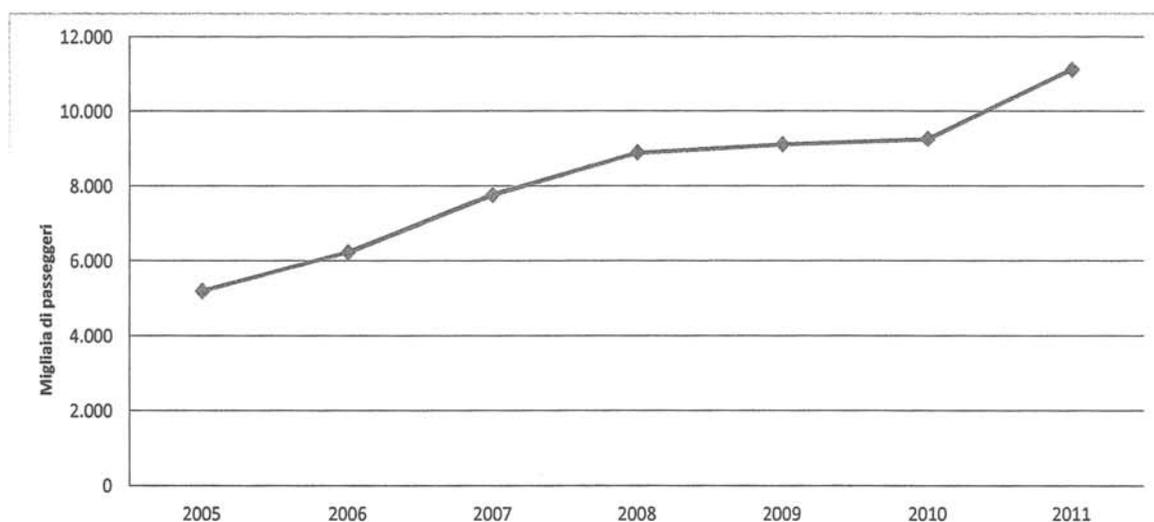


PASSEGGERI CROCIERE IN PRINCIPALI PORTI ITALIANI

Sbarchi + imbarchi + transiti

Anni 2005 - 2011

PORTO	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
	numero						
Bari	277.979	303.338	351.897	465.739	567.885	507.712	567.885
Brindisi	10.642	2.492	10.303	2.004	1.745	28.489	5.226
Cagliari	35.423	24.072	63.638	89.871	112.419	159.753	232.718
Catania	68.749	84.677	112.676	96.920	181.578	189.613	188.815
Civitavecchia	983.171	1.268.477	1.586.101	1.818.616	1.802.938	1.898.233	2.577.438
Genova	395.797	475.134	520.197	547.905	671.468	860.290	798.521
La Spezia	56.358	62.088	79.355	49.656	31.021	44.874	90.408
Livorno	462.383	607.848	713.114	849.050	795.313	822.554	982.928
Marina di Carrara	-	-	-	-	23.137	9.474	11.493
Messina-Milazzo	216.270	253.462	293.296	337.117	253.199	374.441	500.636
Napoli	830.158	968.459	1.151.345	1.237.078	1.300.000	1.139.319	1.297.267
Palermo	329.859	590.521	876.469	1.006.193	891.351	394.885	567.049
Piombino (Portoferraio)	-	26.844	28.385	21.502	14.509	24.473	19.273
Ancona	39.638	18.916	48.652	61.423	75.445	135.858	144.721
Ravenna	12.071	4.478	6.607	8.867	10.328	9.153	156.359
Savona	632.895	592.038	761.002	770.801	709.861	780.672	948.459
Trieste	14.321	40.286	54.755	87.740	6.433	15.332	28.183
Venezia	815.153	885.664	1.003.529	1.215.598	1.420.490	1.599.054	1.777.073
Salerno	-	-	18.634	32.548	35.453	98.815	99.274
Olbia-Golfo Aranci	30.619	35.486	101.882	209.536	224.115	184.623	141.632
TOTALE	5.211.486	6.244.280	7.781.837	8.908.164	9.128.688	9.277.617	11.135.358
Var. % su anno precedente	-	19,8%	24,6%	14,5%	2,5%	1,6%	20,0%



Elaborazione Assoportori su dati diversi

MOVIMENTO CONTENITORI IN PRINCIPALI PORTI DEL MEDITERRANEO* E DEL MAR NERO

Sbarchi + imbarchi + trasbordi

Anni 2005 - 2011

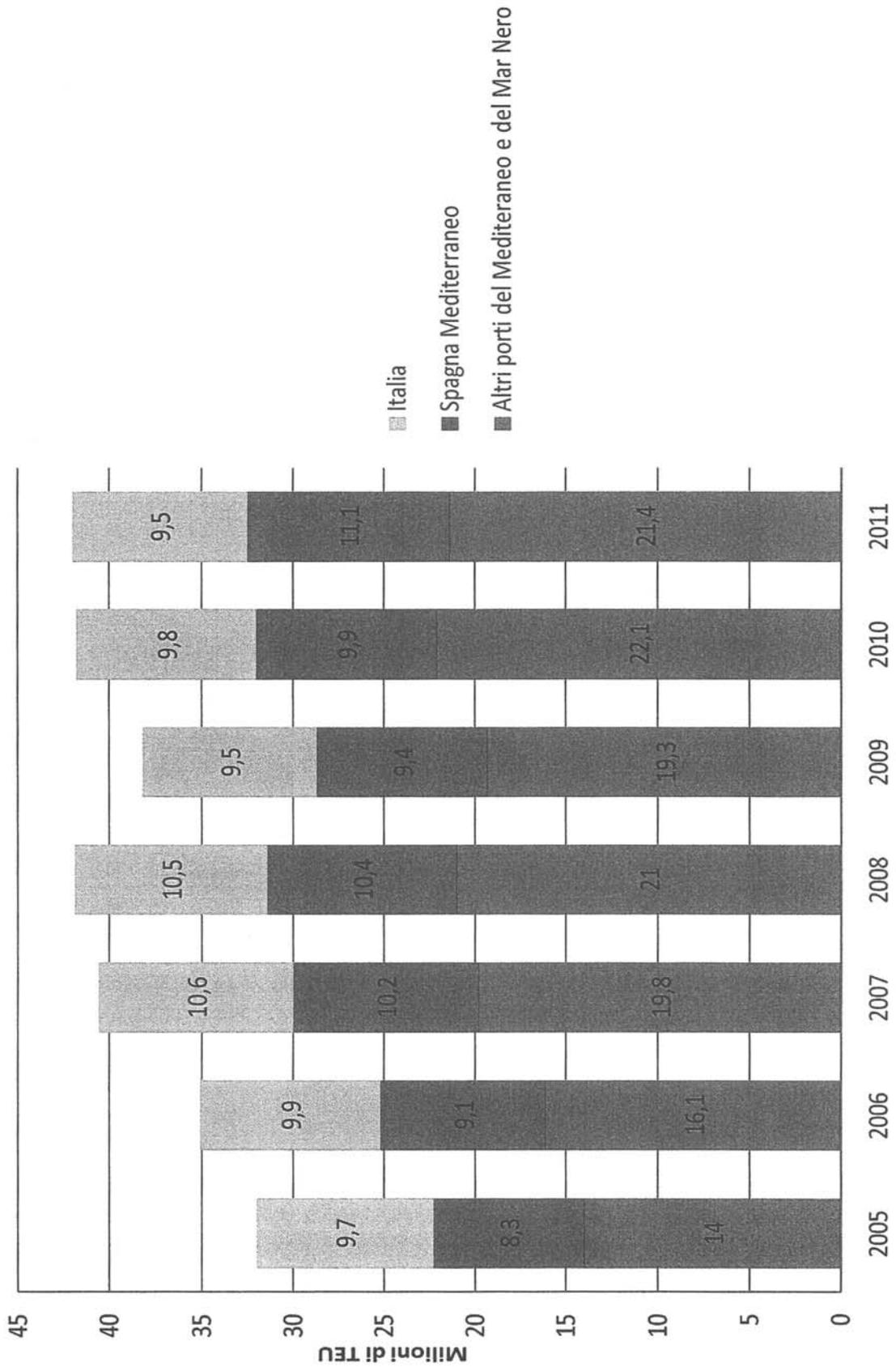
Paese	PORTO	TEUs						
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
		numero						
ET	Alessandria	432.894	437.924	471.334	548.124	615.977	654.992	396.000
ES	Algeciras	3.179.300	3.256.776	3.420.533	3.327.616	3.042.782	2.806.884	3.602.631
ES	Alicante	159.237	172.729	179.259	150.827	132.059	147.308	154.257
TR	Ambarli	1.185.768	1.446.269	1.940.000	2.262.000	1.835.986	2.540.000	2.686.000
IL	Ashdod	587.000	693.000	808.700	827.900	655.041	1.017.000	1.168.000
ES	Barcellona	2.071.481	2.318.239	2.610.100	2.569.549	1.800.662	1.931.033	2.013.967
RL	Beirut	282.624	339.174	948.000	945.100	994.601	949.155	1.034.249
SLO	Capodistria	179.745	218.970	305.648	353.880	343.165	476.731	589.314
ES	Castellon	43.773	71.660	101.929	88.208	67.075	103.956	130.963
RO	Costanza	768.099	1.037.068	1.411.387	1.380.935	595.303	556.694	662.796
ET	Damietta	1.129.595	830.050	894.185	1.124.969	1.139.018	1.072.176	711.000
ET	El Dekheila	300.989	324.093	505.677	716.331	661.456	699.821	458.000
IL	Haifa	1.123.000	1.053.000	1.170.000	1.395.900	1.140.000	1.264.000	1.235.000
TR	Haydarpasa	340.629	400.067	396.637	360.000	187.365	176.468	n.d.
TR	Izmir	784.377	847.926	892.217	895.000	826.645	726.675	n.d.
CY	Limassol	320.130	360.805	377.037	416.970	353.914	348.358	345.539
ES	Malaga	247.548	464.838	542.405	428.623	289.871	298.401	476.997
M	Marsaxlokk	1.320.000	1.480.000	1.900.000	2.330.000	2.260.000	2.371.000	2.360.000
FR	Marsiglia	905.687	946.445	1.002.879	851.425	876.757	953.435	944.047
TR	Mersin	596.289	643.749	782.028	844.632	843.917	1.030.391	1.113.850
RUS	Novorossiysk	161.756	226.570	261.000	381.300	234.800	471.400	598.000
UA	Odessa	280.000	395.564	523.000	572.142	255.461	351.600	453.700
GR	Pireo	1.394.512	1.403.408	1.373.138	433.582	664.895	513.319	490.894
ET	Port Said	1.521.855	2.660.449	2.755.805	3.186.589	3.300.951	3.627.813	3.800.000
GR	Salonicco	365.925	337.596	442.638	238.912	269.844	273.131	295.803
MA	Tanger-Med	-	-	600.000	920.708	1.222.000	2.058.430	2.093.408
ES	Tarragona	8.980	12.203	47.136	45.903	221.203	255.407	225.747
ES	Valencia	2.409.821	2.612.049	3.042.665	3.602.112	3.653.890	4.206.937	4.327.371

* porti italiani esclusi

** Novorossiysk NCSP Group

Elaborazione Assoporti su dati diversi

MOVIMENTO CONTENITORI IN PRINCIPALI PORTI DEL MEDITERRANEO E DEL MAR NERO



MOVIMENTI IN PRINCIPALI PORTI EUROPEI*
ANNO 2011

Paese	PORTO	A		B		C		A+B+C		E		F	
		Rinfuse liquide (x1.000 tonn)	Rinfuse solide (x1.000 tonn)	In contenitori (x1.000 tonn)	Altre merci varie (x1.000 tonn)	Totale (x1.000 tonn)	TOTALE (x1.000 tonn)	TEUs Totale	numero	numero	Passeggeri Totale		
B	Anversa	46.016	19.086	105.109	16.940	122.049	187.151	8.664.243	-	-	-	-	
B	Ghent	4.451	17.130	545	5.069	5.614	27.195	80.092	-	-	-	-	
B	Zeebrugge	8.281	1.653	22.743	14.281	37.024	46.957	2.206.681	629.473	629.473	629.473	629.473	
D	Amburgo	13.964	25.646	90.129	2.476	92.605	132.216	9.014.165	350.220	350.220	350.220	350.220	
D	Brake	495	3.165	1	1.680	1.682	5.341	-	-	-	-	-	
D	Brema	1.465	8.036	62.683	8.401	71.084	80.585	5.915.487	51.369	51.369	51.369	51.369	
D	Rostock	3.784	6.181	-	13.940	13.940	23.905	-	-	-	-	-	
D	Wilhelmshaven	19.620	1.577	-	18	18	21.195	-	-	-	-	-	
DK	Aarhus	1.508	2.533	3.109	2.292	5.401	9.442	695.000	-	-	-	-	
EIR	Dubino	3.610	1.632	5.431	17.410	22.841	28.083	301.078	1.666.147	1.666.147	1.666.147	1.666.147	
F	Bordeaux	4.971	2.649	625	136	761	8.381	60.811	-	-	-	-	
F	Calais	-	425	-	38.036	38.036	38.460	10.067.377	10.067.377	10.067.377	10.067.377	10.067.377	
F	Dunkerque	8.063	23.789	2.387	13.284	15.671	47.523	273.056	2.601.258	2.601.258	2.601.258	2.601.258	
F	La Rochelle	2.638	4.846	65	895	959	8.444	7.540	77.272	77.272	77.272	77.272	
F	Le Havre	41.388	3.058	21.652	1.454	23.116	67.561	2.215.262	715.279	715.279	715.279	715.279	
F	Marsiglia	62.660	9.839	9.307	6.267	15.574	88.073	944.047	2.887.379	2.887.379	2.887.379	2.887.379	
F	Nantes-St.Nazaire	19.660	7.680	1.878	1.433	3.311	30.652	178.185	-	-	-	-	
F	Rouen	12.163	11.086	1.031	1.116	2.147	25.397	130.598	40.266	40.266	40.266	40.266	
GB	Londra	19.865	13.263	7.710	7.958	15.668	48.796	890.755	-	-	-	-	
GR	Pireo	-	408	7.788	5.370	13.158	13.566	490.894	11.868.606	11.868.606	11.868.606	11.868.606	
GR	Salonicco	6.095	3.593	3.015	1.005	4.020	13.708	295.803	53.283	53.283	53.283	53.283	
LT	Klaipėda	11.034	14.526	4.270	6.764	11.034	36.594	382.185	323.824	323.824	323.824	323.824	
N	Oslo	2.075	1.341	1.346	952	2.298	5.714	208.799	2.653.592	2.653.592	2.653.592	2.653.592	
NL	Amsterdam	39.446	46.450	606	6.385	6.991	92.887	48.515	1.116.465	1.116.465	1.116.465	1.116.465	
NL	Rotterdam	198.526	87.326	123.556	25.143	148.699	434.551	11.876.920	-	-	-	-	
P	Leixoes	7.506	2.502	5.409	938	6.347	16.355	514.088	476	476	476	476	
P	Lisbona	1.894	4.625	5.585	242	5.827	12.347	541.906	49.364	49.364	49.364	49.364	
P	Setubal - Sesimbra	628	3.097	736	2.432	3.168	6.893	77.127	-	-	-	-	
S	Goteborg	8.780	-	8.276	12.473	20.749	29.529	886.782	1.699.217	1.699.217	1.699.217	1.699.217	
SL	Capodistria	2.923	6.770	5.309	2.049	7.359	17.051	589.314	108.729	108.729	108.729	108.729	

Fonte: Elaborazione Assoporti su dati diversi

* porti spagnoli esclusi

**MOVIMENTI MERCE/PASSEGGIERI DEL SISTEMA PORTUALE SPAGNOLO
ANNO 2011**

PORTO	A		B		C		A+B+C		E		F	
	Rinfuse liquide	(tonn)	Rinfuse solide	(tonn)	In contenitori	Altre merci varie	Totale	TOTALE	TEUs	Totale	numero	Passeggeri
					(tonn)	(tonn)	(tonn)	(tonn)		numero	numero	numero
A Coruña	6.645.094	3.472.050	63.434	1.164.095	1.227.529	11.344.673	5.581	128.563				
Alicante	82.362	724.112	1.275.541	155.439	1.430.980	2.237.454	154.257	333.532				
Almería	2.986	3.930.994	57.185	539.143	596.328	4.530.308	4.010	926.699				
Avilés	522.888	3.297.196	277	1.244.702	1.244.979	5.065.063	22	-				
Bahía de Algeciras	23.036.745	1.567.294	47.446.337	4.833.406	52.279.743	76.883.782	3.602.631	4.445.503				
Bahía de Cádiz	107.168	1.851.089	897.748	1.125.857	2.023.605	3.981.862	92.217	394.337				
Baleares	1.577.796	1.636.880	354.083	7.631.032	7.985.115	11.199.791	67.210	5.634.172				
Barcelona	10.692.839	3.538.852	19.712.796	8.833.104	28.545.900	42.777.591	2.013.967	3.801.617				
Bilbao	17.860.890	4.000.347	6.080.477	3.786.254	9.866.731	31.727.968	572.784	152.201				
Cartagena	17.862.896	3.664.820	872.107	256.094	1.128.201	22.655.917	72.320	88.081				
Castellón	7.693.653	3.244.831	1.722.826	414.862	2.137.688	13.076.172	130.963	586				
Ceuta	1.021.613	141.108	66.307	798.685	864.992	2.027.713	11.431	1.812.268				
Ferrol-San Cibrao	2.677.921	8.685.748	5.597	681.737	687.334	12.051.003	542	9.423				
Gijón	1.037.970	12.573.625	441.684	1.024.153	1.465.837	15.077.432	35.860	57.086				
Huelva	21.689.313	4.502.009	10.203	443.817	454.020	26.645.342	1.994	29.781				
Las Palmas	4.977.818	521.664	14.000.835	3.356.560	17.357.395	22.856.877	1.287.389	1.670.064				
Málaga	65.746	893.662	3.930.332	443.101	4.373.433	5.332.841	476.997	942.214				
Marín y Ría de Pontevedra	-	853.558	331.514	627.352	958.866	1.812.424	37.669	-				
Melilla	68.267	33.395	207.449	555.171	762.620	864.282	26.912	642.020				
Motril	1.267.499	601.974	35.390	158.705	194.095	2.063.568	4.404	75.886				
Pasajes	-	1.247.124	14	1.948.666	1.948.680	3.195.804	-	-				
Santa Cruz de Tenerife	7.290.167	777.708	2.637.157	3.129.422	5.766.579	13.834.454	338.622	4.930.668				
Santander	328.118	3.060.049	20.043	1.663.344	1.683.387	5.071.554	2.140	219.202				
Sevilla	357.724	1.997.898	1.269.603	973.642	2.243.245	4.598.867	164.642	16.058				
Tarragona	18.726.218	9.286.099	2.561.065	1.175.107	3.736.172	31.748.489	225.747	812				
Valencia	4.530.425	2.374.045	50.902.566	7.668.660	58.571.226	65.475.696	4.327.371	716.443				
Vigo	79.092	433.320	2.313.917	1.142.578	3.456.495	3.968.907	212.120	253.637				
Vilagarcía	200.103	339.355	106.335	165.404	271.739	811.197	12.228	3.126				
TOTALE	150.403.311	79.250.806	157.322.822	55.940.092	213.262.914	442.917.031	13.882.030	27.283.979				
Var. % su anno precedente	1,2%	0,8%	14,1%	6,5%	12,0%	6,1%	11,0%	3,5%				

Fonte: Elaborazione Assoporti su dati Puertos del Estado

**REVISIONE RETI TEN-T: PORTI "CORE" E "COMPREHENSIVE"
ANNO 2011**

	A		B		C				E		F			
	Rinfuse liquide		Rinfuse solide		Merci varie				TEUS		Passaggeri			
	(x1.000 tonn)	(x1.000 tonn)	In contenitori	Ro-Ro	Altre merci varie	Totale	Totale	numero	numero	Totale	numero			
									A+B+C		E		F	
									TOTALE		Totale		Totale	
									(x1.000 tonn)		numero		numero	
Porti Core														
Genova	17.851,712	5.024,115	18.928,463	7.966,636	621,890	27.516,989	50.392,816	1.847,102	3.113,679					
La Spezia	1.930,943	1.304,217	13.469,517	-	356,064	13.825,581	17.060,741	1.307,274	90,408					
Livorno	7.779,388	796,798	7.650,393	10.765,434	2.680,516	21.096,343	29.672,529	637,798	3.068,047					
Napoli	3.998,711	4.363,460	5.910,374	5.791,351	-	11.701,725	20.063,896	526,768	7.516,191					
Giulia Tauro	615,478	26,012	23.915,755	138,650	-	24.054,405	24.695,895	2.304,987	-					
Taranto	6.859,857	21.710,786	4.404,188	-	7.824,898	12.229,086	40.798,729	604,404	604					
Bari	0,997	1.854,959	123,937	3.062,119	21,277	3.207,333	5.063,289	11,121	1.951,665					
Ancona	4.506,876	560,351	924,480	2.421,321	-	3.345,801	8.413,028	120,674	1.553,787					
Ravenna	4.815,382	9.999,710	2.472,291	671,678	5.384,556	8.528,525	23.343,617	215,336	163,829					
Venezia	11.210,813	6.608,355	4.643,216	1.640,661	2.218,656	8.502,533	26.321,701	458,363	2.239,751					
Trieste	35.229,638	1.720,095	4.644,396	5.817,998	825,850	11.288,244	48.237,977	393,186	56,973					
Palermo-Termi Imerese	727,267	301,482	219,618	7.305,224	-	7.524,842	8.553,591	28,568	1.901,107					
A - Totale Porti Core	95.526,062	54.270,340	87.306,628	45.581,072	19.933,707	152.821,407	302.617,809	8.455,561	21.656,041					
porti core % su totale	50,9%	66,3%	86,1%	56,8%	73,2%	73,2%	63,3%	88,7%	46,9%					
Porti Comprehensive														
Savona-Vado	7.047,784	3.347,125	1.800,513	1.480,060	978,604	4.259,177	14.654,086	170,427	1.307,003					
Marina di Carrara	-	294,708	88,242	1.608,871	1.242,485	2.937,598	3.232,306	5,455	11,493					
Piombino	38,914	4.285,112	-	938,157	738,730	1.676,887	6.000,913	-	3.240,030					
Civitavecchia	975,592	5.588,914	288,800	3.874,897	62,478	4.226,175	10.790,681	39,986	4.517,033					
Fiumicino	5.799,071	-	-	-	-	-	5.799,071	-	-					
Gaeta	1.895,375	609,517	-	0,781	89,077	89,858	2.594,750	-	1,763					
Salerno	-	59,229	2.959,169	6.596,581	918,356	10.474,106	10.533,335	235,209	639,978					
Brindisi	2.604,065	6.098,830	4,301	1.169,859	15,629	1.189,589	9.892,484	485	527,001					
Chiggia	-	1.214,054	-	-	927,684	927,684	2.141,738	-	-					
Portonogaro	5,135	229,161	-	-	972,331	972,331	1.206,927	-	-					
Montalcone	-	2.283,329	-	165,627	1.018,902	1.184,529	3.467,858	-	213					
Messina-Milazzo	17.104,674	59,930	-	6.112,211	-	6.112,211	23.276,815	-	8.564,396					
Augusta	28.684,753	804,209	0,192	9,806	92,994	102,992	29.591,954	-	-					
Cagliari-Sarrocch	26.274,478	352,346	8.774,167	419,729	5,955	9.199,851	35.826,675	603,236	656,651					
Olbia-Golfo Aranci-P. Torres	1.170,579	1.285,207	-	7.776,263	-	7.776,263	10.232,049	-	4.594,725					
B - Totale Porti Comprehensive	91.600,420	26.511,671	13.915,384	30.150,642	7.063,225	51.129,251	169.241,342	1.055,389	24.060,286					
porti comprehensive % su totale	48,8%	32,4%	13,7%	37,6%	25,9%	24,5%	35,4%	11,1%	52,2%					
Altri porti														
Catania*	-	323,470	189,912	4.480,549	203,349	4.873,811	5.197,281	17,659	412,969					
Barletta *	281,916	614,680	-	1,580	44,623	46,203	942,799	-	-					
Monopoli *	147,878	176,212	-	-	2,452	2,452	326,542	-	193					
C - Totale altri porti	429,794	1.114,362	189,912	4.482,129	250,424	4.922,466	6.466,622	17,659	413,162					
altri porti % su totale	0,2%	1,4%	0,2%	5,6%	0,9%	2,4%	1,4%	0,2%	0,9%					
TOTALE (A+B+C)	187.556,276	81.896,373	101.411,924	80.213,843	27.247,356	208.873,124	478.325,773	9.528,629	46.129,489					

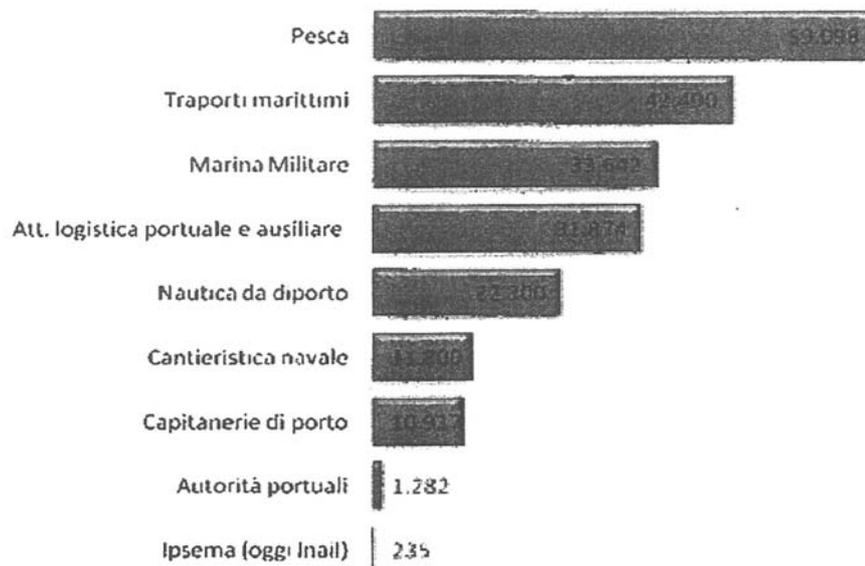
* Porti che non rientrano nella rete "Comprehensive"

Fonte: Elaborazione Assoporti su dati di A.P. e A.S.P.O.

Fig. 1.1. - Pil del cluster marittimo italiano (valori in milioni di euro correnti), 2009

- (*) Comprende i seguenti comparti: trasporti marittimi (inclusa la spesa dei crocieristi), attività di logistica portuale e servizi ausiliari ai trasporti marittimi, cantieristica navale, cantieristica delle imbarcazioni da diporto (comprensivo della spesa dei diportisti), pesca
- (**) Comprende: la Marina Militare, le Capitanerie di porto, le Autorità portuali, e l'Ipsema (oggi Inail)

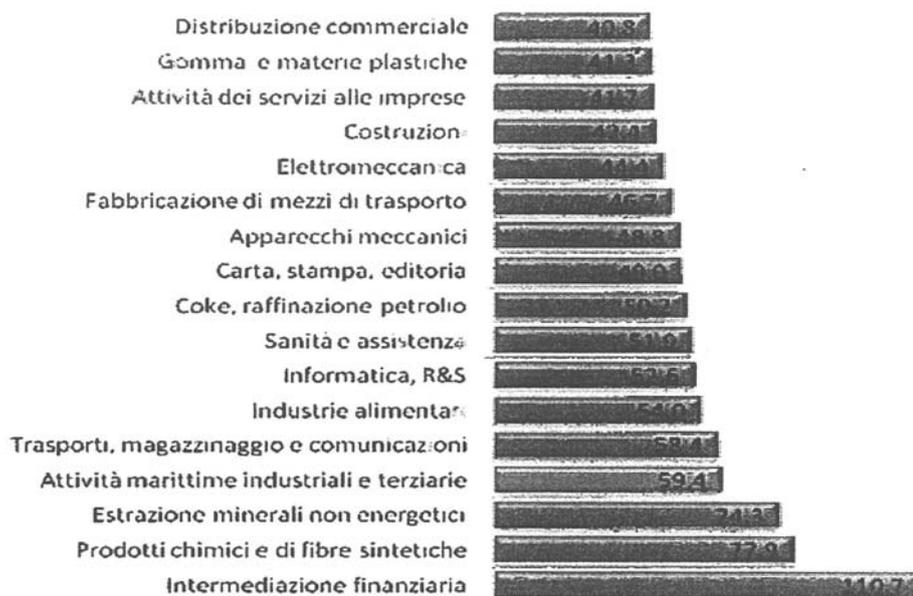
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, Ipsema (oggi Inail), Assoporti, Federpesca, Marina Militare, Capitanerie di porto

Fig. 1.2. - Occupati diretti nei comparti del cluster marittimo italiano, 2009

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, Ipsema (oggi Inail), Assoport, Federpesca, Marina Militare, Capitanerie di porto

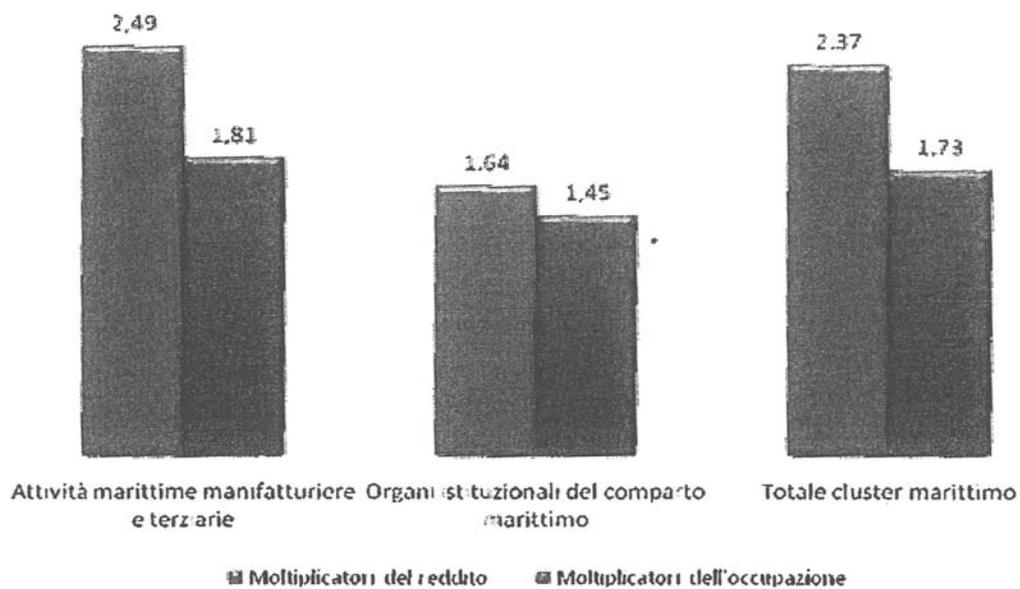
Fig. 1.3. - Valore aggiunto per unità di lavoro diretta (migl. euro correnti), 2009

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, Ipsema (oggi Inail), Assoporti, Federpesca, Marina Militare, Capitanerie di porto

Fig. 1.4. Valore aggiunto per unità di lavoro diretta (mgl. euro correnti), 2009

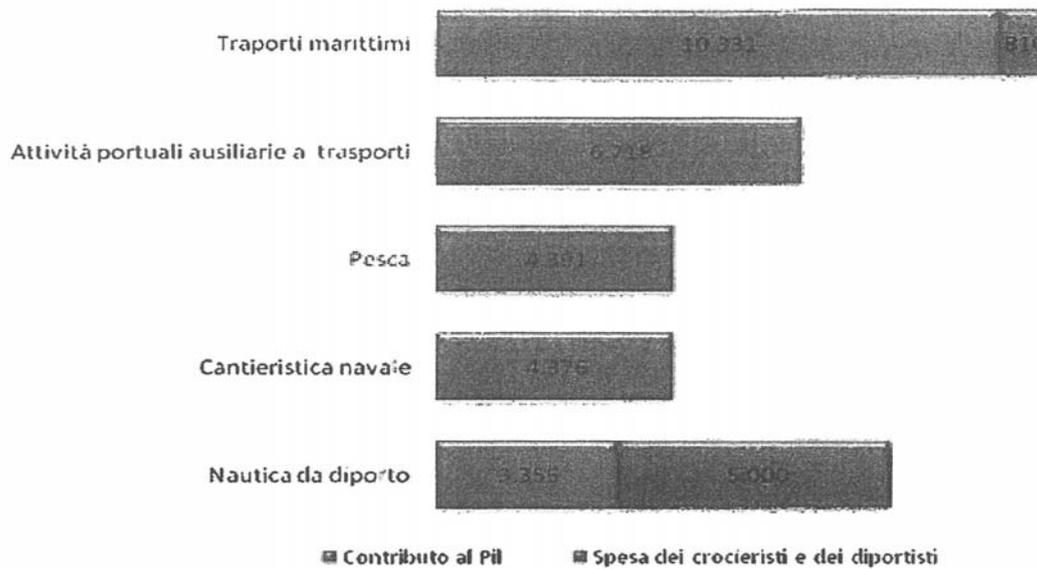
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confindustria, Assonave, Ucina, Ipsema (oggi Inail), Assoport, Federpesca, Marina Militare, Capitanerie di porto

Fig. 1.5. - Moltiplicatori del reddito e dell'occupazione del cluster marittimo italiano, 2009



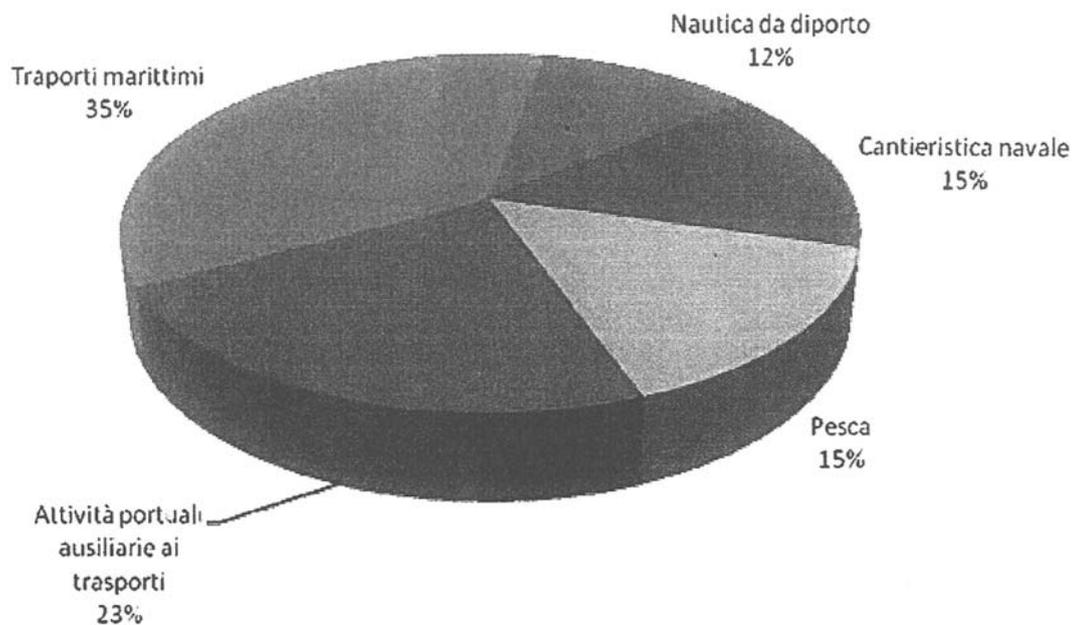
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confindustria, Assonave, Ucina, Ipsema (oggi Inail), Assoport, Federpesca, Marina Militare, Capitanerie di porto

Fig. 2.1 - Contributo al Pil delle attività marittime manifatturiere e terziarie (milioni di euro correnti), 2009



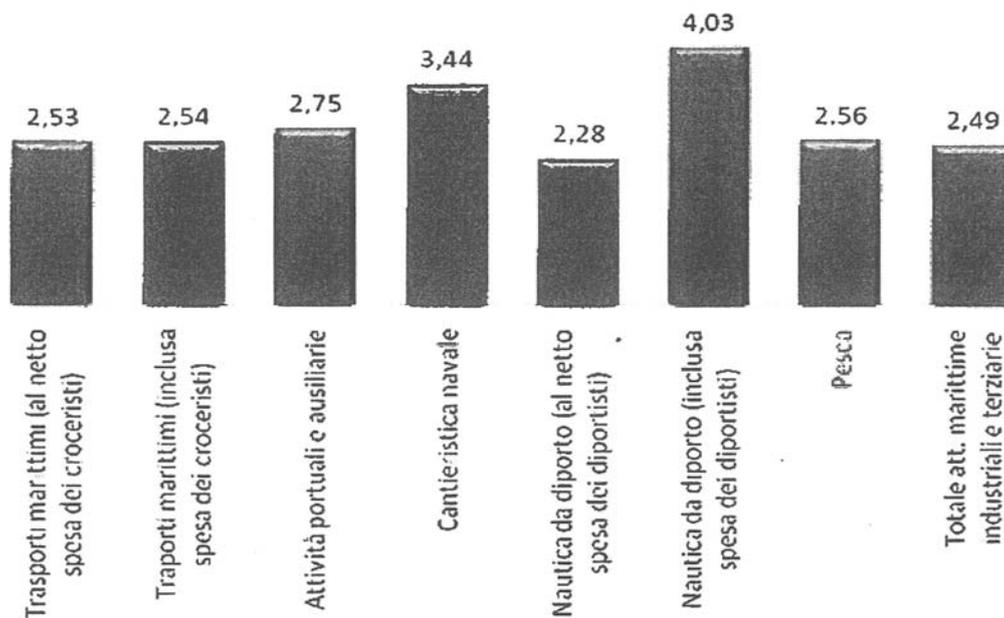
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, ONN-Osservatorio Nautico Nazionale, Ipsema (oggi Inail), Assoport, Federpesca, Marina Militare, Capitanerie di porto

Fig. 2.2 - Distribuzione % del contributo al Pil dei comparti marittimi industriali manifatturieri e terziari, 2009



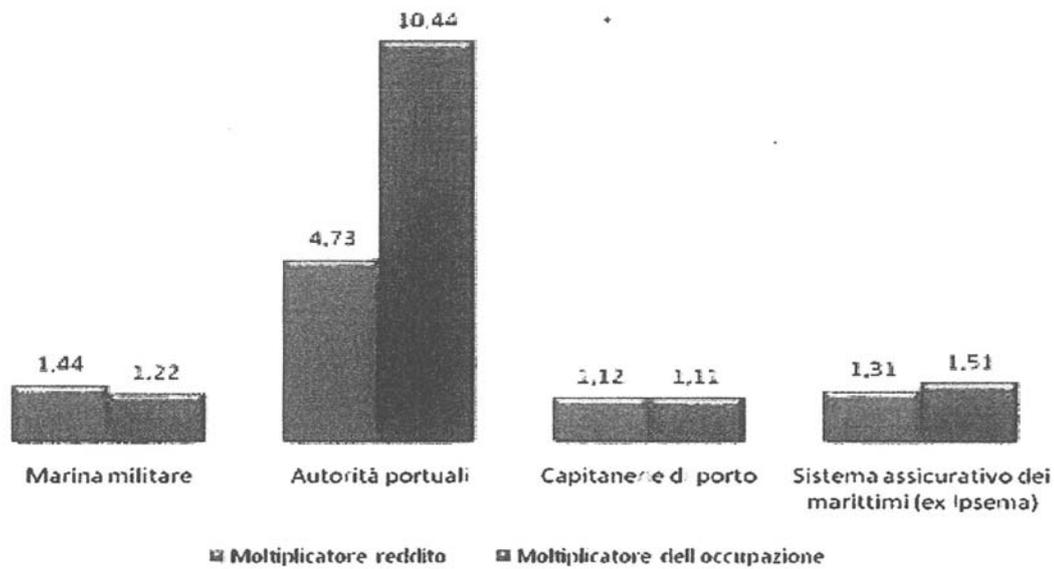
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, Ipsema (oggi Inail), Assoport, Federpesca

Fig. 2.3 - Moltiplicatori della produzione delle attività marittime manifatturiere e terziarie

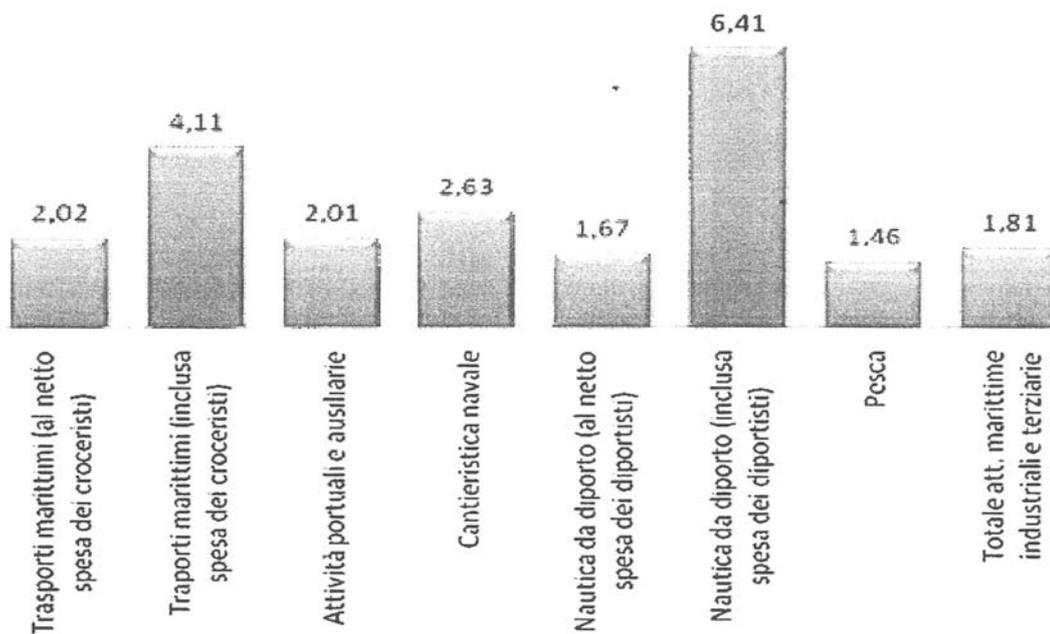


Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, ONN-Osservatorio Nautico Nazionale, Assoport, Federpesca

Fig. 2.7 - Moltiplicatori del reddito e dell'occupazione dei settori istituzionali del cluster marittimo, 2009



Fonte: elaborazione Censis su dati Marina Militare Italiana, Capitanerie di porto, Assoporti, Ipsema (oggi Inail)

Fig. 2.4 - Moltiplicatori dell'occupazione delle attività marittime manifatturiere e terziarie

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, ONN-Osservatorio Nautico Nazionale, Assoport, Federpesca

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Boschetto, Chiti, Ciampi, Ciarrapico, Colombo, Dell'Utri, De Toni, Donaggio, Filippi Alberto, FIRRARELLO, Gasparri, Lauro, Longo, Magistrelli, Marino Ignazio Roberto Maria, Negri, Oliva, Pera, Piccioni, Piscitelli, Quagliariello, Serafini Anna Maria, Spadoni Urbani, Torri e Vedani.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Livi Bacci, per attività della 3ª Commissione permanente; Coronella e De Angelis, per attività della Commissione parlamentare d'inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti; Giaretta e Marcenaro, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa.

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

Ministro affari esteri

(Governo Monti-I)

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Mongolia per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e sul patrimonio e per prevenire le evasioni fiscali, con Protocollo aggiuntivo, fatta a Ulan Bator l'11 settembre 2003 (3452)

(presentato in data 06/9/2012);

C. 5108 approvato dalla Camera dei Deputati;

Ministro affari esteri

(Governo Monti-I)

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo quadro tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Corea, dall'altra, fatto a Bruxelles il 10 maggio 2010 (3453)

(presentato in data 06/9/2012);

C. 5076 approvato dalla Camera dei Deputati;

Ministro affari esteri

Ministro difesa

(Governo Monti-I)

Ratifica ed esecuzione del Memorandum d'intesa sulla cooperazione nel settore della difesa tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica islamica del Pakistan, fatto a Roma il 30 settembre 2009 (3454)

(presentato in data 06/9/2012);

C. 5180 approvato dalla Camera dei Deputati;

Ministro affari esteri

(Governo Monti-I)

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sul partenariato e la cooperazione di lungo periodo tra la Repubblica italiana e la Repubblica islamica dell'Afghanistan, fatto a Roma il 26 gennaio 2012 (3455)

(presentato in data 06/9/2012).

C. 5193 approvato dalla Camera dei Deputati.

Disegni di legge, assegnazione

In sede referente

3ª Commissione permanente Affari esteri, emigrazione

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Mongolia per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e sul patrimonio e per prevenire le evasioni fiscali, con Protocollo aggiuntivo, fatta a Ulan Bator l'11 settembre 2003 (3452)

previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 5ª (Bilancio), 6ª (Finanze e tesoro)

C. 5108 approvato dalla Camera dei Deputati

(assegnato in data 10/09/2012);

3ª Commissione permanente Affari esteri, emigrazione

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo quadro tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Corea, dall'altra, fatto a Bruxelles il 10 maggio 2010 (3453)

previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 2ª (Giustizia), 4ª (Difesa), 5ª (Bilancio), 6ª (Finanze e tesoro), 7ª (Istruzione pubblica, beni culturali), 8ª (Lavori pubblici, comunicazioni), 9ª (Agricoltura e produzione agroalimentare), 10ª (Industria, commercio, turismo), 11ª (Lavoro, previdenza sociale), 12ª (Igiene e sanità), 13ª (Territorio, ambiente, beni ambientali), 14ª (Politiche dell'Unione europea)

C. 5076 approvato dalla Camera dei Deputati

(assegnato in data 10/09/2012);

3ª Commissione permanente Affari esteri, emigrazione

Ratifica ed esecuzione del Memorandum d'intesa sulla cooperazione nel settore della difesa tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica islamica del Pakistan, fatto a Roma il 30 settembre 2009 (3454)

previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 2ª (Giustizia), 4ª (Difesa), 5ª (Bilancio), 10ª (Industria, commercio, turismo)

C. 5180 approvato dalla Camera dei Deputati

(assegnato in data 10/09/2012);

3ª Commissione permanente Affari esteri, emigrazione

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sul partenariato e la cooperazione di lungo periodo tra la Repubblica italiana e la Repubblica islamica dell'Afghanistan, fatto a Roma il 26 gennaio 2012 (3455)

previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 2ª (Giustizia), 4ª (Difesa), 5ª (Bilancio), 7ª (Istruzione pubblica, beni culturali), 10ª (Industria, commercio, turismo)

C.5193 approvato dalla Camera dei Deputati

(assegnato in data 10/09/2012).

Disegni di legge, approvazione da parte di Commissioni permanenti

Nella seduta del 6 settembre 2012 la 4ª Commissione permanente (Difesa) ha approvato il disegno di legge: SACCOMANNO ed altri. – «Modifica dell'articolo 1 della legge 31 luglio 2002, n. 186, concernente l'istituzione della "Giornata della memoria dei marinai scomparsi in mare"» (3157).

Camera dei deputati, trasmissione di documenti

Il Presidente della Camera dei deputati, con lettere in data 10 agosto 2012, ha inviato, ai sensi dell'articolo 127, comma 2, del Regolamento della Camera dei deputati, i documenti approvati dalla XIII Commissione permanente (Agricoltura) di quell'Assemblea nelle sedute del 31 luglio e del 7 agosto 2012, concernenti, rispettivamente:

la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla politica comune della pesca (COM(2011)425 definitivo); la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura (COM(2011)416 definitivo); la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (COM(2011)804 definitivo); la comunicazione della Commissione europea sulla riforma della politica comune della pesca (COM(2011)417 definitivo); la comunicazione della Commissione europea sulla dimensione esterna della politica comune della pesca (COM(2011)424 definitivo) e la relazione della Commissione europea concernente gli obblighi di comunicazione ai sensi del regolamento (CE) n. 2371/2002 del Consiglio, del 20 dicembre 2002, relativo alla conservazione e allo sfruttamento sostenibile delle risorse della politica comune della pesca (COM(2011)418 definitivo) (Atto n. 902);

la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante norme sui pagamenti diretti agli agricoltori nell'ambito dei regimi di sostegno previsti dalla politica agricola comune (COM(2011)625 definitivo); la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli (regola-

mento OCM unica) (COM(2011)626 definitivo); la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sul sostegno allo sviluppo rurale da parte del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) (COM(2011)627 definitivo); la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sul finanziamento, sulla gestione e sul monitoraggio della politica agricola comune (COM(2011)628 definitivo); la proposta di regolamento del Consiglio recante misure per la fissazione di determinati aiuti e restituzioni connessi all'organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli (COM(2011)629 definitivo); la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 73/2009 in ordine all'applicazione dei pagamenti diretti agli agricoltori per il 2013 (COM(2011)630 definitivo) e la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1234/2007 in ordine al regime di pagamento unico e al sostegno ai viticoltori (COM(2011)631 definitivo) (Atto n. 903).

Detti documenti sono depositati presso il Servizio dell'Assemblea a disposizione degli Onorevoli senatori.

Governo, trasmissione di atti per il parere

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 5 settembre 2012, ha trasmesso – per l'acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell'articolo 14, commi 18 e 22, della legge 28 novembre 2005, n. 246 – lo schema di decreto legislativo recante ulteriori modifiche ed integrazioni al codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66 (n. 500).

Ai sensi delle predette disposizioni e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, lo schema di decreto è stato deferito, in data 7 settembre 2012 – d'intesa con il Presidente della Camera dei deputati – alla Commissione parlamentare per la semplificazione, che esprimerà il parere entro il 7 ottobre 2012.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 24 luglio 2012, ha trasmesso – per l'acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400 e dell'articolo 3, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 15 marzo 2010, n. 89 – lo schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento di organizzazione dei percorsi della sezione ad indirizzo sportivo del sistema dei licei (n. 501).

Ai sensi delle predette disposizioni e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, lo schema di decreto è stato deferito – in data 10 settembre 2012 – alla 7^a Commissione permanente, che esprimerà il parere entro il termine del 10 ottobre 2012. Le Commissioni 1^a e 5^a potranno formulare osservazioni alla Commissione di merito entro il 30 settembre 2012.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 2 agosto 2012, ha trasmesso – per l’acquisizione del parere parlamentare, ai sensi degli articoli 1, commi 3 e 5, e 10 della legge 7 luglio 2009, n. 88 – lo schema di decreto legislativo concernente modifiche ed integrazioni del decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155, recante attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell’aria ambiente e per un’aria più pulita in Europa (n. 502).

Ai sensi delle predette disposizioni e dell’articolo 139-*bis* del Regolamento, lo schema di decreto è stato deferito – in data 10 settembre 2012 – alla 13ª Commissione permanente, che esprimerà il parere entro il 20 ottobre 2012. Le Commissioni 1ª, 5ª e 14ª potranno formulare osservazioni alla Commissione di merito entro il 10 ottobre 2012.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 7 agosto 2012, ha trasmesso – per l’acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell’articolo 1, commi 3 e 5, della legge 7 luglio 2009, n. 88 – lo schema di decreto legislativo in materia di patente di guida, recante disposizioni modificative e correttive del decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59 e del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, nonché attuazione della direttiva 2011/94/UE (n. 503).

Ai sensi delle predette disposizioni e dell’articolo 139-*bis* del Regolamento, lo schema di decreto è stato deferito – in data 10 settembre 2012 – alla 8ª Commissione permanente, che esprimerà il parere entro il 20 ottobre 2012. Le Commissioni 1ª, 5ª e 14ª potranno formulare osservazioni alla Commissione di merito entro il 10 ottobre 2012.

Il Ministro dell’economia e delle finanze, con lettera in data 1º agosto 2012, ha trasmesso – per l’acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell’articolo 1, comma 02, del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148 – lo schema di decreto ministeriale concernente una variazione compensativa relativa allo stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri (n. 504).

Ai sensi della predetta disposizione e dell’articolo 139-*bis* del Regolamento, lo schema di decreto è deferito alla 3ª Commissione permanente nonché – per i profili di carattere finanziario – alla 5ª Commissione, che esprimeranno i rispettivi pareri entro il termine del 26 settembre 2012.

Governo, richieste di parere per nomine in enti pubblici

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con lettera in data 26 luglio 2012, 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 professor Paolo Costa a Presidente dell’Autorità portuale di Venezia (n. 150).

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, la proposta di nomina è stata deferita – in data 10 settembre 2012 – alla 8ª Commissione permanente, che esprimerà il parere entro il 30 settembre 2012.

Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con lettere in data 1º e 8 agosto 2012, ha trasmesso – per l'acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell'articolo 1 della legge 24 gennaio 1978, n. 14 – le seguenti proposte di nomina:

del dottor Franco Iezzi a Presidente dell'Ente parco nazionale della Majella (n. 151);

del dottor Domenico Pappaterra a Presidente dell'Ente parco nazionale del Pollino (n. 152).

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, le proposte di nomina sono state deferite – in data 10 settembre 2012 – alla 13ª Commissione permanente, che esprimerà il parere su ciascuna di esse entro il 30 settembre 2012.

Governo, trasmissione di documenti

Il Ministro dell'interno, con lettera in data 13 luglio 2012, ha inviato, ai sensi dell'articolo 19 della legge 30 giugno 2009, n. 85, la relazione – per la parte di sua competenza – sull'attività della banca dati nazionale del DNA e del laboratorio centrale per la medesima banca dati, relativamente agli anni 2010 e 2011.

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, primo comma, secondo periodo, del Regolamento, alla 1ª e alla 2ª Commissione permanente (*Doc. CCXXXV-bis*, n. 1).

Il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, con lettera in data 1º agosto 2012, ha inviato, ai sensi dell'articolo 55-*novies*, comma 2, lettera *f*), del decreto legislativo 11 aprile 2006, n. 198, la relazione – per l'anno 2011 – sull'applicazione del principio di parità di trattamento tra uomini e donne nell'accesso a beni e servizi e loro fornitura.

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

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 17 agosto 2012, 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 Consiglio che modifica il regolamento (CE, EURATOM) n. 354/83 per quanto riguarda il deposito degli archivi storici delle istituzioni presso l'Istituto universitario europeo di Firenze (COM (2012) 456 definitivo).

Ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento, l'atto é deferito alla 7ª Commissione permanente che, ai fini del controllo sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità, esprimerà il parere motivato entro il termine del 12 ottobre 2012.

Le Commissioni 3ª e 14ª potranno formulare osservazioni e proposte alla 7ª Commissione entro il 5 ottobre 2012.

La Commissione europea, in data 3 agosto 2012, 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 direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla gestione collettiva dei diritti d'autore e dei diritti connessi e sulla concessione di licenze multiterritoriali per i diritti su opere musicali per l'uso online nel mercato interno (COM (2012) 372 definitivo).

Ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento, l'atto é deferito alla 10ª Commissione permanente che, ai fini del controllo sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità, esprimerà il parere motivato entro il termine del 12 ottobre 2012.

Le Commissioni 3ª, 7ª e 14ª potranno formulare osservazioni e proposte alla 10ª Commissione entro il 5 ottobre 2012.

La Commissione europea, in data 7 agosto 2012, 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 decisione del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2003/87/CE volta a chiarire le disposizioni sui tempi delle aste di quote di gas a effetto serra (COM (2012) 416 definitivo).

Ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento, l'atto é deferito alla 10ª Commissione permanente che, ai fini del controllo sull'applicazione dei

principi di sussidiarietà e proporzionalità, esprimerà il parere motivato entro il termine del 12 ottobre 2012.

Le Commissioni 3ª, 13ª e 14ª potranno formulare osservazioni e proposte alla 10ª Commissione entro il 5 ottobre 2012.

Atti e documenti trasmessi dalla Commissione europea, deferimento a Commissioni permanenti

Ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento, sono stati deferiti – in data 7 settembre 2012 – alla 14ª Commissione permanente, e per il parere, alle Commissioni 3ª e 14ª, i seguenti atti, trasmessi dalla Commissione europea il 10 luglio 2012 e annunciati all'Assemblea nella seduta n. 785 del 2 agosto 2012:

Relazione della Commissione di Sussidiarietà e proporzionalità (Legiferare meglio – 19ª relazione riguardante l'anno 2011) (COM (2012) 373 definitivo) (Atto comunitario n. 84);

Relazione annuale 2011 sui rapporti tra la Commissione europea e i Parlamenti nazionali (COM (2012) 375 definitivo) (Atto comunitario n. 85).

Mozioni

GASPARRI, QUAGLIARIELLO, BIANCONI, IZZO, TOFANI, AZZOLLINI, AMATO, AUGELLO, BATTAGLIA, BENEDETTI VALENTINI, BONFRISCO, BOSCIETTO, BURGARETTA APARO, CICOLANI, COMPAGNA, DE GREGORIO, ESPOSITO, FAZZONE, GAMBA, LATRONICO, LICASTRO SCARDINO, MALAN, PALMA, PASTORE, PICHETTO FRATIN, RAMPONI, SALTAMARTINI, SARO, TANCREDI, TOTARO, ZANETTA – Il Senato,

premessi che:

l'articolo 14, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, che modifica il comma 9-bis dell'articolo 66 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, ha disposto la riduzione del *turnover* per le assunzioni da parte dei Corpi di polizia e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, portando l'attuale percentuale del 100 per cento al 20 per cento nel triennio 2012-2014 e al 50 per cento nell'anno 2015, prevedendo il ripristino del completo *turnover* solo a decorrere dall'anno 2016;

tale misura, seppure dettata dalle stringenti ed eccezionali esigenze di riduzione della spesa pubblica, risulta fortemente penalizzante, giacché porta le assunzioni consentite per il personale delle Forze di polizia ad ordinamento militare e civile e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco a un livello così basso da incidere pesantemente e permanentemente sulla fun-

zionalità delle strutture impegnate a tutela dell'ordine pubblico, della sicurezza e dell'incolumità dei cittadini, con gravi ricadute negative sulla qualità della vita civile che allo stato non è possibile valutare nell'entità e nella durata nel tempo;

come parametro di valutazione della portata della misura di riduzione del *turnover* in questione, risulta significativo come un *turnover* ridotto alla misura del 20 per cento nel triennio 2012-2014 e al 50 per cento nell'anno 2015 determini la riduzione complessiva dei reclutamenti nei vari ruoli in un numero quantificabile in non meno di 6.000 unità per ciascuna delle due Forze di polizia a competenza generale, la Polizia di Stato e l'Arma dei carabinieri, e, presumibilmente, in più della metà di tale cifra per la Guardia di finanza. Tali riduzioni si tradurrebbero, peraltro, in una contrazione degli organici definitiva non recuperabile, tenuto conto che dal 2016 il solo ripristino del *turnover* non consentirebbe più comunque di riequilibrare il *gap* determinatosi nel citato quadriennio;

tale riduzione comporterà la necessità di ridefinire in senso fortemente riduttivo le dotazioni di personale della Polizia di Stato, dell'Arma dei carabinieri, del Corpo della Guardia di finanza, del Corpo della Polizia penitenziaria, del Corpo forestale dello Stato, nonché del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, anche per le strutture operative direttamente destinate al controllo del territorio e al contrasto della criminalità comune e organizzata, interna e internazionale, nonché alla lotta all'evasione fiscale, alla tutela ambientale e della salute dei cittadini, agli interventi di soccorso e alla salvaguardia della vita umana;

considerato che:

le citate amministrazioni, cui fanno capo le Forze di polizia a ordinamento militare e civile, a causa dell'entità delle riduzioni del *turnover*, si troveranno nell'impossibilità di assumere i volontari di truppa in ferma prefissata quadriennale (VFP4) e annuale (VFP1) delle Forze armate al termine di tali ferme, come previsto dalla legge istitutiva del modello professionale delle medesime Forze armate per i vincitori degli appositi concorsi;

questa situazione comporterà non solo una lesione delle legittime aspettative dei singoli interessati vincitori di concorso, specie se si considera che la loro mancata assunzione nei tempi previsti renderà necessario prevedere la preclusione definitiva della possibilità di essere assunti per coloro che dovessero nel frattempo superare i limiti di età stabiliti per l'accesso alle carriere iniziali delle Forze di polizia, ma anche ulteriori effetti negativi sulla funzionalità delle citate Forze di polizia, in quanto esse si troveranno, all'atto del ripristino del *turnover*, a dover assorbire l'elevato contingente di volontari che non è stato possibile assumere nel periodo in questione, composto di personale che avrà raggiunto una maggiore anzianità anagrafica, specie per i VFP4 in gran parte superiore ai 30 anni di età;

risulta necessario operare un bilanciamento tra le esigenze di contenimento della spesa pubblica con le altrettanto prioritarie e ineludibili esigenze di tutela della sicurezza interna e di garanzia dell'ordine pub-

blico, tenuto anche conto che una delle condizioni necessarie per il rilancio della ripresa economica del Paese è quella di assicurare adeguati livelli di sicurezza per i cittadini sull'intero territorio nazionale,

impegna il Governo a promuovere l'adozione, nell'ambito dei prossimi provvedimenti di carattere finanziario, delle misure correttive per introdurre l'innalzamento del limite del *turnover* per le assunzioni da parte delle Forze di polizia ad ordinamento civile e militare e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, previsto per il triennio 2012-2014, dalla percentuale del 20 per cento quanto meno al 50 per cento, e per il ripristino dell'intero *turnover* a decorrere dal 2015, misura sicuramente idonea a garantire un più equilibrato bilanciamento tra l'esigenza di contenimento della spesa pubblica e la necessità di garantire la piena funzionalità delle Forze di polizia e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, indispensabile per assicurare il mantenimento del necessario livello di sicurezza dei cittadini, nonché per garantire l'assunzione dei volontari in ferma prefissata delle Forze armate vincitori di concorso per l'assunzione nelle stesse Forze di polizia al termine di anni di servizio prestati meritoriamente anche all'estero, a tutela della pace, in condizioni ambientali e operative assai difficili, spesso con la concreta esposizione a grave rischio per la vita e l'incolumità personale.

(1-00679)

Interpellanze

LANNUTTI. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

le recenti indagini giudiziarie svolte dal pubblico ministero di Milano Alfredo Robledo sull'*affaire* Sea stanno portando alla luce appalti che sembrano esser stati strutturati in modo da falsare la concorrenza e favorire le solite «combriccole» di amici, che da decenni hanno messo le mani sull'Italia degli affari;

l'operazione descritta in un *blog* di Vincenzo Sofo intitolato: «Il clan Pisapia-Tabacci e l'affare Sea», pubblicato lunedì 19 marzo 2012, mette in luce il sistema: «La giunta Pisapia in questi giorni è nell'occhio del ciclone per lo scandalo Sea: intercettazioni, inchieste, perquisizioni, ipotesi di reato, imbarazzi. A quanto pare le irregolarità denunciate dalla Lega diversi mesi fa (prima dell'uscita del bando) non erano infondate, ma allora nessuno voleva crederci... tutti rispondevano che erano solo illazioni, che il vento era cambiato. E invece il vento è sempre lo stesso. La sorte delle società partecipate è sempre stata oggetto di accese discussioni politiche. Già in passato Albertini e la Moratti avevano provato a portare in Borsa una parte delle quote di Sea e di altre società, alla quale però la sinistra (e anche la Lega) si oppose sempre strenuamente, poiché non si poteva pensare di dare ai privati il controllo di società che svolgono servizi strategici per la collettività. Tanto che, ad esempio, di recente ci fu un referendum che si espresse decisamente contrario alla privatizzazione de-

gli acquedotti. Ma poi arrivano le elezioni del 2011, Pisapia vince e affida le deleghe al Bilancio e al Patrimonio (le più importanti) a Tabacci. Decisione singolare, non essendo Tabacci esponente della coalizione di Pisapia e anzi essendo rappresentante di un partito di opposizione (l'Api di Rutelli). Tabacci è amico di Gamberale. Improvvisamente la sinistra cambia idea e decide che le società partecipate, anche se strategiche, possono essere date in mano ai privati. Per recuperare soldi viene messa in vendita una parte della Milano-Serravalle, ma le due gare vanno deserte. Il gruppo di Gamberale si dice interessato agli aeroporti di Linate e Malpensa... ed ecco che immediatamente spunta una nuova gara contenente – guarda un po' – anche la Sea (nonostante questa nulla c'entrasse con la Milano-Serravalle). Tabacci giustifica la decisione dicendo che "talvolta, per vendere una casa non buona, bisogna venderne anche una buona", Peccato che nella gara venga prevista con una clausola la possibilità di acquistare solo la Sea. Al bando di gara, con una base d'asta di 385 milioni, partecipano due gruppi: l'offerta del fondo Srei è nettamente superiore (40 milioni) rispetto a quella del fondo F2i, ma non si capisce perché viene scartata... vince Gamberale, che acquista il pacchetto con solo 1 EURO in più rispetto alla base d'asta. La soddisfazione per Gamberale e Tabacci è grande, al punto che il secondo successivamente apre alla possibilità di vendere altre azioni e il primo risponde di essere interessato. La Procura, mentre tutto ciò accade, intercetta alcune telefonate di Gamberale, nelle quali – dopo aver avuto conferma che tutto si sarebbe svolto come concordato – si vanta del fatto che il Comune di Milano avesse creato un bando di gara su misura per farlo vincere. Oltre a tutto ciò, ci si sta dimenticando di un aspetto fondamentale: l'operazione Sea messa a punto da Tabacci e Pisapia ha messo a rischio centinaia (se non migliaia) di posti di lavoro, tanto che gli stessi sindacati hanno già dichiarato guerra alla giunta»;

considerato che:

il lancio dell'agenzia di stampa «Reuters» in data 9 settembre (firmato da Elisa Anzolin) informa che il Comune di Milano lancerà un'OPVS (offerta pubblica di sottoscrizione e vendita) sulla Sea e che l'Assessore al bilancio Tabacci ne ha già parlato con il presidente della Commissione nazionale per le società e la borsa; infatti, l'agenzia citata informa che il «Comune di Milano punta a quotare Sea tra fine novembre e inizio dicembre e la struttura dell'offerta dovrebbe essere quella di un'Opvs. Lo ha detto l'assessore al Bilancio Bruno Tabacci, a margine del workshop Ambrosetti. "Ho già parlato con il presidente della Consob, avevamo già una procedura avviata.. noi siamo pronti, si tratterà di aggiornare i dati", ha detto Tabacci, ricordando che lo scorso anno era stato presentato il filing a Consob e Borsa Italiana, ma poi l'operazione non era proseguita a causa delle condizioni dei mercati finanziari. "Penso che la finestra che si potrà utilizzare sarà quella a cavallo tra fine novembre e inizio dicembre", ha sottolineato l'assessore. La struttura dell'offerta dovrebbe essere "un po' Opv e un po' Ops", anche nel caso la Provincia decida di partecipare al percorso di quotazione. "Penso di sì, perché un po' di risorse vanno mantenute nella società", ha detto. Il Comune di Milano

ha circa il 55% del capitale di Sea dopo aver venduto il 29,75% a F2i. La Provincia di Milano detiene il 14,56% della società che gestisce gli aeroporti di Malpensa e Linate»;

su «la Repubblica» edizione di Milano, sempre del 9 settembre, dal titolo «Sea e Serravalle, tappe forzate per andare subito in Consiglio», Oriana Liso offre ulteriori dettagli sull'improvvisa accelerazione: «Tecnici hanno lavorato nel fine settimana, politici e amministratori pubblici riprenderanno domani gli incontri per fissare votazioni e approvazioni. Obiettivo: mettere il turbo sui passaggi necessari per concludere entro fine anno la doppia operazione Sea – con la quotazione in Borsa decisa dal Comune – e Serravalle, con il bando di gara congiunto di tutte le azioni di Provincia e Comune. C'è tanto da fare, ora: perché su Sea il processo di quotazione si era interrotto un anno fa, quindi si deve aggiornare in Consob il prospetto dell'azienda con i risultati dell'ultima semestrale. Si guarda a inizio dicembre, al giorno dello sbarco in Piazza Affari con circa 300 milioni di azioni (250 milioni attuali, il resto dovrebbero essere date dall'aumento di capitale), si inizia a costruire tutta l'operazione che vale circa 300 milioni di euro: soldi che entreranno nelle casse di Sea, tranne una quota compresa tra 50 e 120 milioni per il Comune, che dovrebbe cedere tra il 5 e il 10 per cento delle sue azioni reali. Per questo dovrà partire al più presto il road-show presso gli investitori internazionali che potrebbero essere interessati ad entrare e/o ad acquistare anche Serravalle. Per quest'ultima, con oltre il 70 per cento del capitale azionario in vendita (il 18,6 per cento del Comune ma soprattutto il 52,9 per cento di Asam, la cassaforte di Palazzo Isimbardi) si sta lavorando su un bando da aprire ai primi di ottobre e chiudere dopo due mesi. Decisioni che, però, devono prima passare dai rispettivi consigli, per diventare operative. Per questo nei primi giorni della settimana i capigruppo di maggioranza e opposizione di Provincia e Comune (posizioni alternate, tra centrosinistra e centrodestra) fisseranno una riunione plenaria per trovare un accordo di massima: solo così si potrà poi andare in aula, per le votazioni, senza impan-tanarsi in sedute interminabili. L'obiettivo è di portare in Consiglio comunale, nella settimana del 20 settembre, una delibera congiunta su Sea e Serravalle, con parti in comune con la delibera che approderà in Consiglio provinciale, "infilandola" tra le sedute dedicate al Piano di Zona e all'assestamento di bilancio, che hanno scadenze tassative a fine mese. Bisogna contare nella concordia, perché tutto fili liscio. Ma in Provincia il vicecapogruppo pd Roberto Caputo avverte che "un'operazione di questo genere non può passare come un semplice atto burocratico. La politica svolga il proprio compito", dice, mentre la capogruppo del suo partito a Palazzo Marino, Carmela Rozza, invita "tutte le forze politiche a riconoscere il valore di questa operazione", Il consigliere Pdl Riccardo De Corato chiede al sindaco "quando verrà indetto il referendum che aveva annunciato nel caso in cui il Comune non fosse riuscito a mantenere il 50,1 per cento di Sea", Assertivo il presidente del Consiglio comunale Basilio Rizzo: "Per me il referendum resta necessario"»;

considerato che, a giudizio dell'interpellante, il Presidente della Consob Vegas, lo stesso che, a quanto risulta all'interpellante, avrebbe dei contatti con Mediobanca nell'operazione di salvataggio del gruppo Ligresti, con la finalità di mettere in atto le migliori pratiche per frodare i piccoli azionisti di minoranza ed i risparmiatori, non dovrebbe continuare a garantire operazioni come la quotazione Sea, che necessiterebbe al contrario di delibere collegiali della Commissione,

si chiede di sapere:

se il Governo conosca i motivi della repentina accelerazione della vendita Sea, voluta dall'Assessore al bilancio, e se non ritenga che tale decisione non nasconda finalità dilatorie nei confronti dell'inchiesta penale della Procura della Repubblica di Milano;

se risulti che l'obiettivo di portare in Consiglio comunale, nella settimana del 20 settembre, una delibera congiunta su Sea e Serravalle, non possa nuocere alla valutazione corretta di Sea e Serravalle, aziende entrambe oggetto, a quanto risulta all'interpellante, di gravissimi interessi economici e finanziari;

quali misure urgenti intenda adottare per prevenire la possibilità che si verifichino nuovi scandali in ordine alle procedure di affidamento, in particolare per quanto riguarda l'aggiudicazione di quote di aziende pubbliche, patrimonio della collettività, che non possono rientrare nella disponibilità dei soliti faccendieri che, a giudizio dell'interpellante, si sono arricchiti sulla pelle della collettività.

(2-00518)

Interrogazioni

MASCITELLI. – *Ai Ministri dell'economia e delle finanze e dell'interno.* – Premesso che:

il decreto del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato del Ministero dell'economia e delle finanze n. 0021094 del 9 marzo 2012, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 75 del 29 marzo 2012, stabilisce che sia inviata al Dipartimento, entro il termine perentorio del 31 marzo 2012, la certificazione attestante il rispetto degli obiettivi del patto di stabilità interno per l'anno 2011, sottoscritta dal sindaco, dal responsabile finanziario e dal collegio dei revisori. Secondo lo stesso decreto, le Province e i Comuni che non provvedono ad inviare il certificato entro tale termine perentorio sono considerati inadempienti e non rispettosi del patto; qualora la certificazione, sebbene trasmessa in ritardo, attesti il rispetto del patto di stabilità interno, il decreto ministeriale stabilisce che si applicano dalla data di invio solo le disposizioni inerenti il divieto di assunzione del personale a qualsiasi titolo. Decorsi 30 giorni dal termine stabilito per l'approvazione del rendiconto di gestione, la certificazione non può essere rettificata;

fondamento del decreto è che al 31 gennaio 2012 gli enti, sulla base delle comunicazioni semestrali, abbiano già inviato i relativi dati e

che sul sito del Ministero dell'economia e delle finanze sia già possibile verificare lo stato di rispetto del patto;

per gli enti che risultino non rispettosi del patto di stabilità interno, al fine di evitare una serie di sanzioni, è possibile produrre un ulteriore modello ove si dimostri che la maggiore spesa derivi da interventi realizzati con la quota di finanziamento nazionale e correlati a finanziamenti UE (ad esempio i casi di interventi in materia di energia o di cultura);

considerato che:

a parere dell'interrogante è contraddittorio che ai soggetti (tutti) che attestano il rispetto del patto di stabilità vengano comunque irrogate sanzioni consistenti nel divieto assoluto di assunzione di personale fino a tutto il 31 dicembre 2012;

l'interpretazione che detta sanzione sia applicabile ai soli enti che abbiano trasmesso in ritardo la certificazione, a parere dell'interrogante risulta di dubbia legittimità e forse anche incostituzionale, in quanto due soggetti aventi le stesse caratteristiche e lo stesso stato sono trattati diversamente, in contrasto con il principio costituzionale secondo cui tutti i cittadini (e quindi anche le persone giuridiche) sono uguali di fronte alla legge: si viene infatti a creare una disparità di trattamento tra l'ente che ha inviato la certificazione di rispetto del patto entro il termine del 31 marzo 2012 e l'ente che, pur avendo inviato le informazioni necessarie entro il 31 gennaio 2012 e risultante quindi rispettoso degli obiettivi del patto di stabilità interno per l'anno 2011 già sulla base del sistema *web* appositamente previsto, non abbia poi trasmesso la relativa certificazione entro il mese di marzo;

a ciò si aggiunga che nel novero degli enti rispettosi rientrano anche quelli che, pur non avendo mai inviato dati, entro 30 giorni dall'approvazione del rendiconto di gestione comunicano e/o modificano i dati inerenti al patto di stabilità,

si chiede di sapere se non si intenda considerare che la sanzione consistente nel divieto assoluto di assunzione di personale fino a tutto il 31 dicembre 2012 o sia da applicare per tutto l'anno a ciascun ente soggetto a patto di stabilità interno, o sia da applicare limitatamente al periodo intercorrente tra il 31 marzo 2012 e la data di invio della certificazione attestante il rispetto del patto, e quindi non in via generica fino al 31 dicembre 2012, con la sola limitazione che mancate comunicazioni inerenti al rispetto del patto di stabilità interno entro 30 giorni dall'approvazione del rendiconto di gestione diano luogo a ritenere il soggetto non rispettoso del patto con applicazione delle relative sanzioni.

(3-03037)

MASCITELLI. – *Ai Ministri del lavoro e delle politiche sociali e dello sviluppo economico.* – Premesso che:

l'azienda Sixty SpA con sede a Chieti scalo, che nel 2011 ha fatturato 293 milioni di euro rispetto ai 381,5 milioni del 2010, ha presentato agli inizi del 2012 un piano industriale annunciando che intende recupe-

rare redditività attraverso una manovra bilanciata tra sviluppo dei ricavi e riduzione dei costi;

il nuovo gruppo che ha rilevato la proprietà ha dichiarato di voler puntare su nuovi mercati negli Stati Uniti, in Brasile e in Russia per stimolare la domanda e aumentare le vendite: una prova di questa espansione sarebbe la *partnership* di Sixty con il gruppo giapponese Trendiamo Co. Ltd (subentrato a Toppi, *partner* del gruppo negli ultimi 8 anni), specializzato nella produzione e distribuzione di abbigliamento;

allo stesso tempo l'azienda Sixty ha annunciato che procederà ad una riorganizzazione delle filiali in Europa e ad una riduzione dei costi della struttura centrale, processo che non sarà indolore ma accompagnato dalla riduzione di 183 posti di lavoro in Italia;

i 401 lavoratori dello stabilimento di Chieti scalo, che produce capi di abbigliamento, hanno dichiarato lo sciopero per la giornata del 6 settembre 2012 e a seguire altre manifestazioni: si protesta contro le mancate risposte sul futuro dell'azienda, acquisita dalla Crescent Hyde Park (il fondo d'investimento panasiatico con sede nelle isole Cayman). Il timore che alberga nei lavoratori riguarda la chiusura dello stabilimento teatino. A proclamare lo sciopero sono stati i sindacati Femca, Filctem e Uilta; l'aspetto più curioso della vicenda, stando alle parole del segretario provinciale Filctem-Cgil Chieti Carlo Petaccia, è che i vertici Sixty non dicono nulla neppure sull'identità dei nuovi rappresentanti asiatici. Persino durante l'incontro del 7 agosto 2012 presso il Ministero del lavoro, alla presenza di organi del Dicastero, dei sindacati e dell'amministratore delegato Bongiovanni (assenti i rappresentanti della Crescent Hyde Park), secondo quanto dichiarato da Petaccia il dottor Bongiovanni non si sarebbe espresso né avrebbe rilasciato dichiarazioni alla stampa, nonostante siano in gioco le sorti dei lavoratori, già passati da 600 a 400 unità,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano al corrente dei fatti esposti e se non ritengano necessario intervenire a tutela dei lavoratori e del territorio abruzzese, che non può più subire altre perdite di posti di lavoro con gravissime ripercussioni economiche e sociali nell'intera regione, riaprendo immediatamente il tavolo tecnico, già riunitosi il 7 agosto, al fine di avere notizie circa i rapporti intercorsi tra il Ministero del lavoro e le banche e soprattutto per conoscere quali informazioni la nuova proprietà abbia fornito al Ministero sul futuro dell'azienda;

se il Ministro dello sviluppo economico non ritenga necessario, di concerto con gli altri componenti del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), approvare, in tempi evidentemente brevi, il formale riconoscimento dell'area Val Pescara e dei territori limitrofi omogenei quale grande area di crisi industriale complessa;

se in considerazione della complessità della crisi territoriale non si intenda promuovere, nell'ambito dell'accordo di programma *ex* decreto-legge n. 120 del 1989, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 181

del 1989, interventi agevolativi eterogenei volti al sostegno dei fattori produttivi.

(3-03038)

PASSONI. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

Selex Elsag è un'azienda *leader* in Italia per la tecnologia Tetra adottata dall'Unione europea come *standard* digitale per le comunicazioni radio sicure delle Forze di polizia, necessario per l'ammodernamento dell'intero sistema di radiocomunicazione delle Forze dell'ordine;

come già ricordato in tre precedenti atti di sindacato ispettivo, presentati dall'interrogante in data 14 dicembre 2011 (3-02542), 14 febbraio 2012 (4-06858) e 5 giugno 2012 (3-02896), nel 2008 è iniziata l'installazione delle infrastrutture necessarie nella Sardegna, in previsione del G8 che si sarebbe dovuto tenere a La Maddalena. Selex Elsag ha anticipato le spese necessarie alla realizzazione della copertura dell'area del G8, e successivamente l'azienda avrebbe dovuto poter concludere l'installazione e l'attivazione del sistema Tetra nel resto della regione e del Paese. La società ha già sostenuto costi molto rilevanti, pari a circa 60 milioni di euro;

la delibera CIPE n. 86 del 6 novembre 2009 ha definitivamente assegnato le risorse in favore del programma Tetra Sardegna per un ammontare di 150 milioni di euro necessari alla copertura totale della regione. La legge 12 novembre 2011, n. 183 (legge di stabilità per il 2012), prevede tuttavia, all'art. 4, comma 22, la rinuncia alla realizzazione del progetto Tetra Sardegna e rimette i fondi stanziati al Ministero dell'economia e delle finanze;

l'11 novembre 2011, la 5^a Commissione permanente (Programmazione economica, bilancio) del Senato ha approvato all'unanimità l'ordine del giorno G2968/42/5, che impegna il Governo al finanziamento del progetto Tetra Sardegna e al completamento del programma Interpolizie anche per le restanti regioni;

la questione è di fondamentale importanza perché, se il programma interpolizie non dovesse proseguire, l'azienda subirebbe un gravissimo contraccolpo sul suo assetto produttivo e finanziario, con un rischio di immediata perdita occupazionale per circa 600 lavoratori, concentrati principalmente nei siti di Firenze, Pisa, Genova e Latina;

il mancato completamento del programma vanificherebbe, tra l'altro, gli investimenti fatti sino ad oggi – oltre 600 milioni di euro – per dotare alcuni territori di tale sistema e, in generale, impedirebbe al Paese di avere un sistema di comunicazione integrato di ultima generazione, necessario per garantire la sicurezza e l'efficienza delle Forze dell'ordine, ma anche dell'intero apparato pubblico di protezione civile, che potrebbe trarre grandi benefici da tale sistema;

considerato che:

il programma di ammodernamento delle comunicazioni di sicurezza tra le Forze dell'ordine è stato recentemente riformulato dall'azienda. Grazie ad un *upgrade* tecnologico, la nuova versione del progetto

consente un notevole abbattimento dei costi, garantendo comunque la qualità e la funzionalità del sistema di comunicazioni in sicurezza;

è necessario affrontare la questione con rapidità e chiarezza, perché il completamento del programma Tetra è decisivo per le prospettive di sviluppo di un'importante azienda come Selex e dei territori coinvolti e per garantire la sicurezza delle comunicazioni tra le Forze dell'ordine,

si chiede di sapere se e come il Ministro in indirizzo, alla luce degli ultimi sviluppi e della riformulazione del progetto operata dall'azienda, intenda intervenire per garantire il completamento del programma dal quale dipende il futuro di centinaia di lavoratori e la sopravvivenza stessa di Selex Elsag, con particolare riferimento al sito fiorentino.

(3-03039)

MONGIELLO, MARITATI, CARLONI, CECCANTI, GARAVAGLIA Mariapia. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

è iniziata da oltre un mese la stagione di raccolta delle angurie nei campi in provincia di Lecce, e in questi giorni entrerà nel vivo la raccolta del pomodoro;

nella zona sono giunti, allo scopo, numerosi lavoratori stagionali che, non trovando alcuna struttura di accoglienza, alloggiano e dormono in strutture di fortuna, in mezzo ai campi o sotto gli alberi di ulivo, senza acqua, corrente elettrica, servizi igienici;

il Prefetto di Lecce, a fine giugno, ha comunicato che la masseria Boncuri del Comune di Nardò, la struttura che negli ultimi anni ha accolto i lavoratori migranti impegnati nei campi, non avrebbe riaperto. La motivazione di tale decisione sarebbe stata un calo della raccolta, quale effetto della crisi, così da non richiedere un afflusso consistente di lavoratori nell'area: tale evenienza è stata tuttavia smentita dai fatti, con necessità di raccolta immutate e l'arrivo di numerosi lavoratori nella zona;

il Comune, che è proprietario della masseria, non ha emesso alcun bando per affidare la gestione della struttura;

considerato che:

nel 2011, dalla masseria Boncuri partì il primo sciopero dei lavoratori migranti, che chiedevano una giusta paga per una giornata di lavoro, episodio dal quale si era generato altresì un percorso virtuoso, intrapreso dalle istituzioni e dal sindacato, per il miglioramento delle condizioni dei lavoratori, consentendo altresì alle Forze dell'ordine di smascherare alcuni responsabili della rete di caporali che sfruttano il lavoro dei braccianti;

la mancata riapertura della masseria Boncuri, e il venir meno dell'accoglienza organizzata, ha già determinato la conseguenza di abbandonare alla mercé di caporali e sfruttatori i lavoratori stagionali, costringendoli a condizioni di vita disumane;

le richieste avanzate dalla Cgil e dalla Flai al fine di un intervento delle istituzioni, in particolare rivolte al Ministro in indirizzo per una più approfondita valutazione delle conseguenze delle scelte compiute ai fini del rispetto della legalità e il contrasto della criminalità, non hanno avuto esito, e la masseria Boncuri è rimasta chiusa;

il Consiglio comunale di Nardò ha infine votato lo stanziamento di 28.000 euro per il ripristino di alcuni degli impianti della masseria, anche se per il momento nulla è stato ancora deciso in merito alla sua riapertura e all'affidamento per la gestione,

si chiede di sapere:

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

quali iniziative di sua competenza intenda intraprendere al fine di facilitare la riapertura della masseria Boncuri, al fine di garantire il rispetto della legalità e il contrasto della criminalità, oltre a condizioni di vita e di lavoro accettabili per i lavoratori sfruttati.

(3-03040)

COSTA. – Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.

– Premesso che:

il decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 14 del 24 febbraio 2012, recante «Proroga di termini previsti da disposizioni legislative», al comma 2-ter dell'art. 14, stabilisce che «Fermo restando che le graduatorie ad esaurimento di cui all'articolo 1, commi 605, lettera c), e 607 della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e successive modificazioni, restano chiuse, limitatamente ai docenti che hanno conseguito l'abilitazione dopo aver frequentato (...) i corsi di laurea in scienze della formazione primaria negli anni accademici 2008-2009, 2009-2010 e 2010-2011, è istituita una fascia aggiuntiva alle predette graduatorie»;

l'ordine del giorno 9/4865-B/21, approvato nella seduta della Camera dei deputati n. 591 di giovedì 23 febbraio 2012, ha, fra l'altro, impegnato il Governo a «inserire nella fascia aggiuntiva tutti i docenti che conseguono l'abilitazione presso le facoltà di scienze della formazione primaria entro la data di scadenza delle domande prevista dal decreto del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca ai sensi del comma 2-ter all'articolo 14» del decreto-legge n. 216 del 2011;

il decreto ministeriale n. 53 del 2012, che ha dato attuazione alla suddetta norma, all'articolo 1, comma 1, prevede che «Possono presentare domanda di inclusione in una fascia aggiuntiva alla III fascia delle graduatorie ad esaurimento costituite in applicazione del decreto ministeriale 12 maggio 2011 n. 44, modificato dal decreto ministeriale 26 maggio 2011 n. 47, i docenti che negli anni accademici 2008/09, 2009/10 e 2010/11 hanno conseguito l'abilitazione dopo aver frequentato (...) i corsi di laurea in scienze della formazione primaria»;

con siffatta interpretazione della legge restano esclusi dall'inserimento nella IV fascia tutti quei docenti che conseguono l'abilitazione presso le facoltà di scienze della formazione primaria entro la data di scadenza delle domande prevista dal decreto del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca,

si chiede di sapere se non si ritenga opportuno intervenire con urgenza modificando le indicazioni contenute nel decreto ministeriale n.

53 del 2012 che, contrariamente a quanto previsto dall'ordine del giorno approvato dalla Camera, riferendosi a coloro che hanno conseguito l'abilitazione negli anni accademici 2008/09, 2009/10 e 2010/11, escludono dall'inserimento nella IV fascia quei docenti che abbiano conseguito l'abilitazione entro la data di scadenza delle domande prevista dal decreto del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.

(3-03041)

LANNUTTI. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

la gestione della Consob sotto la presidenza di Vegas, a giudizio dell'interrogante disastrosa e lesiva dei diritti dei risparmiatori perché allineata ai *desiderata* di banche ed imprese vigilate, suscita aspre critiche anche da parte delle organizzazioni sindacali dei lavoratori, che hanno stigmatizzato il progetto di riorganizzazione perché crea confusione e riserve anche sulla nomina di nuovi condirettori. In una lancio dell'Ansa in data 5 settembre 2012, i sindacati Falbi, Uilca e Cgil, hanno criticato aspramente la gestione del presidente Vegas, che rischia di appannare la precedente gestione Cardia, già, a parere dell'interrogante, disastrosa: «Nuove critiche dei sindacati al piano di riorganizzazione della Consob su cui lavora Giuseppe Vegas: dopo la Cgil, affiancata dalla Uilca, anche la Falbi bocchia il progetto di "restyling" sponsorizzato dal presidente e dal direttore generale, Gaetano Caputi. "Rischia di generare uno stato di confusione e conseguente malessere organizzativo" si legge nelle osservazioni inviate a Vegas dalla Falbi dopo che ieri la Cgil, in una nota, aveva messo in guardia dal pericolo che Vegas e Caputi, a seguito della riorganizzazione, potessero filtrare "i casi da discutere" a danno della "corretta e proficua circolarità delle informazioni" tra gli uffici e il collegio. Cgil, Falbi e Uilca non condividono la delibera firmata da Vegas lo scorso 25 luglio e immediatamente ritirata perché adottata senza consultazione preventiva coi sindacati. Il progetto prevede la creazione di tre "Aree funzionali", sotto cui raccogliere le diverse divisioni, da affidare al coordinamento di Caputi, che avrebbe anche la possibilità di "adibire" il personale per garantire l'"efficiente espletamento" delle attività delle aree. Cgil e Uilca parlano di un "proliferare di livelli gerarchici decisionali" mentre la Falbi paventa il pericolo di sovrapposizioni sull'"attività di vigilanza" tra direttore generale e funzionari. Obiezioni anche alla nomina senza concorso a condirettore di Gabriele Aulicino, ufficiale di capitaneria di porto in servizio all'ufficio legislativo del Ministero dell'Economia, destinato a prendere le redini dell'Ufficio attività parlamentare della Consob. La scelta, ricorda la Falbi, è stata motivata anche con le "necessarie conoscenze" (...) "Risulta difficile immaginare che una procedura di selezione trasparente possa prevedere, tra i requisiti, il numero di conoscenze (...)" osserva il sindacato. Non condivisa, infine, la collocazione dell'ufficio Analisi quantitative sotto la Divisione mercati. Un ridimensionamento degli 'analisti finanziari' della Consob – secondo la Cgil – "rispetto alla natura tra-

sversale" dei loro compiti, fino ad ora al servizio di tutta la Commissione»;

in data 5 settembre 2012, anche le più rappresentative associazioni di tutela dei consumatori e risparmiatori, Federconsumatori ed Adusbef, hanno lanciato, mediante un comunicato che si riproduce integralmente, un duro atto di accusa contro la gestione della Consob di Vegas e di Caputi: «Con preoccupazione stiamo assistendo a una Consob che, da mesi, nella migliore delle ipotesi, vive in modo "passivo" il suo ruolo di tutela del Pubblico Risparmio. Essa, infatti, è de facto assente dai tavoli nazionali e internazionali ove vengono assunte le decisioni di coordinamento di policy e dove vengono approntati i rimedi con cui fronteggiare la grave crisi finanziaria che stiamo vivendo. Troppo spesso l'azione della Consob ha seguito, in ritardo, l'operato della Magistratura, quasi che vi fosse bisogno di un "incentivo" esterno per attaccare quei poteri forti che cercano di scaricare i danni, che essi stessi hanno prodotto con l'avallo di certa mala-politica, sulle spalle e nelle tasche dei risparmiatori. Unici interventi "esterni" degni di nota della Consob targata Vegas sono stati i "Tavoli di semplificazione",... un'eccellente prova di "tempismo", Mentre il resto del mondo prende atto che i comportamenti devianti che hanno portato a questa crisi finanziaria mondiale sono figli della deregolamentazione neoliberista e che è invece necessario incrementare i presidi di vigilanza ad evitare che tali situazioni possano ripetersi, la Consob ha inteso ridurre gli obblighi (impropriamente chiamati "oneri") di trasparenza a carico degli operatori. Poco importa che si tratti di un gioco a somma zero ovvero, che ciò equivalga a ridurre le tutele per i risparmiatori! A questa "lontananza" verso l'esterno, per contro, fa riscontro un grande "attivismo interno": continue riorganizzazioni, assunzioni a contratto di personale di "fiducia", assunzione di decisioni palesemente illegittime, scelte non conformi a criteri di efficienza, ingessamento della struttura amministrativa con incremento dei livelli decisionali, creazione di nuovi uffici (di dubbia utilità) con incremento dei centri di costo... Dalla Consob, per la sua storia e per le professionalità in essa presenti, è doveroso attendersi un ruolo più attivo e propositivo, nello svolgimento dei propri compiti istituzionali, e un maggior rispetto delle regole, nella gestione degli affari interni. Sarebbe infatti augurabile che essa desse continuità alle scelte che in un recente passato hanno portato all'adozione di modelli di vigilanza che hanno assicurato grande tutela ai risparmiatori, che hanno raccolto il favore del mondo accademico, che hanno fatto proseliti nel novero delle Authority mondiali e che hanno avuto riscontri anche in quegli esponenti dell'industria che non erano prigionieri in modo assoluto dei loro conflitti d'interessi. Per contro, le recenti modifiche organizzative che in alcuni punti risultano addirittura contrarie alle norme che vincolano l'operato della Commissione, non paiono finalizzate a un reale miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia dell'azione di vigilanza dell'Istituto, né a un contenimento dei suoi costi di funzionamento. Le delibere assunte sotto la nuova presidenza in tema di organizzazione sembrano, infatti, orientate a rendere meno efficiente ed efficace l'attività di prevenzione precipue

dell'istituto, riducendo l'intensità e l'ampiezza dei compiti di vigilanza. La direzione appare dunque opposta a quella sollecitata dalla partecipazione della Consob al Sistema europeo di vigilanza finanziaria (SEVIF) e dalla necessità per l'Istituto di mantenere un adeguato livello di credibilità a livello internazionale del nostro Paese. Da questo punto di vista, inspiegabile è la scelta di smantellare la struttura di supporto alla Camera di Conciliazione e Arbitrato che sino ad oggi aveva così proficuamente operato. Non potendo supporre che la scelta sia dettata dal desiderio di "addomesticare" l'attività della nuova Camera (che, si ricorda, è ora composto da personale interno alla Consob e, quindi, dipendente dalla Commissione), reputiamo che meglio sarebbe stato dare continuità all'azione sino ad ora svolta. Il quadro derivante dall'inattivismo e dal mancato rispetto delle regole che affligge l'operato della Commissione Vegas è aggravato da alcuni "peccati originari". La Consob deve essere, in primo luogo, indipendente. Mal si è conciliata con tale prerequisite, la scelta dell'On. Vegas, già nominato Presidente della Consob, di votare una fiducia squisitamente politica (se non "personale") al Governo Berlusconi. Inconciliabile, sempre con l'indipendenza della Consob e con i conseguenti vincoli imposti dalla Legge 216 del 1974, la scelta di un Direttore Generale che, all'atto della sua nomina, ricopriva molti altri incarichi (alcuni dei quali in palese conflitto d'interessi) che persistono o che comunque sono stati mantenuti per lungo tempo dopo le sue due nomine (si ricorda che il Dott. Caputi prima è stato assunto come Segretario Generale o poi come Direttore Generale). Ciò premesso, richiamiamo con forza la Commissione a operare con più attivismo a tutela dei risparmiatori, dimostrando la sua piena indipendenza, coinvolgendo in modo più fattivo i rappresentanti dei soli soggetti nel cui interesse essa è chiamata ad operare (i Risparmiatori) e relegando al giusto ruolo quelli, certo più numerosi e, forse, con maggiori capacità di "persuasione", dei soggetti che deve vigilare. Essenziale, infine, è un maggior rispetto delle regole che solo può garantire alla Commissione quella dignità morale necessaria al pieno svolgimento dei suoi compiti»;

considerato che, a giudizio dell'interrogante:

non risultano chiari i criteri con cui la Consob effettui le promozioni, dato il proliferare di livelli gerarchici decisionali, nonché il pericolo di sovrapposizioni sull'attività di vigilanza tra direttore generale e funzionari; sussiste altresì il dubbio che alcune nomine possano essere di stampo clientelare, poiché basate su raccomandazioni, come la designazione senza concorso a condirettore di Gabriele Aulicino, ufficiale di capitaneria di porto in servizio all'ufficio legislativo del Ministero dell'economia, destinato a prendere le redini dell'Ufficio attività parlamentare della Consob;

tra i criteri delle procedure di selezione trasparente, relativamente ai requisiti richiesti, non può esservi il numero di conoscenze politiche, e l'eventuale adozione di tale criterio rappresenterebbe la prova di un degrado di una Commissione che è stata attraversata dagli scandali, dalle varie parentopoli e dalla omessa vigilanza sui *crac* finanziari ed industriali che hanno penalizzato i piccoli azionisti ed investitori, a cominciare dallo scandalo Premafin Ligresti;

la collocazione dell'Ufficio analisi quantitative nell'ambito della Divisione mercati, che prevede il ridimensionamento degli analisti finanziari della Consob rispetto alla natura trasversale dei loro compiti, fino ad ora al servizio di tutta la Commissione, non può avere la finalità di controllare l'indipendenza delle analisi per assogettarle ai *desiderata* del Presidente;

non è ammissibile che Manlio Pisu, curatore dei rapporti con gli organi di informazione, possa scegliere i giornalisti con i quali far interloquire il presidente Vegas, come invece risulta all'interrogante,

si chiede di sapere:

se il Governo sia al corrente della gestione della Consob, a parere dell'interrogante disastrosa, aggravata da un nuovo progetto di riorganizzazione che rischia di generare uno stato di confusione e conseguente malessere, come si legge nelle osservazioni inviate a Vegas dalla Falbi;

se risulti che la delibera, firmata da Vegas il 25 luglio 2012 e immediatamente ritirata perché adottata senza consultazione preventiva con i sindacati, prevedeva la creazione di tre «aree funzionali», sotto cui raccogliere le diverse divisioni, da affidare al coordinamento di Caputi;

quali misure urgenti il Governo intenda adottare, per restituire trasparenza, rigore e serietà ad una Consob che a giudizio dell'interrogante risulta sconvolta dagli scandali e dalla contiguità, come nel caso Ligresti, delle aziende vigilate, il cui degrado e deterioramento è criticato non solo dalle associazioni di consumatori e risparmiatori, ma perfino da tutte le organizzazioni sindacali presenti nella Commissione.

(3-03042)

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

FASANO. – *Ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, delle politiche agricole alimentari e forestali e della salute.* – Premesso che:

il lago artificiale in località «Petrosa» di Ceraso (Salerno) chiamato «Diga Fabbrica», sito in area strettamente contigua al parco nazionale del Cilento e vallo di Diano, si inserisce nel panorama cilentano quale sua peculiare componente tra le più suggestive, per la folta vegetazione che lo circonda e per l'*habitat* che offre a varie specie botaniche ed ornitologiche, nonché ittiche;

il possesso e la manutenzione del lago sono esercitati dal consorzio di bonifica «Velia», ente pubblico strumentale della Regione Campania che lo controlla ai sensi e per gli effetti della legge regionale n. 4 del 2003;

il consorzio è presieduto da oltre 34 anni dallo stesso Presidente che, quindi, lo gestisce continuativamente e, a giudizio dell'interrogante, quasi in maniera incontrastata;

ai margini del lago è stata di recente scoperta, da parte del Corpo forestale dello Stato, una discarica abusiva di vaste dimensioni, per oltre 1.500 metri quadri di superficie, contenente rifiuti pericolosi tossici accertati dal Dipartimento provinciale di Salerno dell'Arpac, previo sopralluogo e previe le pertinenti analisi di laboratorio;

l'ordinanza n. 31 del 25 giugno 2012 del Sindaco di Ceraso sottolinea che la situazione delittuosa è ascrivibile alla responsabilità del consorzio Velia, con sede in Prignano Cilento (Salerno) alla località Piano della Rocca;

dall'ordinanza sindacale risulta, in dettaglio, che l'Arpac ha accertato che: la discarica abusiva ricopre un'area di ben 1.500 metri quadri e contiene rifiuti speciali pericolosi costituiti da: 100 tubi di cemento-amianto; vari fusti metallici contenenti bitume; pneumatici fuori uso; spezzoni di materiale plastico ed altri in PVC di vario diametro; materiale ferroso; da altre fonti risulta, altresì, l'interramento di batterie d'auto esauste;

la discarica abusiva, di ingenti dimensioni e contenente rifiuti speciali pericolosi, ha creato le condizioni per un disastro ambientale di incalcolabile portata risultando, tra l'altro, che una parte almeno del materiale pericoloso tossico è stato interrato in prossimità della tubazione che scarica l'acqua del lago a Casalvelino marina in località Foce, una delle località balneari del Cilento tra le più frequentate;

la permeabilità del suolo sottostante la discarica abusiva, che riddonda in pregiudizio delle falde freatiche, è stata a suo tempo accertata dal Servizio geologico nazionale che ha registrato per una di esse una profondità variabile tra 0,90 e 11,60 metri, mentre, per un'altra falda, a pressione, più profonda, è stata registrata una risalita dell'acqua fino a 1,50 metri al di sotto del piano di campagna. Né l'infiltrazione delle acque contaminate dalla presenza dei rifiuti tossici è impedita dal substrato argilloso dal momento che, come pure accertato dal Servizio geologico nazionale, il letto di argilla non è privo di discontinuità sicché, attraverso le numerose fessurazioni, ha facilmente luogo il percolamento delle acque inquinate. Tali circostanze risultano asseverate con sentenza passata in giudicato del Tar Campania, Sezione di Salerno, n. 340 del 10 maggio 2000 che, nel rilevare «che la stessa relazione tecnica redatta dal Servizio Geologico Nazionale (...) non esclude l'interessamento dei livelli idrici sottostanti», ha annullato il provvedimento con il quale il Comune di Ceraso aveva assentito l'ubicazione di una discarica in area prossima a quella riscontrata nell'area del consorzio Velia;

del grave disastro ambientale innescato dalla discarica abusiva hanno dato notizia quotidiani a diffusione nazionale quali il «Corriere della Sera» del 25 e del 26 agosto 2012, nonché il TG3 Regione Campania in data 25 agosto 2012 e il TG5 in data 28 agosto 2012. Nell'articolo pubblicato dal «Corriere della Sera» in data 26 agosto si fa riferimento alla recrudescenza di malattie tumorali nell'area del parco del Cilento e all'esigenza che la competente ASL effettui indagini epidemiologiche dirette a stabilire l'impatto dei rifiuti speciali pericolosi quali quelli rinvenuti sulle rive del lago gestito dal consorzio di bonifica Velia,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo, ciascuno per quanto di competenza, siano a conoscenza di quanto sopra;

quali provvedimenti urgenti ed indifferibili intendano assumere a tutela dell'ambiente vulnerato dalla discarica abusiva di rifiuti pericolosi e tossici, nonché a tutela della salute pubblica, gravemente compromessa dalla stessa, anche con riguardo all'ulteriore permanenza dell'attuale Presidente alla guida del consorzio Velia;

se risultino violazioni degli obblighi istituzionali di bonifica del territorio prescritti dalla legge della Regione Campania n. 4 del 2003 che, all'articolo 1, comma 1, fa obbligo ai consorzi di bonifica di salvaguardia dell'ambiente nonché di conservazione e tutela del territorio e degli obblighi prescritti dallo statuto consortile che abbiano, paradossalmente, agevolato la formazione della discarica abusiva contenente rifiuti tossici e pericolosi accertati dall'Arpac, ponendo in essere un grave *vulnus* all'ambiente.

(3-03043)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

GRAMAZIO. – *Ai Ministri dell'interno e della giustizia.* – Premesso che all'indomani della Commemorazione ufficiale tenutasi a Palermo il 3 settembre 2012, del prefetto Carlo Alberto Dalla Chiesa, ucciso assieme alla sua giovane moglie Emanuela Setti Carraro ed all'agente di scorta Domenico Russo, alla quale hanno partecipato il Ministro dell'interno, il Sindaco del capoluogo siciliano ed altre autorità locali, il quotidiano «Il Giornale» ha pubblicato due foto scattate dalla nipote del generale Dalla Chiesa che mostravano la targa della strada a lui intitolata frantumata e un'ingiuriosa scritta «Viva la mafia»;

in considerazione del fatto che tali manifestazioni sono fatte non per futile retorica ma per dimostrare la presenza di una significativa lotta alla mafia,

l'interrogante chiede di sapere quali iniziative i Ministri in indirizzo intendano prendere concretamente affinché sia ripulita la scritta e sia posta una nuova targa sulla strada intitolata al generale Carlo Alberto Dalla Chiesa.

(4-08155)

BUTTI. – *Ai Ministri dell'economia e delle finanze, del lavoro e delle politiche sociali e dello sviluppo economico.* – Premesso che:

l'attività delle 4 case da gioco autorizzate (Campione d'Italia, Saint-Vincent, San Remo e Venezia) già da oltre 2 anni è fortemente danneggiata dalla crisi economica che sta vivendo il nostro Paese;

il decreto-legge n. 201 del 2011, cosiddetto «Salva Italia», prevede il divieto di trasferimento di denaro contante o di libretti di deposito bancari o postali al portatore o di titoli al portatore in euro o in valuta estera,

effettuato a qualsiasi titolo tra soggetti diversi, quando il valore dell'operazione è complessivamente pari o superiore a 1.000 euro;

il limite originario era di 12.500 euro, ridotto a partire dal 2007 a 5.000 euro prima, a 2.500 euro nell'agosto 2011 e infine, dopo solo pochi mesi, agli attuali 1.000 euro;

tali disposizioni hanno avuto un duro impatto sulle case da gioco autorizzate; l'utilizzo del denaro contante è un elemento essenziale del gioco che avviene in un ambiente autorizzato, controllato e sicuro; inoltre la normativa vigente crea degli obblighi burocratici che causano un consistente aggravio dei costi e pongono le case da gioco italiane in una posizione di forte svantaggio rispetto ai casinò esteri situati a pochi chilometri dal confine dello Stato italiano;

nel primo semestre 2012 il volume prodotto dalle case da gioco fa registrare introiti per circa 167 milioni di euro; nello stesso periodo del 2011 gli introiti di gioco erano stati pari a 210 milioni di euro, con una pesante flessione di oltre il 20 per cento, che si è ulteriormente aggravata nei mesi di luglio ed agosto 2012;

inoltre, si ritiene importante sottolineare come le case da gioco ormai da tempo debbano fronteggiare la fortissima concorrenza di forme alternative di gioco favorite con sostegni, diretti e non, dallo Stato, tutto ciò con pesanti conseguenze che hanno costretto le rispettive società di gestione alla riduzione del numero dei lavoratori occupati, sia favorendo pre-pensionamenti che aprendo procedure di licenziamento collettivo *ex artt. 4 e 24 della legge n. 223 del 1991*;

complessivamente, ad oggi, sono impiegati nell'ambito delle case da gioco italiane circa 3.000 dipendenti in modo diretto, senza tener conto dei lavoratori dell'indotto (servizi di trasporto, servizi di ristorazione, servizi alberghieri, servizi di pulizia, servizi di manutenzione eccetera),

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano opportuno attivarsi, per quanto di competenza, al fine di intervenire per ripristinare, per le sole case da gioco autorizzate, una soglia di utilizzo del contante più in linea con la produzione caratteristica e con le normative vigenti nelle case da gioco situate nelle zone di confine;

se non ritengano opportuno promuovere l'istituzione di un tavolo tecnico che riordini la normativa vigente, coniugando la salvaguardia delle società di gestione dei casinò, la repressione del gioco illecito, la tutela dei minori, la prevenzione dalle ludopatie e la lotta al riciclaggio, con le legittime aspettative di sviluppo dei territori interessati e di difesa dei lavoratori del settore.

(4-08156)

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

la Carnini SpA è un'azienda specializzata nella produzione di prodotti caseari, attiva nella raccolta di latte locale (dalle province di Como, di Varese e dalla Valtellina) con una distribuzione capillare e quotidiana

dei suoi prodotti in tutta la provincia di Como e in quelle limitrofe di Varese, Sondrio, Lecco, Monza-Brianza;

la missione dichiarata dalla Carnini è la valorizzazione delle realtà sociali ed economiche del territorio in cui è nata e si è sviluppata; molto forte ad esempio è il radicamento nella provincia di Como, dove opera da più di 80 anni nello stabilimento di villa Guardia;

nel 2001 la Carnini SpA è stata acquisita dal gruppo Parmalat (l'iter di acquisizione si è definitivamente assestato nel 2006), che nel 2011 è passato sotto il controllo dalla francese Lactalis;

in data 22 giugno 2012 durante un incontro presso il Ministero dello sviluppo economico, i rappresentanti delle società Lactalis e Parmalat hanno annunciato l'intenzione di razionalizzare gli impianti esistenti attraverso la chiusura dello stabilimento di Genova e la chiusura dei reparti produttivi degli stabilimenti Carnini di villa Guardia (Como) e di Cilavegna (Pavia);

per lo stabilimento di Genova sono a rischio i 63 posti di lavoro;

nello stabilimento di villa Guardia, in conseguenza della dismissione delle attività produttive di latte fresco, panna fresca e burro, si determinerebbe un esubero di 21 unità; nel sito di Cilavegna verrebbe soppressa la produzione di formaggi e ciò determinerebbe 9 esuberi. Nei siti di Villa Guardia e di Cilavegna si manterrebbero soltanto le attività logistiche relative a deposito e distribuzione di prodotti alimentari;

nel corso di successivi incontri con le rappresentanze sindacali, la proprietà ha delineato un piano industriale, giudicato insoddisfacente dalle rappresentanze dei lavoratori, consistente sostanzialmente nell'attribuzione ai vari stabilimenti di una specificità produttiva e nell'individuazione di alcuni segmenti di mercato da poter sviluppare, ribadendo comunque come immutabile ed irreversibile la decisione già comunicata di dismissione dello stabilimento di Genova e dei reparti produttivi della Carnini SpA nei siti di Villa Guardia e di Cilavegna;

le decisioni assunte da Lactalis/Parmalat non appaiono in alcun modo dovute a motivazioni di carattere economico (l'azienda Parmalat non è in crisi, le più recenti notizie di stampa evidenziano anzi lo stato di salute del gruppo), quanto piuttosto ad una scelta di razionalizzazione dei siti produttivi;

la Carnini è un'azienda che all'interno del gruppo ha sempre avuto ottime *performances*, una buona redditività ed efficienza produttiva;

l'azienda ha sempre presentato bilanci in attivo, fatta eccezione per gli ultimi 2 esercizi sui quali hanno gravato in misura considerevole sia i costi imposti alla società dalla capogruppo per l'adozione di nuovi sistemi operativi (1,2 milioni di euro), sia gli investimenti effettuati per realizzare o ammodernare i reparti burrificio e trattamento formaggi (3,2 milioni di euro), investimenti che a giudizio dell'interrogante dimostrano la scarsa lungimiranza delle scelte imprenditoriali effettuate,

si chiede di sapere quali misure di propria competenza il Ministro in indirizzo intenda assumere per scongiurare la chiusura dei reparti produttivi della Carnini SpA e per salvaguardare l'occupazione.

(4-08157)

DI GIACOMO. – *Ai Ministri dell'istruzione, dell'università e della ricerca e dell'interno* – Constatato che la quasi totalità degli edifici scolastici del nostro Paese risulta essere priva del CPI (certificato di prevenzione incendio), indispensabile, secondo la normativa vigente, per l'accesso alle strutture da parte degli studenti e del personale docente e amministrativo;

visto che numerosissimi Sindaci, per tale motivo, sono costretti in questi giorni ad emettere ordinanze di rinvio dell'apertura delle scuole materne, elementari e medie;

considerato che la situazione venutasi a creare è causa di grave disagio per i ragazzi, le loro famiglie e il personale addetto,

si chiede di sapere:

quali provvedimenti i Ministri in indirizzo intendano adottare nell'immediato per risolvere questa incresciosa situazione;

se non sia il caso di disporre un ragionevole rinvio dei termini di scadenza previsti dalle disposizioni vigenti, in modo da permettere l'avvio delle lezioni e nel contempo l'adeguamento alle prescrizioni normative relative alla sicurezza antincendio.

(4-08158)

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

dall'inizio del 2012, nell'ambito della riorganizzazione a livello nazionale, Poste italiane SpA ha annunciato la chiusura o la riduzione dell'orario di apertura di numerosi uffici postali: in tale quadro nel territorio del Friuli-Venezia Giulia si prevede la chiusura di 21 uffici postali, in aggiunta ad un'ulteriore razionalizzazione degli orari in altri 25 uffici;

alla base di tale depauperamento del servizio postale nella regione vi sarebbero motivazioni di non remuneratività poiché in tali uffici i dati di traffico rileverebbero un basso livello di saturazione che non consente a Poste Italiane di giustificare l'apertura, nell'ottica sia del contenimento dei costi e dell'efficiente gestione che in applicazione del decreto del Ministero dello sviluppo economico 7 ottobre 2008, recante «Criteri di distribuzione dei punti di accesso alla rete postale pubblica»;

il piano di riorganizzazione degli uffici postali, se attuato così come preannunciato, determinerà gravi disagi per gli abitanti delle frazioni e dei piccoli centri abitati, specialmente nelle zone di montagna: infatti in molti casi il contesto morfologico del territorio rende difficoltosi i collegamenti tra le frazioni e il capoluogo ove, a seguito della ristrutturazione del servizio, si troverà l'unico ufficio postale di zona;

il 7 marzo 2012, il Presidente della Regione Renzo Tondo ha incontrato l'amministratore delegato di Poste italiane, Massimo Sarmi, al quale ha sottoposto le tematiche inerenti al servizio postale in Friuli-Ve-

nezia Giulia ed i problemi di copertura territoriale ed oraria soprattutto nelle aree di montagna, ottenendo da Sarmi rassicurazioni in merito ad una particolare attenzione nei confronti del territorio regionale;

le organizzazioni sindacali hanno espresso grande preoccupazione soprattutto per la ricollocazione del personale interessato alla ristrutturazione;

l'ipotesi formulata dalle amministrazioni comunali locali per contrastare i disagi scaturenti dal piano di razionalizzazione annunciato da Poste italiane è quella che vengano tenuti aperti gli uffici postali periferici nei primi giorni ad inizio mese per l'erogazione delle pensioni, così da favorire la popolazione anziana, o in alternativa che venga potenziato a inizio mese l'unico ufficio postale di zona aperto, quello del Comune capoluogo, così da meglio sopportare il maggior flusso di utenza,

si chiede di sapere:

quali iniziative di competenza possano essere assunte nei confronti di Poste italiane SpA per garantire all'utenza del Friuli-Venezia Giulia, in particolare a quella più anziana e quindi potenzialmente più a disagio, un adeguato ed efficiente esercizio di pubblica utilità quale appunto quello postale, anche attraverso un'azione concordata e concertata fra l'azienda stessa e gli enti locali;

in quali tempi tali iniziative possano essere attuate onde evitare che le ipotesi avanzate da Poste italiane SpA divengano decisioni definitive.

(4-08159)

DIVINA. – *Al Ministro della salute.* – Premesso che:

il recente decreto-legge approvato nella seduta del Consiglio dei ministri del 5 settembre 2012, cosiddetto decreto Balduzzi, contiene, tra le altre, una norma che va nella direzione da sempre auspicata dai consumatori e dai produttori agricoli: l'innalzamento del contenuto di frutta e suoi derivati nelle bevande a base di frutta;

fino ad oggi, il limite minimo di frutta contenuto nelle bevande era del 12 per cento (ad avviso dell'interrogante praticamente acqua colorata, rinforzata da prodotti non sempre benefici per la salute), mentre ora il decreto fissa tale soglia ad almeno il 20 per cento;

nella speranza che le *lobby* dei produttori di bevande non intervengano nel tentativo di bloccare queste modifiche, si confida in un passo in più in direzione salutista, incrementando la soglia minima di contenuto di frutta nelle bevande, arrivando a prevedere un contenuto minimo di frutta vera del 30 per cento per le «normali» aranciate e limonate e almeno del 60 per cento per nettari e concentrati di frutta, il minimo per assicurare ai consumatori l'apporto necessario di vitamine e di antiossidanti per una corretta alimentazione;

innalzare il contenuto minimo di frutta nelle bevande avrebbe inoltre l'effetto benefico d'incrementare l'utilizzo di frutta, che spesso oggi viene distrutta o destinata alla distillazione, sostenendo il settore della frutticoltura,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo convenga sulla necessità di portare il limite minimo di presenza di frutta nelle bevande dall'odierno 12 per cento ad almeno il 30 per cento nelle bevande semplici e al 60 per cento nei nettari e concentrati.

(4-08160)

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

dalle prime ore della notte di domenica 2 settembre 2012 e fino alle ore 15 circa del pomeriggio del giorno successivo, a causa di un guasto all'impianto anti intrusione dell'ufficio postale di Fonzaso (Belluno), la sirena dell'allarme ha suonato ininterrottamente;

la giornata si è trasformata in un incubo per i cittadini, a cominciare dal sindaco, ma anche per gli utenti della vicina casa di riposo letteralmente torturati dal rumore della sirena che ha suonato ininterrottamente per 14 ore, mettendo a dura prova la pazienza di molti abitanti;

il bombardamento acustico è stato disinnescato solo dall'intervento dei vigili del fuoco;

il sindaco Gianluigi Furlin e i cittadini lamentano la cattiva gestione del sistema di allarme dell'ufficio postale, praticamente abbandonato a se stesso. Appare infatti inammissibile l'assenza di un collegamento diretto con un responsabile e con le Forze dell'ordine per un pronto intervento, per qualsivoglia necessità;

sembra invece che, in questo caso, nemmeno la capoufficio postale di Fonzaso sapesse come intervenire;

la capoufficio ha inoltre telefonato alla sede postale di Venezia, senza peraltro ricevere risposta;

nel pomeriggio sono arrivati i carabinieri che hanno controllato il *caveau*, infine sono intervenuti i vigili del fuoco,

si chiede di sapere:

se al Ministro in indirizzo risulti che esistono delle procedure di gestione delle emergenze poste in essere da Poste SpA, come in caso di furto, guasto o altro, tali da assicurare un intervento delle autorità competenti, in caso di necessità, in tempi rapidi, e, in caso affermativo, come mai non risultino essere scattate a Fonzaso;

per quali motivi Poste SpA non risulti essere stata in grado di assicurare alcun tipo di intervento per attutire i disagi dei cittadini di Fonzaso.

(4-08161)

LANNUTTI. – *Ai Ministri del lavoro e delle politiche sociali e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

i lavoratori socialmente utili (LSU) hanno aderito ai progetti di durata 6 mesi o un anno che sono stati prorogati, dal 1996-1997 a tutt'oggi, senza soluzione di continuità per l'esigenza degli enti utilizzatori di garantire servizi pubblici con personale LSU, non contrattualizzato, a copertura di carenze di organico;

in alcuni casi le Regioni utilizzano alcune migliaia di lavoratori di pubblica utilità (Lpu) per i quali non è previsto neppure il contributo figurativo e che quindi non maturano il requisito per la pensione. Negli ultimi mesi, molte amministrazioni stanno ricorrendo a nuovi progetti LSU per coprire carenze di organico, e quindi il bacino dei lavoratori senza tutela previdenziale sarà destinato a crescere. Senza cambiare le regole attuali ci saranno centinaia di migliaia di lavoratori che, pur avendo lavorato nel pubblico impiego, resteranno senza pensione con ripercussioni sociali prevedibili;

sullo *status* lavorativo degli LSU vi sono stati anche pronunciamenti del giudice del lavoro che ha riconosciuto la sussistenza del rapporto subordinato di fatto;

la stessa Ragioneria generale dello Stato ricomprende nel conto annuale i lavoratori LSU quali lavoratori precari della pubblica amministrazione ed equiparati agli stessi anche da recenti disposizioni in merito alle stabilizzazioni dei precari;

i lavoratori LSU di fatto sono lavoratori pagati dallo Stato, che svolgono funzioni e compiti istituzionali per gli enti pubblici, utilizzatori, ma senza il contratto di lavoro;

considerato che il riscatto dei contributi figurativi a carico dei lavoratori non è proponibile per queste ragioni: 1) dal 1° gennaio 1993, non a caso concomitante con la messa in cassa integrazione di migliaia di lavoratori, avviati per legge ai progetti LSU, il riscatto dei contributi figurativi è ammesso fino a 5 anni dell'intera vita lavorativa: i lavoratori LSU lavorano continuativamente da 17 anni, quindi queste disposizioni sono insufficienti a compensare il loro *gap* previdenziale ed inefficaci a dare la necessaria tutela e prospettiva di pensione a circa 180.000 lavoratori utilizzati dallo Stato, cui interessa avere contributi veri, ad oggi, per almeno un terzo dell'intera vita lavorativa; 2) l'età anagrafica media dei lavoratori (il 65 per cento ha più di 50 anni) rilevabile dal monitoraggio annuale di «Italia Lavoro» permette di affermare che i soggetti in attività LSU non riusciranno facilmente a maturare i requisiti per la pensione di anzianità, anche riscattando i contributi figurativi; 3) con l'attuale sistema pensionistico che prende a riferimento gli ultimi 10 anni, per coloro che non hanno versamenti contributivi prima delle attività LSU, il calcolo su base di retribuzione convenzionale non assicura una pensione diversa da quella sociale; 4) il costo di un eventuale riscatto non può essere sostenuto da soggetti che percepiscono un assegno di natura assistenziale di circa 516 euro mensili, poiché si chiederebbe ai lavoratori di restituire una somma pari al 50 per cento nei casi di calcolo convenzionale o addirittura superiore a quanto percepito come assegno ASU (assegno per attività socialmente utili) in tutti gli altri casi,

si chiede di sapere quali iniziative normative il Governo intenda assumere affinché si riconoscano d'ufficio i contributi validi ad ogni effetto per tutti gli anni di lavoro prestato alle dipendenze degli enti pubblici a tutti i lavoratori occupati nelle cosiddette attività socialmente utili e di

pubblica utilità, che a giudizio dell'interrogante mascherano un vero e proprio rapporto di lavoro subordinato, sottopagato e senza contributi.

(4-08162)

LANNUTTI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'istruzione, dell'università e della ricerca, della salute e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

l'Istituto di scienze neurologiche (Isn) del Consiglio nazionale delle ricerche (Cnr) di Mangone (Cosenza) è un istituto di ricerca pubblico all'avanguardia in Europa nello studio delle malattie del sistema nervoso quali sclerosi multipla, sclerosi laterale amiotrofica, morbo di Alzheimer, nonché malattie cerebrovascolari e neuropatie periferiche su base genetica. L'Istituto svolge inoltre un importante ruolo sociale effettuando prestazioni diagnostiche altamente specialistiche in convenzione con il Servizio sanitario della Regione Calabria (dove l'Istituto ha sede) e con varie Aziende sanitarie ed ospedaliere italiane;

in Calabria erano oltre 8.000 le prestazioni di diagnostica specialistica, non offerte da altre strutture sanitarie della regione, che venivano rese annualmente dall'Istituto in regime di convenzione con il Servizio sanitario regionale (SSR), permettendo di supplire egregiamente alle carenze del SSR ed arginando il fenomeno della migrazione sanitaria dei cittadini calabresi;

l'Isn del Cnr di Mangone, anche grazie alle attività sanitarie erogate, è riuscito a raggiungere importanti traguardi scientifici, come la recentissima identificazione di un nuovo specifico marcatore per la diagnosi della malattia da prioni umana (una variante della mucca pazza). Infatti, le attività sanitarie svolte in regime di convenzione permettevano l'acquisizione di preziosi dati relativi a soggetti affetti dalle patologie oggetto di studio e, contestualmente, consentivano l'erogazione di prestazioni diagnostiche di altissima qualità da parte di una struttura della pubblica amministrazione;

in questo Istituto i ricercatori sono riusciti a realizzare un modello di funzionamento virtuoso che prevede la perfetta integrazione di conseguimento di risultati scientifici di ottimo livello, servizi sanitari di qualità in favore della collettività, formazione di giovani laureati delle Università meridionali e trasferimento di tecnologie di altissimo livello. Tutto ciò è stato possibile mediante il reinvestimento in attività di ricerca ed in innovazione tecnologica di quanto ricavato attraverso l'erogazione di servizi sanitari, mantenendo attivo un circolo virtuoso sanità, ricerca, innovazione e formazione di esempio a livello internazionale;

da notizie apparse sulla stampa si è appreso che tale centro di ricerca di eccellenza è oggetto di manovre che, a giudizio dell'interrogante, sono volte a determinarne il dissolvimento;

infatti, il Governatore della Regione Calabria, Giuseppe Scopelliti, in data 1º settembre 2011, ad avviso dell'interrogante inopinatamente, revocava il rinnovo della convenzione con l'Isn (si veda «Il Giornale di Calabria» del 22 settembre 2011), così facendo un regalo alla sanità privata e

mettendo in ginocchio le attività di ricerca dell'Isn, mentre il Cnr, lungi dall'essersi prodigato per la riattivazione della convenzione con la Regione, si appresterebbe ad ufficializzare lo smantellamento dell'Istituto, facendone confluire una grossa parte a Catanzaro, presso l'Università «Magna Graecia» (il cui Rettore è Aldo Quattrone, già direttore dell'Isn, che oggi è affidato ad Antonio Gambardella, professore associato a Catanzaro, molto legato allo stesso Quattrone), mentre una parte residuale dell'Isn finirebbe, invece, presso l'Università di Cosenza;

inoltre, dall'esame del decreto del Presidente della Giunta regionale n. 133 del 21 dicembre 2011 (emanato nella qualità di commissario *ad acta* per l'attuazione del piano di rientro dai disavanzi del settore sanitario della Regione Calabria, nominato con delibera del Consiglio dei ministri del 30 luglio 2010) risulta anche che l'Isn nell'anno 2011 avrebbe svolto attività sanitaria, con pagamento del *ticket* da parte dell'utenza, anche in assenza di valida convenzione con il SSR. Il provvedimento infatti richiama la deliberazione della Giunta regionale n. 193 del 20 maggio 2011, con la quale era stato approvato lo schema di convenzione tra il Cnr-Isn, la Regione Calabria e le Aziende sanitarie ed ospedaliere regionali per l'erogazione di prestazione di laboratorio e diagnostica per immagini per gli anni 2011 e 2012, nonché la deliberazione della Giunta regionale n. 390 del 1° settembre 2011 che ha revocato la citata deliberazione n. 193, limitatamente alla parte in cui prevedeva la stipula della convenzione. Premessi i detti richiami, nel decreto n. 133 del 2011 si ritiene comunque necessario determinare un finanziamento dell'importo di 633.057,87 euro per le prestazioni rese dall'Istituto in questione nell'anno in corso sulla base dei flussi informativi inviati dalla struttura tramite il sistema tessera sanitaria, e comunque all'interno del tetto della specialistica ambulatoriale, nonché dare incarico all'Azienda sanitaria provinciale (ASP) di Cosenza di provvedere alla contrattualizzazione della struttura;

per quanto risulta all'interrogante, dell'importo di 633.057,87 euro, comunque stanziato dalla Regione, la direzione dell'Isn non avrebbe neanche curato l'incasso, nonostante lo stesso neppure copra il totale delle prestazioni erogate nel corso del 2011. Il tutto, ad avviso dell'interrogante, quantomeno in violazione dell'articolo 26 del regolamento di amministrazione, contabilità e finanza del Cnr, il quale stabilisce che compete al direttore dell'Istituto curare, nei limiti delle proprie attribuzioni e sotto la sua personale responsabilità, che l'accertamento, la riscossione e il versamento delle entrate siano fatti prontamente e integralmente;

da notizie apparse sulla stampa locale di Cosenza si è appreso che le azioni volte allo smantellamento dell'Isn hanno destato grande preoccupazione in diverse amministrazioni locali cosentine, che hanno avuto riscontro dalle popolazioni interessate del grave disservizio causato dall'interruzione delle attività svolte dall'Istituto. Si è appreso anche lo stato di profonda amarezza e concreto disagio in cui versano gli affetti da patologie neurologiche residenti nel cosentino a causa dell'interruzione dei servizi prima da loro fruiti presso l'Isn-Cnr;

da ulteriori notizie apparse sulla stampa, confermate dalla direzione centrale del Cnr, si apprende che il direttore dell'Isn Antonio Gambardella non ha mai informato il personale sull'andamento generale dell'attività, così come non ha diffuso la relazione sui risultati dell'attività di ricerca all'interno dello stesso Istituto, oltre a non aver mai riunito, dal momento della sua nomina avvenuta nel marzo 2009 e fino al giugno 2011, il Consiglio di istituto. Tutto ciò in violazione ad avviso dell'interrogante degli artt. 26 e 31 del regolamento di organizzazione e funzionamento del Cnr;

semberebbe, inoltre, che l'attività contrattuale passiva dell'Isn dal 2009 al marzo 2012 sia sempre stata svolta senza preventiva adozione di valide autorizzazioni a contrattare;

da ultime notizie apparse sulla stampa, nonché dall'elenco telefonico degli abbonati della provincia di Cosenza, si è appreso che è attiva un'utenza telefonica ubicata in via Pitagora di Crotona 6, 87100 Cosenza, intestata all'Isn-Cnr, laddove a tale indirizzo non esiste invece alcuna sede dell'Istituto;

risulta all'interrogante, infine, che somme stanziare dal Cnr in favore dell'Isn per la realizzazione di specifiche attività di ricerca (modulo di ricerca - ICT.P07.011.005 «Sistemi avanzati di videocomunicazione su IP e telemedicina», nonché modulo di ricerca INT.P01.004.005 «Trasmissione sicura su reti private virtuali») siano state interamente utilizzate dalla direzione dell'Isn per finalità totalmente estranee a quelle previste dai moduli finanziati. Ciò in aperta violazione dell'articolo 21 del regolamento di amministrazione, contabilità e finanza del Cnr, in base al quale i direttori di istituto possono adottare modifiche ai piani di gestione riguardanti le somme stanziare a favore di ciascun istituto, con i conseguenti storni di bilancio, purché le diverse spese siano classificate nel medesimo titolo e nell'ambito della stessa commessa di ricerca,

si chiede di sapere quali iniziative, qualora i fatti esposti rispondano al vero, il Governo intenda intraprendere per assicurare, al fine della tutela della salute pubblica, il ripristino del corretto funzionamento dell'importante Isn del Cnr che, come noto, è un ente in gran parte finanziato con risorse della collettività.

(4-08163)

LANNUTTI. - *Al Ministro della salute.* - Premesso che nel testo del decreto sanità, decreto-legge Balduzzi approvato dal Consiglio dei ministri nella seduta del 5 settembre 2012, all'art. 15, comma 8 e 9, si stabilisce che: «8. Per il periodo 1 gennaio 2003-21 giugno 2007 la misura del contributo obbligatorio alla Fondazione Onaosi, a carico dei sanitari dipendenti pubblici, iscritti ai rispettivi ordini professionali italiani dei farmacisti, dei medici chirurghi e odontoiatri e dei veterinari, è determinata forfettariamente per ogni contribuente in 12 euro mensili per gli ultimi 5 mesi del 2003 e per il 2004, in 10 euro mensili per gli anni 2005 e 2006, nonché in 11 per il 2007. Per il periodo 1 gennaio 2003 - 1 gennaio 2007 la misura del contributo a carico dei sanitari individuati quali nuovi

obbligati dall'articolo 52, comma 23, della legge 27 dicembre 2002, n. 289, è anch'essa forfettariamente determinata negli identici importi di cui al primo periodo. 9. Le somme versate alla Fondazione ONAOSI dai soggetti di cui al comma 14 per il periodo 1 gennaio 2003 – 21 giugno 2007 sono trattenute dalla Fondazione a titolo di acconto dei contributi da versare. Con delibera della Fondazione è stabilita la procedura, le modalità e le scadenze per l'eventuale conguaglio o rimborso. Dalla data di entrata in vigore del presente decreto sono estinti ogni azione o processo relativo alla determinazione, pagamento, riscossione o ripetizione dei contributi di cui al primo periodo del presente comma. L'Onaosi è comunque autorizzato a non avviare le procedure per la riscossione coattiva per crediti di importo inferiore a 600 euro. Per gli anni successivi al 2007 resta confermato, per la determinazione dei contributi dovuti all'Onaosi, quanto disposto dal decreto legge 1 ottobre 2007, n. 159, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 novembre 2007, n. 222»;

considerato che:

con l'approvazione del decreto si sottraggono di fatto 450 milioni di euro che devono essere restituiti ai medici, farmacisti, veterinari ed odontoiatri italiani;

su tale vicenda stanno attualmente indagando le Procure della Repubblica ed esistono molte sentenze che riconoscono il diritto di 750.000 medici italiani di avere indietro i contributi che la Corte costituzionale ha dichiarato illegittimamente incassati dall'Opera nazionale assistenza orfani sanitari italiani (si veda sullo stesso argomento l'atto di sindacato ispettivo 4-06661 dell'interrogante);

inoltre, a giudizio dell'interrogante, viene di fatto disattesa con una norma una sentenza della Corte costituzionale (n. 190/2007) che ha deciso che i contributi debbano essere restituiti; infatti, ritenendo l'Onaosi non più obbligata alla restituzione dei contributi per gli anni 2003-2007 la norma si pone in evidente contrasto con il disposto della Corte costituzionale di cui alla sentenza n. 190 del 2007;

con la suddetta pronuncia, la Corte ha riconosciuto che il modulo procedimentale contemplato dalla legge, e integrato dall'approvazione interministeriale della delibera del Consiglio di amministrazione dell'Onaosi, non può fungere da fattore di invero della riserva di legge, in quanto non «entrerebbe» nella concreta determinazione dell'onere imposto, ma rimarrebbe confinato ad un'attività di vigilanza sulla gestione e sul bilancio dell'ente interessato, con la conseguente incapacità di assurgere a limite (procedurale) adeguato a dare sostanza garantistica all'istituto prescritto dall'art. 23 della Costituzione;

esso sarebbe cioè estraneo alle modalità di realizzazione della riserva relativa, la quale, concepita in termini così ridotti, non sembrerebbe più in grado di mantenere vivo e operante il significato di «autoimposizione», ovvero il principio del necessario concorso del popolo (tramite i suoi rappresentanti) alle scelte che incidono sui propri diritti (di proprietà e di libertà), quale essenza democratico-garantista della riserva, nonché supremo canone ordinatore dello Stato pluralista;

data, infatti, per assodata la possibilità di ottemperare alla funzione garantista della riserva *ex art. 23* della Costituzione per il tramite di procedure consultive, collaborative e di controllo, una simile impostazione implica l'esigenza di discriminare fra una pluralità di moduli procedimentali, al fine di verificare quali di tali forme di partecipazione al momento definitorio dell'onere imposto, o di controllo *ex post*, possano manifestarsi come requisiti applicativi sufficienti della riserva relativa di legge prevista dalla norma costituzionale. Non sembra infatti possibile e/o opportuno allargare eccessivamente la capacità «sostitutiva» della dimensione procedurale, fino ad attribuirle a priori, e in ogni caso, il valore di elemento di concretizzazione della riserva parziale di legge. Occorre piuttosto domandarsi fino a che punto il giusto procedimento può risultare compatibile con (e servente) la riserva relativa di legge contenuta nell'art. 23 della Costituzione;

una siffatta «apertura» e flessibilizzazione dei modelli che danno contenuto alla riserva di legge rischia di produrre una «svalutazione», ovvero un «assottigliamento» del nucleo di «rigidità» che la riserva (ancorché relativa) deve conservare, allo scopo di non disperdere la propria *ratio* garantistica. E quando la prassi applicativa dell'istituto è rappresentata unicamente, come nel caso in esame, da schemi procedurali, è messa in discussione la stessa valenza democratica dell'istituto della riserva di legge, pure intrinsecamente connessa al disposto costituzionale racchiuso nell'art. 23;

l'attività chiamata ad integrare la manifestazione di volontà dell'organo impositore, sia essa di consulenza o di controllo, non sempre è in grado di «surrogare», in termini garantistici, la funzione, propria del precetto legislativo, di fornire e rendere conoscibili i criteri su cui fondare il calcolo della prestazione patrimoniale dallo stesso prevista. Ne deriva che le caratteristiche del procedimento con cui viene in essere l'atto impositivo non sempre appaiono suscettibili di porsi in rapporto di completa compensazione con la definizione oggettiva dei parametri di quantificazione operata dalla legge;

l'impressione che suscita la decisione della Corte costituzionale sembra dirigersi verso un tentativo di recuperare il processo di relativizzazione della riserva di legge (non assoluta) che ha accompagnato nel tempo la tendenza della giurisprudenza costituzionale ad ampliare l'ambito applicativo del concetto giuridico di prestazione imposta. La riserva di legge non può in ogni caso distaccarsi dal suo più intimo significato, connesso ad un'inedita accezione di «centralità parlamentare», intesa come idoneità dell'Assemblea rappresentativa ad esprimere e sintetizzare la complessità degli interessi e delle istanze sociali, proponendone un'equilibrata mediazione. Ed è per questa ragione che, anche nella conformazione più debole o relativa della riserva, il precetto legislativo, nel suo compito (costituzionalmente assegnato) di fornire la struttura di base della materia regolata, non sembra poter essere del tutto sprovvisto del contenuto necessario a sintetizzare i presupposti minimali postulati dalla riserva di legge, per essere invece in questo compito sostituito da altri soggetti e da altre proce-

dure rispetto agli attori e alle dinamiche politico-rappresentative che intervengono nell'*iter* di formazione della legge, concorrendo alla composizione degli interessi primari della collettività sociale,

si chiede di sapere

quali iniziative intenda assumere il Governo al fine di rivedere la disposizione citata, considerato che qualunque atto con il quale viene di fatto annullato l'obbligo restituivo incombente sull'Onaosi sin dal 2007 e mai adempiuto nei confronti delle categorie contributive dei medici, farmacisti, odontoiatri e veterinari si porrebbe, ad avviso dell'interrogante, in stridente ed inconciliabile contrasto con il disposto della Corte costituzionale di cui alla sentenza n. 190 del 2007, tenuto conto che l'adozione di un simile provvedimento comporterebbe anche la possibilità di integrare le fattispecie penalmente rilevanti di cui agli artt. 323 e 388 del codice penale;

se non intenda dare specifiche disposizioni alla fondazione Onaosi per la restituzione immediata ai contribuenti aventi diritto dei 450 milioni di euro accantonati, diversamente verificandosi uno svuotamento, a giudizio dell'interrogante incostituzionale nonché illegale, del disposto della Corte costituzionale;

quali siano le ragioni di politica fiscale che abbiano determinato l'adozione della disposizione citata.

(4-08164)

PINZGER. – Ai Ministri dell'economia e delle finanze, dello sviluppo economico, della salute e per gli affari regionali, il turismo e lo sport. – Premesso che:

l'art. 59-*quater* del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, recante «Misure urgenti per la crescita del Paese», convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, fa rientrare nelle attività di pesca professionale tra l'altro anche le «attività di ospitalità, ricreative, didattiche, culturali e di servizi, finalizzate alla corretta fruizione degli ecosistemi acquatici e delle risorse della pesca e alla valorizzazione degli aspetti socio-culturali delle imprese ittiche, esercitate da imprenditori, singoli o associati, attraverso l'utilizzo della propria abitazione o di struttura nella disponibilità dell'imprenditore stesso, denominate "ittiturismo"»;

al pescatore, pur svolgendo un mestiere ben lontano dall'operatore turistico, viene in tale modo consentito di affittare liberamente stanze e locali anche al di fuori della propria abitazione;

tale disposizione genera forti preoccupazioni tra gli albergatori; considerato che:

con la predetta disposizione si dà luogo ad un'ospitalità ricettiva priva di regolamentazione e controllo;

nasce il rischio di creare una forma di concorrenza sleale;

si rischia di arrecare un grande danno soprattutto agli alberghi di piccole dimensioni;

viene provocata un'ulteriore confusione sulle competenze tra Stato e Regioni nel settore del turismo,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano opportuno intervenire, per quanto di propria competenza, al fine di fare fronte alle forti preoccupazioni degli albergatori;

se non intendano intervenire per evitare ogni forma di concorrenza sleale nonché forti danni soprattutto per i piccoli albergatori;

se non ritengano opportuno intervenire per garantire che l'imprenditore della pesca svolga l'attività ricettiva nel rispetto delle medesime regole e prescrizioni che valgono per gli alberghi e le altre strutture ricettive, senza creare eventuali soluzioni speciali che porterebbero ad alterare le condizioni di concorrenza tra le imprese.

(4-08165)

MASCITELLI, BELISARIO. – *Al Ministro dell'interno.* – (Già 3-02749).

(4-08166)

ARMATO, CARLONI, CHIAROMONTE, INCOSTANTE, MARI-TATI, MONGIELLO, MAZZUCONI, BIONDELLI, GRANAIOLA, PER-DUCA, GARAVAGLIA Mariapia, DEL VECCHIO, CECCANTI, VITA, PINOTTI, GIOVANARDI, DELLA MONICA, DE SENA, DE LUCA Vincenzo. – *Al Ministro dell'interno.* – (Già 3-02849).

(4-08167)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso le Commissioni permanenti:

6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

3-03042, del senatore Lannutti, sulla Consob;

7ª Commissione permanente (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

3-03041, del senatore Costa, sull'inserimento nelle graduatorie ad esaurimento dei docenti che hanno conseguito l'abilitazione presso le facoltà di scienze della formazione primaria.

