



Assemblea

RESOCONTO SOMMARIO
RESOCONTO STENOGRAFICO
ALLEGATI

ASSEMBLEA

791^a seduta pubblica (antimeridiana)
mercoledì 12 settembre 2012

Presidenza del vice presidente Chiti,
indi del presidente Schifani
e della vice presidente Mauro

INDICE GENERALE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>	Pag. V-XIX
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	1-66
<i>ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta)</i>	67-127
<i>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)</i>	129-176

INDICE

RESOCONTO SOMMARIO

RESOCONTO STENOGRAFICO

PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTORONICO Pag. 1

DISEGNI DI LEGGE

Seguito della discussione:

(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):

CARLONI (PD) 2
GALLO (PdL) 4
GRILLO (PdL), relatore 8
CIACCIA, vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti 11

SULLA DECISIONE DELLA CORTE COSTITUZIONALE FEDERALE TEDESCA RELATIVAMENTE AI MECCANISMI FINANZIARI INTRODOTTI DALL'UNIONE EUROPEA

PRESIDENTE 16

DISEGNI DI LEGGE

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 143-263-754-2403:

GRILLO (PdL), relatore 18, 19, 20 e *passim*
IMPROTA, sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti 18, 20, 22 e *passim*

BELISARIO (IdV) Pag. 18
MUSSO (UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI) 19, 27, 31 e *passim*
CASSON (PD) 19, 58
INCOSTANTE (PD) 20, 44
DONAGGIO (PD) 21, 48, 60 e *passim*
CASTELLI (LNP) 21, 24, 27 e *passim*
TOMASELLI (PD) 22
MURA (LNP) 23, 28, 30 e *passim*
PERDUCA (PD) 23
FERRANTE (PD) 24, 27
PARDI (IdV) 25, 29, 48 e *passim*
GRANAIOLO (PD) 28
FILIPPI Marco (PD) 33, 41, 54
MATTEOLI (PdL) 33, 41
SANNA (PD) 34
RANUCCI (PD) 36
MONGIELLO (PD) 39, 40
BATTAGLIA (PdL) 40
BLAZINA (PD) 43, 44
SERRA (UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI) 52
GIARETTA (PD) 56
ESPOSITO (PdL) 57, 59

Votazioni nominali con scrutinio simultaneo 20, 23, 28 e *passim*

SULLA REVOCA DELL'ONORIFICENZA CONCESSA AL PRESIDENTE SIRIANO BASHAR AL-ASSAD. SUL MANCATO FUNZIONAMENTO DEL SITO INTERNET DEL MINISTERO DELL'INTERNO ADIBITO ALLA REGOLARIZZAZIONE DEI LAVORATORI EXTRACOMUNITARI

PERDUCA (PD) 63

INTERROGAZIONI

Per la risposta scritta:

PRESIDENTE 64, 65
LANNUTTI (IdV) 64
FERRANTE (PD) 65

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.

*ALLEGATO A***DISEGNO DI LEGGE N. 143-263-754-2403**

Ordini del giorno	Pag. 67
Articolo 1 ed emendamenti	72
Articolo 2, emendamenti e ordine del giorno	73
Articolo 3 ed emendamenti	79
Articolo 4 ed emendamento	87
Emendamenti tendenti ad inserire articoli aggiuntivi dopo l'articolo 4 e ordine del giorno	88
Articolo 5 ed emendamenti	90
Articolo 6, emendamenti e ordini del giorno	92
Emendamento tendente ad inserire un articolo aggiuntivo dopo l'articolo 6	101
Articolo 7 ed emendamenti	102
Articolo 8 ed emendamenti	107
Emendamenti tendenti ad inserire articoli aggiuntivi dopo l'articolo 8	110
Articolo 9, ordine del giorno ed emendamenti	111
Articoli 10, 11 ed emendamenti	114, 115

Articolo 12 ed emendamento	Pag. 116
Articolo 13 ed emendamenti	117
Emendamenti tendenti ad inserire articoli aggiuntivi dopo l'articolo 13	124

*ALLEGATO B***VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA****CONGEDI E MISSIONI****GOVERNO**

Trasmissione di documenti	138
-------------------------------------	-----

MOZIONI, INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Apposizione di nuove firme a mozioni	138
Interpellanze	138
Interrogazioni	141

AVVISO DI RETTIFICA

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza del vice presidente CHITI

La seduta inizia alle ore 9,32.

Il Senato approva il processo verbale della seduta del 6 settembre.

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

Seguito della 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)

PRESIDENTE. Riprende la discussione generale iniziata nella seduta di ieri.

CARLONI (PD). Il porto di Napoli è uno dei principali scali crocieristici del Mediterraneo e punto di approdo delle merci e dei *container* provenienti dalla Cina. Il porto rappresenta il cuore pulsante della città di Napoli e il suo sviluppo, oltre a sostenere altri comparti, come quello della cantieristica, può favorire nuovi sbocchi economici e occupazionali. Per queste ragioni sono stati stanziati 240 milioni di euro per il progetto «porto di Napoli», il quale tuttavia richiede una variante al piano regolatore che è ritardata dagli ingenti oneri economici ed organizzativi ad essa connessi, con il rischio di perdere i fondi europei al momento disponibili qualora la cantierabilità del progetto non sia garantita entro il prossimo 31 dicembre. Il testo proposto dalla Commissione è positivo, anche perché consentirebbe di accelerare l'iter del progetto partenopeo. Occorre inqua-

drare l'autonomia finanziaria ed il rafforzamento dei poteri delle autorità portuali all'interno di un progetto di rilancio della portualità italiana, nell'ambito del rafforzamento delle reti del trasporto marittimo europeo.

GALLO (*PdL*). La collegialità del lavoro svolto in Commissione rappresenta il punto di forza del disegno di legge di riforma della portualità, elemento strategico del sistema infrastrutturale integrato italiano ed europeo. In ragione delle sue ricadute su crescita ed occupazione, il tema dei trasporti va affrontato con una visione unitaria, che guardi sia ai collegamenti tra le regioni europee, che alle rotte del commercio internazionale. Di particolare rilievo sono le disposizioni sul dragaggio dei bacini portuali e sull'autonomia finanziaria e le responsabilità delle autorità portuali, nonché le facilitazioni fiscali e il *project financing* come meccanismo per attirare gli investimenti privati. Il cuore della riforma è rappresentato dall'attribuzione di nuovi poteri al presidente dell'autorità portuale e dalla semplificazione dei processi amministrativi riguardanti i porti e i piani regolatori. Occorre agganciare il sistema portuale nazionale ai corridoi europei, quindi alla costruzione di una rete logistica europea efficacemente inserita nei traffici commerciali globali, nella consapevolezza che rimuovendo le cause dell'arretratezza delle infrastrutture di trasporto si aumenta la competitività del Paese.

PRESIDENTE. Dichiara chiusa la discussione generale.

GRILLO, *relatore*. Il provvedimento in esame, di origine parlamentare, ha avuto una lunga gestazione e il ministro Passera ha consentito di sciogliere il nodo più controverso, quello relativo all'introduzione dell'autonomia finanziaria a favore delle autorità portuali: si poteva fare di più, ma aver sancito tale principio è comunque un elemento di grande rilievo, anche in ragione del ruolo di primo piano che porti ed aeroporti possono giocare nel rilancio della competitività del Paese. L'Italia è lo Stato europeo più ricco di porti, quindi vanno utilizzate tutte le risorse disponibili, razionalizzando e migliorando l'operatività delle autorità portuali esistenti, che sono sottoposte al vincolo del pareggio di bilancio. Con la riforma della legge n. 84 del 1994 sarà possibile aprire un nuovo ciclo storico per la portualità italiana al fine di far transitare dal Paese le esportazioni provenienti dall'Asia. Ciò avverrà attraverso la semplificazione e la velocizzazione delle procedure amministrative, gli incentivi ad investire, una nuova *governance* delle autorità portuali, i poteri più marcatamente manageriali affidati ai loro presidenti e con norme nel complesso più avanzate e funzionali, anche sul tema dei dragaggi. Occorre infine evitare che la burocrazia frapponga ostacoli alla modernizzazione del sistema logistico nazionale.

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo saluta con soddisfazione l'approdo in Aula della riforma della legge n. 84 del 1994 sulla portualità, un settore strategico colpevolmente trascurato.

rato negli ultimi anni, nei quali l'Italia, pur avendo una posizione universalmente riconosciuta strategica a livello geopolitico e geoeconomico, ha perso quote sempre crescenti di mercato. Il disegno di legge interviene a rafforzare il modello incentrato sulle autorità portuali delineato dalla legge n. 84, adeguandolo al mutato contesto macroeconomico internazionale, che impone un rilancio della capacità dei porti italiani, per inserirli da protagonisti nei grandi traffici commerciali. Del resto, ciò corrisponde agli stessi progetti dell'Unione europea, che ha dato via libera alle proposte della Commissione sui quattro corridoi di trasporto prioritario intermodale che interesseranno direttamente l'Italia, con 12 porti strategici che dovranno fare sistema fra loro. La centralità della fase del *planning*, la regolamentazione della disciplina delle concessioni, la velocizzazione delle opere pubbliche nelle aree portuali, l'introduzione di sistemi logistici portuali, la defiscalizzazione ed il ricorso al *project bond*, strumento legato alla capacità della struttura di generare *cash flow* ed essenziale per attrarre investimenti, fanno di questo provvedimento una concreta opportunità di rilancio per l'economia italiana.

PRESIDENTE. Informa l'Assemblea che l'Alta Corte tedesca ha considerato costituzionalmente legittimi il Meccanismo europeo di stabilità ed il *fiscal compact*.

BONFRISCO, *segretario*. Dà lettura dei pareri espressi dalle Commissioni affari costituzionali e bilancio sul testo proposto dalla Commissione e sugli emendamenti (*v. Resoconto stenografico*).

GRILLO, *relatore*. Esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G102 e contrario sugli ordini del giorno G100 e G101.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Si rimette all'Aula sull'ordine del giorno G100 ed invita a riformulare gli ordini del giorno G101 e G102.

BELISARIO (*IdV*). Il Gruppo IdV esprime voto favorevole sull'ordine del giorno G100, considerando l'accorpamento delle autorità portuali un'ottima misura di risparmio, nonché sull'ordine del giorno G101, purché i dragaggi per consentire l'approdo di navi di grandi dimensioni non avvengano in deroga alla tutela ambientale e paesaggistica. Esprime parere contrario sull'ordine del giorno G102, ritenendo una forzatura un'eccessiva autonomia finanziaria dei porti a fronte della già ampia autonomia amministrativa.

L'ordine del giorno G100 risulta respinto.

MUSSO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*). Accetta la riformulazione degli ordini del giorno G101 e G102 (*v. testi 2 nell'Allegato A*).

PRESIDENTE. Accolti dal Governo, gli ordini del giorno G101 (testo 2) e G102 (testo 2), sui quali anche il relatore esprime parere favorevole, non vengono posti ai voti.

PRESIDENTE. Passa all'esame degli articoli, nel testo unificato proposto dalla Commissione. Procede all'esame dell'articolo 1 (*Modifica dell'articolo 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84*).

CASSON (*PD*). L'emendamento 1.201 (testo corretto) propone un'integrazione alla parte relativa alle competenze nelle circoscrizioni portuali, facendo esplicito riferimento alla legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna, in considerazione della specificità ed alla delicatezza ambientale del territorio lagunare.

GRILLO, *relatore*. Esprime parere favorevole sugli emendamenti 1.200 e 1.201 (testo corretto).

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Esprime parere conforme a quello del relatore.

Il Senato approva l'emendamento 1.200 e, con votazione nominale elettronica, l'emendamento 1.201 (testo corretto). Il Senato approva quindi l'articolo 1, nel testo emendato.

PRESIDENTE. Procede all'esame dell'articolo 2 (*Modifica dell'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84*).

DONAGGIO (*PD*). Illustra la seconda parte del testo dell'emendamento 2.202 (testo 2), che riguarda il sistema di installazione e l'accesso regolato del porto di Venezia e Chioggia, alla luce della specificità dei due porti lagunari, della morfologia e delle caratteristiche infrastrutturali atipiche dello scalo veneziano. Tutto ciò richiede che alla competente autorità portuale vengano attribuiti poteri specifici.

CASTELLI (*LNP*). Illustra l'emendamento 2.208, con il quale si chiede che le decisioni in merito ai porti di categoria militare vengano assunte tenendo conto del parere cogente delle autorità portuali, considerate le note problematiche che questo tipo di aree riversano sul territorio di riferimento.

GRILLO, *relatore*. Invita ad approvare gli emendamenti 2.201 (testo 2), 2.205 e 2.207 del relatore ed a trasformare in ordine del giorno l'emendamento 2.202 (testo 2).

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Si rimette all'Aula sugli emendamenti 2.203 e 2.204 ed esprime parere conforme al relatore sui restanti emendamenti.

TOMASELLI (*PD*). Trasforma l'emendamento 2.202 (testo 2) in un ordine del giorno il cui testo farà pervenire al più presto alla Presidenza.

Il Senato approva l'emendamento 2.201 (testo 2), con conseguente assorbimento dell'emendamento 2.207, nonché l'emendamento 2.205.

Gli emendamenti 2.200, 2.203, 2.204, 2.206 e 2.208 risultano respinti.

Il Senato approva l'articolo 2, nel testo emendato.

PRESIDENTE. Passa all'esame dell'articolo 3 (*Modifica dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84*).

FERRANTE (*PD*). Illustra gli emendamenti 3.203 e 3.205 che mirano a mantenere in capo alla commissione nazionale la procedura di valutazione di impatto ambientale, che si vuole affidare ad un nuovo organismo.

CASTELLI (*LNP*). Illustra gli emendamenti 3.204 e 3.206 che mirano a evitare la sovrapposizione di un nuovo organismo alla commissione di valutazione di impatto ambientale.

GRILLO, *relatore*. Invita a ritirare gli emendamenti 3.201, 3.205, 3.206 e 3.216. È favorevole al 3.209 (testo 2) e chiede l'approvazione degli emendamenti 3.202, 3.207 e 3.214 a firma del relatore. È contrario agli altri emendamenti.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Condivide il parere del relatore e precisa che l'articolo 3 non prevede deroghe alla normativa per la tutela dell'ambiente ma fissa una procedura più spedita per la valutazione di impatto ambientale delle opere in ambito portuale.

PARDI (*IdV*). Dichiaro voto favorevole all'emendamento 3.200. La procedura di valutazione strategica e di impatto ambientale non può essere affidata, come prevede il testo, a una commissione paritetica, non può essere abbreviata e non può essere snellita eliminando la necessità del parere motivato. Infine, le decisioni delle autorità portuali non possono contrastare con i piani regolatori dei Comuni.

L'emendamento 3.200 risulta respinto.

PRESIDENTE. Gli emendamenti 3.201, 3.211 e 3.215 sono stati ritirati.

Il Senato approva l'emendamento 3.202.

FERRANTE (*PD*). Pur non condividendo le argomentazioni del Governo e del relatore, ritira gli emendamenti 3.203 e 3.205.

CASTELLI (*LNP*). Ritira gli emendamenti 3.204 e 3.206.

Il Senato approva l'emendamento 3.207.

PRESIDENTE. L'emendamento 3.208 ha carattere meramente formale: Il relatore e il rappresentante del Governo esprimono parere favorevole.

Il Senato approva l'emendamento 3.208 e, con votazione nominale elettronica, l'emendamento 3.209 (testo 2).

L'emendamento 3.210 risulta respinto.

PARDI (*IdV*). Dichiaro voto favorevole all'emendamento 3.212 che, stabilisce che tutte le varianti al piano regolatore portuale, e non solo quelle «sostanziali» (termine che non è stato esplicitato), seguono il medesimo procedimento previsto per l'adozione del piano regolatore portuale.

Presidenza del presidente SCHIFANI

Gli emendamenti 3.212 e 3.213 risultano respinti.

Il Senato approva l'emendamento 3.214.

CASTELLI (*LNP*). Mantiene l'emendamento 3.216.

GRILLO, *relatore*. Rettifica il parere in senso favorevole.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Concorda con il relatore.

Dopo aver approvato, con votazione nominale elettronica, l'emendamento 3.216, il Senato approva l'articolo 3, nel testo emendato.

PRESIDENTE. Passa all'esame dell'articolo 4 (*Norma transitoria*).

MUSSO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*). Lasciare alle autorità portuali che non abbiano ancora approvato il piano regolatore la facoltà di scegliere se adottare la vecchia o la nuova procedura accelerata può essere controproducente. L'emendamento 4.200 prevede un termine di sei mesi per l'approvazione del piano regolatore con la vecchia procedura.

GRILLO, *relatore*. Esprime parere contrario.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Si associa al parere del relatore.

L'emendamento 4.200 risulta respinto.

Il Senato approva l'articolo 4.

GRILLO, *relatore*. Invita a trasformare l'emendamento 4.0.201 in un ordine del giorno.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Condivide il parere. È favorevole all'emendamento del relatore 4.0.200.

CASTELLI (*LNP*). Preannunciando voto favorevole agli emendamenti aggiuntivi, sottolinea l'importanza del dragaggio dei porti e richiama l'attenzione sulla situazione particolare del porto di Buggerru, inagibile a causa dell'insabbiamento di origine naturale cui non si può ovviare con i dragaggi a causa della particolare composizione mineraria delle sabbie.

FILIPPI Marco (*PD*). Condivide le valutazioni del senatore Castelli. I sedimenti del fondale di Buggerru non sono assimilabili a rifiuti pericolosi. Queste situazioni derivano da disposizioni assurde e incomprensibili contenute nel Testo unico ambientale.

MATTEOLI (*PdL*). In replica al senatore Filippi, precisa che il decreto legislativo n. 152 del 2006 ha dovuto tenere conto delle norme europee.

SANNA (*PD*). Il problema del porto di Buggerru, che si trova in una zona mineraria, è stato già risolto dal legislatore che ha adottato una norma che considera fondo naturale marino anche il sedimento naturale contenente metalli pesanti infiltratisi geologicamente.

Il Senato approva l'emendamento 4.0.200.

PRESIDENTE. L'emendamento 4.0.201 è stato trasformato nell'ordine del giorno G4.0.201 (*v. Allegato A*). Essendo stato accolto, l'ordine del giorno non è posto in votazione.

Passa all'esame dell'articolo 5 (*Introduzione dell'articolo 5-ter nella legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto; riconversione e riqualificazione di aree portuali*).

GRILLO, *relatore*. Chiede l'approvazione degli emendamenti 5.200, 5.201, 5.202, 5.205 e 5.206 e degli emendamenti ad essi identici. Esprime parere contrario sull'emendamento 5.204.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Concorda con il relatore.

Il Senato approva gli emendamenti 5.200, 5.201, 5.202, identico al 5.203, 5.205 e 5.206, identico al 5.207. Risulta respinto l'emendamento 5.204.

Il Senato approva l'articolo 5 nel testo emendato.

PRESIDENTE. Passa all'esame dell'articolo 6 (*Modifica dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84*).

MUSSO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*). Illustra gli emendamenti 6.204, che ripristina l'originaria qualifica delle autorità portuali che non possono essere definite enti pubblici non economici, 6.214 e 6.215, che regolano l'istituzione di nuove autorità portuali e la loro soppressione, 6.218 che autorizza lo spostamento del punto franco dell'area portuale di Messina.

RANUCCI (*PD*). Illustra gli emendamenti 6.208 e 6.211 che impongono la cessione, da parte delle autorità portuali, delle partecipazioni da esse eventualmente detenute di società che svolgano attività accessorie e strumentali rispetto ai compiti istituzionali delle medesime autorità.

CASTELLI (*LNP*). Trasforma l'emendamento 6.217 nell'ordine del giorno G6.217 (*v. Allegato A*), che riguarda il porto di Trieste. Si tratta di dare attuazione alla possibilità, prevista da accordi internazionali, di istituire zone franche in un porto che ha fondali elevati e una collocazione strategica rispetto ai corridoi europei.

GRILLO, *relatore*. Poiché tutti gli emendamenti presentati in Aula dal relatore recepiscono proposte condivise in Commissione, ritira l'emendamento 6.202, sul quale si registrano orientamenti diversi, e l'emendamento 6.0.200 sul quale vi è il parere contrario della Commissione bilancio. Corregge il testo dell'emendamento 6.206 (*v. testo 2 nell'Allegato A*); invita ad approvare gli emendamenti 6.212 e 6.213 e i presentatori a ritirare gli emendamenti 6.208 e 6.214. Invita inoltre a trasformare l'emendamento 6.218 in ordine del giorno. Esprime parere favorevole sull'emendamento 6.215 a condizione che sia modificato e sull'ordine del giorno G6.217; contrario sui restanti emendamenti.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Propone una riformulazione, di cui dà lettura, dell'emendamento 6.208. Invita a trasformare l'emendamento 6.218 in ordine del giorno, mentre sui restanti emendamenti concorda con il relatore.

BATTAGLIA (*PdL*). Sottoscrive l'emendamento 6.218.

Gli emendamenti 6.200 e 6.201 risultano rispettivamente respinto e improcedibile, a seguito del parere contrario espresso dalla Commissione bilancio ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

MONGIELLO (*PD*). A nome del Gruppo, fa proprio l'emendamento 6.202. L'autorità portuale di Manfredonia, infatti, è un ente improduttivo, che negli anni ha dimostrato di non attuare una gestione efficace del porto, spreca denaro pubblico e pertanto non va mantenuta in essere.

MATTEOLI (*PdL*). La normativa prevede già che le autorità portuali debbano rispettare determinati parametri; pertanto, se quella di Manfredonia non lo farà, la normativa stessa prevede la sua soppressione. Allo stato attuale, tutte le autorità portuali esistenti devono essere poste nelle condizioni di poter operare; annuncia pertanto il voto contrario sull'emendamento 6.202.

FILIPPI Marco (*PD*). Spiace che il relatore sia stato indotto a ritirare l'emendamento 6.202 perché l'autorità portuale di Manfredonia da tempo non rispetta i parametri previsti dalla legge.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Sull'emendamento 6.202 il Governo si rimette all'Assemblea, precisando che l'emendamento 6.215 individua parametri per procedere alla revisione delle autorità portuali.

Risultano respinti gli emendamenti 6.202 e 6.203 e improcedibili a seguito del parere contrario della Commissione bilancio gli emendamenti 6.204 e 6.205.

Il Senato approva gli emendamenti 6.206 (testo 2, con conseguente preclusione degli emendamenti da 6.207 a 6.211), 6.212 e 6.213, con conseguente preclusione dell'emendamento 6.214.

MUSSO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*). Mantiene il testo dell'emendamento 6.215 e ne chiede la votazione elettronica.

GRILLO, *relatore*. Chiede l'accantonamento dell'emendamento 6.215.

PRESIDENTE. L'emendamento 6.215 è accantonato.

L'emendamento 6.216 risulta respinto.

BLAZINA (*PD*). Chiede che l'ordine del giorno G6.217 sia posto ai voti, perché il tema da esso trattato non è pertinente con il dibattito in corso ed è in contraddizione con una risoluzione approvata dalla Commissione esteri della Camera in relazione ai punti franchi del porto di Trieste.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno non può essere posto ai voti perché accolto dal Governo.

INCOSTANTE (*PD*). Molte volte in Aula si è chiesta la votazione di ordini del giorno accolti dal Governo.

PRESIDENTE. Solo se la richiesta proveniva dai presentatori dell'ordine del giorno.

INCOSTANTE (*PD*). Non si comprende la difficoltà di rendere esplicito il pronunciamento dell'Assemblea.

CASTELLI (*LNP*). Accoglie la provocazione e chiede la votazione dell'ordine del giorno G6.217.

Con votazione nominale elettronica, il Senato approva l'ordine del giorno G6.217.

PRESIDENTE. L'emendamento 6.218 è stato trasformato nell'ordine del giorno G6.218 (*v. Allegato A*), che accolto dal Governo, non viene posto in votazione.

MUSSO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*). Chiede chiarimenti in ordine all'emendamento 6.215 precedentemente accantonato.

GRILLO, *relatore*. Il relatore aveva espresso parere favorevole sull'emendamento 6.215 nella sua interezza.

PRESIDENTE. La lettera *a*) del comma 8, richiamata dall'emendamento 6.215, è stata soppressa dall'approvazione dell'emendamento 6.213. Dispone pertanto l'ulteriore accantonamento dell'emendamento 6.215 e della votazione dell'articolo.

Presidenza della vice presidente MAURO

PRESIDENTE. Passa all'esame dell'articolo 7 (*Modifica dell'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84*).

CASTELLI (*LNP*). L'emendamento 7.203 stabilisce il mantenimento del sistema di nomina dei presidenti delle autorità portuali previsto dalla legge n. 84 del 1994, atteso che il nuovo testo è di ispirazione centralista in quanto affida un ruolo di primo piano al Ministero.

MUSSO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*). L'emendamento 7.205 chiarisce che il limite di due mandati consecutivi non si riferisce alla presidenza di una sola autorità portuale, ma a tutte quelle del Paese.

GRILLO, *relatore*. Invita ad approvare gli emendamenti 7.201 (testo 2), 7.202, 7.206 e 7.207 del relatore; invita al ritiro dell'emendamento 7.209. Il parere è contrario sui restanti emendamenti.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Concorda con il relatore.

DONAGGIO (*PD*). Ritira l'emendamento 7.200.

Il Senato approva gli emendamenti 7.201 (testo 2) e 7.202. L'emendamento 7.203 risulta respinto.

PARDI (*IdV*). L'emendamento 7.204 propone una soluzione volta a stabilire una connessione tra il Ministero e le Regioni nel governo delle autorità portuali.

L'emendamento 7.204 risulta respinto.

MUSSO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*). L'emendamento 7.205 chiarisce che il limite dei due mandati si intende riferito alla presidenza di tutte le autorità portuali italiane.

L'emendamento 7.205 risulta respinto.

Il Senato approva gli emendamenti 7.206 e 7.207 (con conseguente assorbimento degli emendamenti 7.208 e 7.209) e l'articolo 7, nel testo emendato.

PRESIDENTE. Riprende l'esame dell'emendamento 6.215, precedentemente accantonato.

GRILLO, *relatore*. Esprime parere favorevole sull'emendamento 6.215 con una modifica concordata con il senatore Musso (*v. testo 2 nell'Allegato A*).

Con votazione nominale elettronica, il Senato approva l'emendamento 6.215 (testo 2). Il Senato approva l'articolo 6, nel testo emendato.

PRESIDENTE. Riprende l'esame dell'ordine del giorno G2.202, precedentemente accantonato.

GRILLO, *relatore*. È favorevole all'accoglimento.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Accoglie l'ordine del giorno G2.202.

PRESIDENTE. Passa all'esame dell'articolo 8 (*Modifiche all'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84*).

GRILLO, *relatore*. Esprime parere favorevole sugli emendamenti 8.203 e 8.207; invita ad accogliere gli emendamenti 8.300, 8.202, 8.204, 8.206. Sui restanti emendamenti il parere è contrario.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Si rimette all'Assemblea sugli emendamenti 8.200 e 8.205. Sui restanti emendamenti concorda con il relatore.

Gli emendamenti 8.201, 8.200 e 8.205 risultano respinti.

Il Senato approva gli emendamenti 8.300, 8.202, identico all'emendamento 8.203, 8.204, 8.206, 8.207 e l'articolo 8, nel testo emendato.

PRESIDENTE. L'emendamento 8.0.200 è improcedibile.

Con il parere favorevole del relatore e del rappresentante del Governo, il Senato approva l'emendamento 8.0.300.

FILIPPI Marco (*PD*). Segnala un problema di coordinamento in relazione all'emendamento 8.0.300.

PRESIDENTE. Passa all'esame dell'articolo 9 (*Modifica dell'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84*), ricordando che l'emendamento 9.200 è stato ritirato.

GRILLO, *relatore*. Presenta l'ordine del giorno G9.100 ed invita ad approvare gli emendamenti 9.201 e 9.300. Esprime parere contrario sull'emendamento 9.202.

DI NARDO, *segretario*. Dà lettura dell'ordine del giorno G9.100 (*v. Resoconto stenografico*).

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Concorda con il relatore per quanto concerne gli emendamenti. Accoglie l'ordine del giorno G9.100, che propone il recepimento di norme già approvate all'interno del decreto-legge sulla revisione della spesa.

Il Senato approva gli emendamenti 9.201 e 9.300. L'emendamento 9.202 risulta respinto.

Il Senato approva l'articolo 9, nel testo emendato.

Il Senato approva l'articolo 10 (Introduzione dell'articolo 11-bis nella legge 28 gennaio 1994, n. 84, sui sistemi logistico-portuali).

PRESIDENTE. Passa all'esame dell'articolo 11 (*Modifica dell'articolo 12 della legge 28 gennaio 1994, n. 84*).

GRILLO, *relatore*. Invita ad approvare l'emendamento 11.200 (testo corretto), identico all'emendamento 11.201 (testo corretto).

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Esprime parere favorevole.

Il Senato approva l'emendamento 11.200 (testo corretto), identico all'emendamento 11.201 (testo corretto), e l'articolo 11, nel testo emendato.

PRESIDENTE. Passa all'esame dell'articolo 12 (*Modifiche all'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di risorse finanziarie delle autorità portuali*).

GRILLO, *relatore*. Invita ad approvare l'emendamento 12.200.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Esprime parere favorevole.

Il Senato approva l'emendamento 12.200 e l'articolo 12, nel testo emendato.

PRESIDENTE. Passa all'esame dell'articolo 13 (*Modifiche all'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di competenze dell'autorità marittima*).

GIARETTA (*PD*). A seguito del parere contrario della Commissione bilancio, ritira l'emendamento 13.200, che introduceva la questione centrale, trascurata dalla riforma, della gestione non concorrenziale dei servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio, proponendo una loro gestione improntata alla concorrenzialità, all'efficienza ed all'economicità, secondo meccanismi di *price cap* che inducano i concessionari alla migliore allocazione delle risorse.

ESPOSITO (*PdL*). L'emendamento 13.201 è volto a superare i dubbi interpretativi circa le circostanze in cui le autorità portuali possono autorizzare le navi militari all'ormeggio temporaneo ad attracchi commerciali.

PARDI (*IdV*). L'emendamento 13.202 è volto ad introdurre il richiamo al principio comunitario della libera concorrenza nella gestione dei servizi tecnico-nautici atti a garantire la sicurezza della navigazione e dell'approdo nei porti.

CASSON (*PD*). Ritira gli emendamenti 13.203, 13.205, 13.208, 13.209, 13.210, 13.211, 13.213, 13.214 e 13.212 in materia di servizi tecnico-nautici.

GRILLO, *relatore*. L'emendamento 13.200, ritirato dal senatore Giaretta affronta un problema reale: la riforma ha recepito l'accordo siglato dalle associazioni degli operatori portuali, ma ci si riserva di mettere mano alle situazioni evidenziate dopo che l'Unione europea avrà approvato una nuova direttiva per favorire un processo di liberalizzazione anche dei servizi tecnico-nautici. Invita i presentatori a trasformare in ordine del giorno l'emendamento 13.201, altrimenti il parere è contrario; si rimette al Governo sull'emendamento 13.206. Sui restanti emendamenti il parere è contrario.

ESPOSITO (*PdL*). Mantiene l'emendamento 13.201.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Esprime parere conforme a quello del relatore ed invita a riformulare l'emendamento 13.206 (*v. Resoconto stenografico*).

PARDI (*IdV*). Accoglie la proposta di riformulazione dell'emendamento 13.206 (*v. testo 2 nell'Allegato A*).

GRILLO, *relatore*. Esprime parere favorevole sull'emendamento 13.206 (testo 2).

Risultano respinti gli emendamenti 3.201, 13.202, 13.204, 13.207 e 13.215.

Il Senato approva l'emendamento 13.206 (testo 2) e l'articolo 13, nel testo emendato.

DONAGGIO (*PD*). Illustra gli emendamenti 13.0.201 e 13.204 e per connessione l'emendamento 14.215, in materia di organizzazione del lavoro nei porti e di mercato delle imprese portuali.

GRILLO, *relatore*. Invita ad approvare l'emendamento 13.0.200 (testo corretto). Esprime parere contrario sui restanti emendamenti.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Concorda con il relatore.

DONAGGIO (*PD*). Ritira gli emendamenti 13.0.201 e 13.0.204.

Il Senato approva l'emendamento 13.0.200 (testo corretto).

Gli emendamenti 13.0.202 e 13.0.203 risultano respinti.

PRESIDENTE. Rinvia il seguito della discussione alla seduta pomeridiana.

Interventi su argomenti non iscritti all'ordine del giorno

PERDUCA (*PD*). Il 31 agosto sono state restituite le onorificenze conferite al dittatore siriano Assad. Segnala il persistere di malfunzionamenti nel modulo telematico di richiesta di regolarizzazione per i lavoratori stranieri messo a disposizione sul sito del Ministero degli interni.

LANNUTTI (*IdV*). Sollecita la risposta all'interrogazione 4-08164, concernente la corresponsione da parte della Fondazione ONAOSI, ente inutile che da tempo doveva essere sciolto, del rimborso, dovuto sin dal 2007, del contributo obbligatorio versato dai sanitari dipendenti pubblici iscritti agli ordini professionali italiani dei farmacisti, dei medici chirurghi e odontoiatri e dei veterinari.

FERRANTE (*PD*). Sollecita la risposta alle interrogazioni 4-02310 e 4-08011 sulla opportunità di riconsiderare il trattamento speciale riservato al territorio di Livigno, dichiarato zona extradoganale nel 1910.

PRESIDENTE. Dà annuncio degli atti di indirizzo e di sindacato ispettivo pervenuti alla Presidenza (*v. Allegato B*) e toglie la seduta.

La seduta termina alle ore 13.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente CHITI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9,32*).
Si dia lettura del processo verbale.

BONFRISCO, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta del 6 settembre.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, 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 9,33*).

Seguito della 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 9,33)*

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

Ricordo che nella seduta di ieri il relatore ha svolto la relazione orale ed ha avuto inizio la discussione generale.

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

CARLONI (*PD*). Signor Presidente, «Il mare non bagna Napoli» è il titolo dell'opera più conosciuta di una grande scrittrice italiana, Anna Maria Ortese. È una metafora del travagliato rapporto di quella bellissima città che è Napoli con se stessa, con il suo mare e il suo golfo. Anche la storia del rapporto della città di Napoli con il suo porto è molto complicata, contraddittoria, asimmetrica. Talvolta sembra che il porto si ritiri dalla città; più spesso la città perde la capacità di interlocuzione con il suo porto. Fu questo il motivo che spinse il sindaco di Napoli, nel 1993, ad avere nella sua giunta, per la prima volta, un assessore al mare. Da allora, è il caso di dirlo, è passata molta acqua.

Il periodo più performante di sviluppo del porto di Napoli coincide con la stagione di risveglio civico della città, tra gli ultimi anni del Novecento e i primi anni del Duemila. In pochi mesi furono creati 1.200 nuovi posti di lavoro, fu dato un forte impulso alla crocieristica, il porto fu immediatamente invaso di *container* del colosso cinese COSCO e furono realizzate le cosiddette autostrade del mare, che decongestionano fortemente il traffico sull'autostrada e aprono nuove vie ai commerci del Mediterraneo e oltre, delineando un grande ruolo per il porto di Napoli, che oggi è uno dei primi quattro porti crocieristici del Mediterraneo. Da allora fino ad oggi... (*Brusìo*).

PRESIDENTE. Colleghi, si vuole consentire alla senatrice Carloni di intervenire? Chi non è interessato può uscire: siamo in discussione generale, è più decante che rimanere qui impedendo a un senatore di parlare.

CARLONI (*PD*). Da allora ad oggi il traffico crocieristico è in continua crescita: è passato da 334.000 passeggeri nel 1998 a 1.300.000 nel 2011: tutto ciò senza comprimere le altre attività storiche fondamentali per l'economia portuale, ma anzi fornendo ad esse un nuovo impulso. Mi riferisco, ad esempio, al comparto della cantieristica di riparazione navale, con gli oltre 1.500 addetti e i 2.000 dell'indotto, la presenza di quattro grandi società e di altre 40 piccole officine.

La stessa grande stazione marittima, opera monumentale risalente al 1936, simbolo delle grandi migrazioni verso le Americhe dal poverissimo Mezzogiorno d'Italia, è stata recentemente ristrutturata e arricchita di

nuovi servizi essenziali, come sale congressi, servizi per lo *shopping* e lo *shipping* e tanti altri servizi dedicati ad un moderno ed efficiente *terminal* per i passeggeri. Il porto oggi costituisce un'area cruciale e pulsante per la vita della città e l'approvazione recente del grande progetto «Porto di Napoli» può rappresentare un nuovo polmone e dare nuova linfa vitale ad una grande città, una grande metropoli con gravissimi problemi sociali.

Il grande progetto «Porto di Napoli» stanziava 240 milioni di euro di fondi FESR, i fondi gestiti dalla Regione per lo sviluppo, ed è stato dichiarato ricevibile dall'Unione europea a fine 2011. Tuttavia, questo decisivo progetto per lo sviluppo dell'economia campana e nazionale al momento è bloccato, in attesa della variante del piano regolatore di area, necessaria per renderlo compatibile con le assai rilevanti modifiche successivamente apportate al progetto originario. Tra queste, i tre più grandi interventi previsti sono la delocalizzazione del *terminal* petrolifero, che, verrebbe trasferito a mare, su una piattaforma galleggiante; la colmata a mare, di cui si discute da tanto tempo, per predisporre una piattaforma per le attività di servizio e il prolungamento e il ripristino del vecchio pontile petrolifero, da utilizzare come braccio di protezione del porto.

Quest'*iter* della variante del piano regolatore dovrebbe essere avviato dall'autorità portuale e successivamente essere preso in carico dal Comune, per essere portato quindi all'approvazione del Consiglio nazionale dei lavori pubblici. Evidentemente, le consistenti modifiche apportate, comportando rilevanti oneri economici ed organizzativi, ritardano i tempi di approvazione della variante. Tutto ciò deve preoccuparci molto seriamente: vi è il rischio, infatti, di perdere i finanziamenti europei se la cantierabilità e l'esecutività del grande progetto del porto di Napoli non verranno garantite entro il 31 dicembre di quest'anno. Il *timing* prevede poi che i lavori debbano iniziare entro il 2013 e concludersi entro il 2015.

Dobbiamo quindi confidare che l'approvazione di questo disegno di legge di riforma della portualità, dopo tanti anni di discussione, possa rappresentare un'occasione di rilancio, dando un forte impulso per approvare in tempi più che rapidi la variante al piano regolatore napoletano.

Non voglio insistere – anche perché non ne ho il tempo – sui tanti temi di valutazione generale del disegno di legge già affrontati molto bene nel dibattito della giornata di ieri. Si è detto giustamente – e lo condivido, senza enfasi – che si tratta della migliore legge oggi possibile dopo la fondamentale riforma del 1994, con la comune consapevolezza che dovrà essere migliorata l'autonomia finanziaria.

A questo proposito, per concludere, vorrei fortemente sottolineare la necessità di avere una chiara impostazione del concetto di autonomia: o la collochiamo, infatti, all'interno di un rilancio di un piano strategico nazionale della portualità italiana, che in questo momento manca nella visione di politica economica del Governo, e la colleghiamo ad un più ampio sviluppo della rete europea dei trasporti marittimi o, viceversa, il concetto di autonomia, coniugato al rafforzamento dei poteri dell'autorità portuale, potrà vederci regredire, ritornare, per così dire, alle Repubbliche marinare, ad un'autonomia e a un far da sé che richiamano, o potrebbero dargli spa-

zio, il vizio italico di preferire lo scettro piuttosto che il gioco di squadra. (*Applausi PD*).

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

GALLO (*PdL*). Signor Presidente, innanzitutto desidero ringraziare il sottosegretario Improta, che è sempre presente e del quale quindi apprezziamo l'impegno, e rivolgere un caloroso saluto ai senatori presenti. Ritengo poi che occorra formulare un ringraziamento particolare – come già hanno fatto altri prima di me – al presidente Grillo per l'impegno profuso, la determinazione e la caparbieta con cui ha lavorato a questo progetto, coinvolgendo tutti i Gruppi dell'8^a Commissione.

La collegialità del provvedimento è un punto di forza, che auspico troverà in quest'Aula una sintesi adeguata con la sua approvazione definitiva, e mi auguro che lo stesso avverrà anche alla Camera, in modo che il disegno di legge in esame diventi finalmente legge, con la grande soddisfazione per una vittoria della democrazia parlamentare: infatti, finalmente i parlamentari tornano a legiferare e a dare una legge importante allo Stato, quale quella sulla portualità.

La portualità rappresenta un elemento strategico nell'ambito delle infrastrutture. Non possiamo più limitarci ad un progetto infrastrutturale per settori, ma dobbiamo guardare ad un sistema dei trasporti integrato, per poter pensare di dare una base corretta, al passo con i tempi, in un'Europa che si muove, sì, in un contesto di rete e di comunicazione fra le varie Regioni che la compongono, ma che guarda anche alle novità offerte dai mercati mondiali della Cina, dell'India, della Corea e del Giappone, sempre più interessati ai nostri territori e all'America.

In questo contesto internazionale, assume particolare valenza questo progetto di riforma della portualità, che cade in un momento particolare dell'economia in Italia. Ricordo che chiudemmo i lavori per la pausa di Ferragosto parlando di sviluppo, e a tale proposito non potevamo non mettere in evidenza che c'erano carenze forti. Abbiamo pertanto sollecitato il Governo ad intraprendere un'azione determinata e marcata per favorire una crescita che non si vede ancora in Italia.

Accanto ai problemi che si toccano con mano, come la recessione, la riduzione dei consumi, il calo della produzione e l'occupazione che tocca limiti storici, la portualità diventa un elemento importante e trainante in tema di sviluppo, insieme ad altre infrastrutture. Strade, autostrade, aeroporti, rete ferroviaria e traffico marittimo diventano un tutt'uno: è necessaria una visione unitaria.

Il presidente Monti, proprio questa mattina al telegiornale, richiamava l'attenzione di tutti gli italiani, e principalmente della classe imprenditoriale, sulla necessità di una maggiore produttività. Ma per poterla realizzare occorre anche attrezzarsi per una maggiore competitività sui mercati. A me sembra che l'industria italiana si sia adagiata; quando si dice che abbiamo vissuto al di sopra delle nostre possibilità e che paghiamo un prezzo per esserci adagiati come su un tappeto e che non sentiamo più

i morsi della fame per combattere adeguatamente sui mercati, mi sembra che si dica una verità. Ciò rappresenta uno stimolo a riprendere un'attività d'impresa basata non sulla speculazione della finanza, ma un'operazione d'impresa che crea ricchezza e lavoro, in contemporanea, perché si basa sul lavoro.

Detto ciò, tornando al merito del disegno di legge in esame, ricordo che esso ha avuto una gestazione lunga. Ricordo la mia esperienza in merito: abbiamo cominciato l'esame il 17 luglio 2008; io ho cofirmato il progetto del presidente Grillo. Ma la sua capacità e la sua intelligenza, che vanno messe in evidenza, hanno portato subito a una sintesi con gli altri progetti presentati (un disegno di legge del senatore Menardi, uno del senatore Marco Filippi e di altri senatori, cui si è aggiunta una proposta del Governo). Tutto ciò è stato sintetizzato in sede di Comitato ristretto in un nuovo testo, quello che oggi è all'esame dell'Aula. Quindi, vi è stata una gestazione lunga che ha richiesto quasi una legislatura per arrivare in porto.

Occorre mettere in evidenza l'attività svolta nella nostra Commissione, i discorsi importanti e la valenza di questo progetto politico, perché secondo me si tratta di un provvedimento di grande qualità, di cui il Governo ha già preso atto facendo proprie, ad esempio, tutte le norme relative agli investimenti nelle infrastrutture portuali attraverso il *project*, un argomento che da sempre viene dibattuto in Commissione come elemento trainante e di propulsione per attirare i capitali privati. Sono inoltre da sottolineare le facilitazioni fiscali, realizzando nuove infrastrutture mediante *partnership* tra pubblico e privato, le disposizioni in materia di dragaggio. Anche l'autonomia finanziaria è importantissima: c'è stato un dibattito molto serrato su tale argomento, e siamo stati molto osteggiati su questa impostazione, che è moderna e che dà alla gestione delle autorità portuali una posizione netta di responsabilità e chiara sul piano del protagonismo, in modo da avere gente responsabile e valida alla guida di queste strutture, riconoscendo loro un ruolo preciso.

Il cuore della riforma è l'attribuzione di nuovi poteri al presidente, che non può essere ostaggio di un comitato portuale formato eterogeneamente, senza una maggioranza che lo sostiene, quindi di volta in volta costretto a lunghe discussioni e a quella inconcludenza che caratterizza anche la vita parlamentare. Infatti, se è vero che l'antipolitica si gonfia e aumenta sempre di più ciò avviene perché l'inconcludenza dei risultati è alla base di molti provvedimenti.

Mi auguro che da oggi, con il contributo che l'Aula fornisce direttamente al Governo e con l'accordo voluto dallo stesso facendo propri elementi forti del disegno di legge, si possa parlare di una ritrovata dignità del parlamentare. Ciò è molto importante e ci fa sentire orgogliosi di essere classe dirigente e rappresentanti politici in questo contesto. Avvertiamo tutta la responsabilità che ne deriva dal momento che lo sviluppo e la crescita che è in noi, come ha detto il presidente Monti, per trovare esito positivo deve essere accompagnata da una fiducia verso il domani.

Non si può non avere speranza nel domani, non si può non essere convinti di un domani migliore e quindi lavorare per realizzarlo avendo fiducia.

Si tratta di creare un contesto positivo in cui sollecitare l'economia e dotarsi di progetti adeguati miranti allo sviluppo e alla crescita. In questo contesto, la semplificazione dei processi degli *iter* amministrativi riguardanti le autorità portuali e il rafforzamento degli organi di amministrazione, a partire dalle autorità portuali, diventa un argomento particolarmente importante ai fini della gestione della nuova portualità. Quest'ultima deve essere moderna e affidarsi ad una classe dirigente che avverte questa responsabilità, avendo la possibilità di operare anche in autonomia finanziaria, e deve attrezzarsi per essere al passo con i tempi.

Come ha già fatto ieri la senatrice Sbarbati, riferendosi ai corridoi europei, desidero richiamare, perché oggetto di parere in 8^a Commissione, la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un meccanismo per collegare l'Europa. Si tratta del nuovo studio sui corridoi che, per l'Italia, ne prevede quattro: il corridoio n. 1, Baltico-Adriatico, con il potenziamento della linea ferroviaria Udine-Venezia e Ravenna e l'interconnessione con i porti di Trieste, Venezia e Ravenna; il corridoio n. 3, Mediterraneo, che riguarda i tratti ferroviari Lione-Torino, Milano-Brescia, Brescia-Venezia-Trieste e le vie navigabili interne tra Milano, Mantova, Venezia e Trieste, di cui parlava il senatore Castelli; il corridoio n. 5, Helsinki-La Valletta, che interessa la galleria del Brennero e le tratte ferroviarie Fortezza-Verona, Napoli-Bari, Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo, nonché l'autostrada del mare Palermo-La Valletta; il corridoio n. 6, Genova-Rotterdam, che riguarda la tratta ferroviaria Genova-Milano, Novara-frontiera svizzera.

Ai progetti suddetti è destinato l'80-85 per cento della dotazione finanziaria che il meccanismo stanziava per le reti dei trasporti. Quindi, dobbiamo contestualizzare anche questo disegno di legge in funzione del progetto, già in atto, per la nuova logistica in Europa che fa riferimento ad un mercato globale. È questo ciò di cui dobbiamo tenere conto. Per questo il progetto sulla portualità assume una valenza strategica determinante, dal momento che l'interconnessione dei porti con il retroterra e le altre reti diventa di una ovvietà tale da non poter essere messa in un cassetto e trascurata come è stato fatto finora.

Al di là di quanto è avvenuto in termini positivi per le autostrade, dobbiamo riconoscere che le ferrovie non sono all'altezza dei tempi, come non lo sono i porti e gli aeroporti. Siamo una Nazione in recessione non soltanto sul piano economico, ma che arretra anche sotto il profilo della competitività. Questo è l'elemento principale da rimuovere, perché solo la volontà di competere ci porta ad essere positivi e a guardare alla crescita. Di questo ha bisogno l'Italia: di un'impreditoria nuova, che guardi al futuro, che si impegni con coscienza nei confronti di chi vuole competere sul mercato mondiale.

Desidero pertanto richiamare l'attenzione sui 50 miliardi di euro in favore delle infrastrutture, di cui ho parlato poc'anzi, con la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti

dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. I nodi urbani che riguardano i finanziamenti sono quelli di Roma, Bologna, Genova, Milano, Napoli, Torino, Venezia; gli aeroporti sono quelli di Milano-Linate, Milano-Malpensa, Roma-Fiumicino e i porti – per collegarci all'argomento di cui stiamo discutendo e al ragionamento che stiamo effettuando – sono quelli di Ancona, Bari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia. Testualmente si dice che i suddetti porti devono essere collegati con l'infrastruttura stradale e ferroviaria della rete transeuropea dei trasporti, entro e non oltre il 31 dicembre 2030.

Ciò significa che tale programma, che l'Europa ha già varato e che porta a una nuova programmazione per il periodo 2014-2020, prevede questa tempistica anche per arrivare ad effettuare le interconnessioni e i collegamenti, per avere un'Europa al passo con i tempi. Dunque non possiamo aspettare soltanto i risultati legati al lavoro degli altri, ma dobbiamo metterci in condizione di non vanificarlo e di essere al passo con gli altri Paesi, per realizzare quanto di meglio si possa pensare in termini di sviluppo nella trasportistica e nella logistica.

È chiaro allora che bisogna essere competitivi, essere al passo con i tempi, guardare con fiducia al futuro: questa fiducia scatta soltanto – come ho detto in precedenza – se siamo convinti di potercela fare. Abbiamo una tradizione storica, che il Mediterraneo ha da sempre affidato all'Italia, che riguarda la piattaforma logistica, non solo per via della posizione geografica nel Mediterraneo del nostro Paese: la storia è piena di elementi e di riferimenti che fanno pensare a questo ruolo per l'Italia in ragione della sua portualità, facendone un punto di riferimento nel Mediterraneo.

L'Italia deve quindi trovare la sua centralità nel Mediterraneo, per poter pensare a una crescita reale, che passa attraverso una rete di trasporti adeguata e un progetto concreto che guarda ampiamente all'infrastrutturazione e che sfoggia attraverso questo aspetto la propria competitività, avendo bisogno di una classe dirigente che deve cambiare. È giusto quello che ha detto il Presidente del Consiglio Monti a proposito del Mezzogiorno, rivendicando un cambio di marcia e un'assunzione di responsabilità. È altrettanto giusto – dico io – che anche il Nord risponda in termini positivi a questo messaggio di stimolo per la crescita, che deve essere sentita e voluta da tutti e per la quale tutti insieme dobbiamo lavorare.

Quindi, il lavoro che ha svolto la Commissione e, in prima persona, il suo Presidente, il senatore Grillo, è basato sui principi della coscienza collettiva e dell'assunzione della responsabilità di tutti, perché ci sentiamo responsabili di un momento negativo dell'economia e dell'andamento generale dell'economia in Italia. Attraverso questo progetto collaboriamo fattivamente, sentiamo recuperata la nostra dignità di parlamentari e sentiamo che la democrazia parlamentare ritorna ad essere protagonista in quest'Assemblea. (*Applausi dal Gruppo PdL e della senatrice Sbarbati. Congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore.

GRILLO, *relatore*. Signor Presidente, desidero innanzitutto ringraziare tutti i colleghi che sono intervenuti in sede di discussione generale, soprattutto i colleghi che hanno sottolineato con forza il fatto che il provvedimento che quest'oggi l'Assemblea si accinge a votare ha avuto una lunga gestazione: da molti anni infatti discutiamo in Commissione di questa importante riforma di struttura. Si tratta di un provvedimento – ci tengo a ribadirlo anche questa mattina, considerando il numero maggiore di colleghi presenti – che nasce per iniziativa parlamentare dei singoli Gruppi – del PdL, del PD, della Lega Nord e dell'UDC – che hanno presentato nel tempo disegni di legge di riforma della portualità.

Il Governo, fin dal 2002, ha consentito che si consolidasse questo metodo di lavoro, in maniera tale che, essendo i porti un *asset* fondamentale del nostro Paese, non ci fosse un condizionamento dell'Esecutivo in quanto tale, ma che i partiti e i Gruppi parlamentari si esprimessero per trovare un punto di incontro. Quindi credo di poter dire che, almeno in questa legislatura, il provvedimento di quest'oggi sia unico. Ringraziamo dunque il Governo per la collaborazione avuta. Mi riferisco al ruolo svolto dal Governo precedente, attraverso il protagonismo del senatore Matteoli, e certamente a quello del Governo attuale: ne do atto al ministro Passera, ma soprattutto do atto al vice ministro Ciaccia di essersi imposto, sciogliendo un nodo che ci aveva bloccati per almeno tre anni nella discussione del provvedimento, ovvero l'introduzione nel nostro ordinamento dell'autonomia finanziaria. Con questo rispondo a uno dei primi rilievi che sono stati avanzati in discussione generale: certo che si poteva fare di più; certo che in una migliore condizione finanziaria del Paese si sarebbe potuto ottenere una percentuale più elevata ed eliminare, come noi speriamo avvenga quanto prima, il tetto di 70 milioni. Ma aver sancito nell'ordinamento l'autonomia finanziaria a favore dell'autorità portuale, cioè che le autorità portuali che generano gettito per l'erario abbiano diritto a vedersene riconosciuta una parte, è un elemento di grande importanza, per il quale do atto al Governo di essersi impegnato.

Cari colleghi, ieri sera il Presidente del Consiglio ha fatto un'affermazione che condivido in pieno. Egli infatti ha detto che più degli *spread* è importante la competitività. Quindi, anche il Governo si rende conto che, dopo la politica di rigore, occorre fare di più e di tutto per creare le condizioni per la crescita economica del nostro Paese. Ma tali condizioni si realizzano se il sistema diventa più competitivo. Noi della Commissione infrastrutture da molto tempo abbiamo capito che la competitività del nostro Paese, immerso nell'economia globalizzata, si misura soprattutto sulla trincea di due segmenti, i porti e gli aeroporti: trincee avanzate dove noi, secondo la nostra opinione, dobbiamo fare di tutto per raccogliere tutte le potenzialità del Paese.

Sui porti desidero confermare una premessa, che non solo mi è molto chiara, ma che sgombra il campo da tante inutili polemiche e da tanti inutili articoli che sono comparsi sui *media*. L'Italia è il Paese europeo più

ricco di porti: punto! Noi dobbiamo partire da qui e non farci confondere dalle discussioni sul fatto se ci siano troppe o poche autorità portuali, se ce ne vorrebbero sette, dieci, dodici o quindici. Noi dobbiamo sfruttare tutte le potenzialità di un Paese con più di 6.000 chilometri di coste, con 24 autorità portuali che, l'ho ricordato ieri, hanno fatto una cura dimagrante, sono state razionalizzate, sono state modernizzate, portano elementi di efficienza e hanno il vincolo del pareggio di bilancio (in caso contrario vengono commissariate). Siamo di fronte a delle istituzioni che vanno rispettate e che si sono guadagnate sul campo molta credibilità.

Seconda riflessione. Il mondo sta cambiando. Soltanto dieci anni fa forse era impensabile che quella parte dell'Estremo Est (Cina, India e Giappone) potesse produrre il PIL più grande del mondo. Eppure è così. Oggi Cina, India, Giappone e Corea producono il 52-53 per cento del PIL mondiale. Ma sappiamo anche che questi Paesi per tanti anni ancora non saranno Paesi di consumo, quindi necessariamente si consoliderà il *trend* per cui saranno obbligati ad esportare i prodotti che produrranno. Le esportazioni verso il mercato americano hanno portato gli Stati Uniti a valorizzare i porti sul Pacifico.

Ma l'altro grande mercato verso cui le esportazioni di Cina, India e Corea si rivolgeranno sarà l'Europa, passando dal Canale di Suez. E quando le grandi navi porta *container* usciranno da Suez impatteranno sulla più grande piastra logistica del Mediterraneo, che è il nostro Paese, interessando i porti del Nord-Adriatico e del Nord Tirreno, per cui Genova e Trieste saranno sicuramente le porte d'ingresso di questi ingenti traffici.

Dobbiamo sapere che fino a pochi anni fa, ma ancora quest'anno, produttori del Nord Italia si sono avvalsi dei porti di Rotterdam e di Anversa per movimentare i loro prodotti. Questo non deve più avvenire. Quindi dobbiamo mettere i porti nelle condizioni di essere elementi di efficienza e di attrattività.

Con queste potenzialità noi abbiamo messo mano a questa riforma di struttura. Qualcuno, nel corso del dibattito, facendo un cenno storico, ha ricordato che la legge n. 84 del 1994 è stata una mezza riforma e che quella di oggi avrebbe potuto essere il completamento di quel 50 per cento che il Parlamento nel 1994 non ha fatto. Forse, è stato dato questo giudizio, non si è arrivati neppure a questo 50 per cento. Replico soltanto in questo modo: la riforma del 1994 ha segnato la discontinuità con il passato ed ha avviato il secondo tempo della portualità del nostro Paese. Si è razionalizzato il sistema; i traffici, l'occupazione e la ricchezza in capo al Paese sono aumentati. Con questa riforma si aprirà nel nostro Paese la terza fase, il terzo ciclo storico della portualità italiana. Sarà un ciclo estremamente interessante perché le potenzialità per attrarre traffici e traffici ingenti nei porti del nostro Paese sono assai rilevanti. E le norme che abbiamo approntato, che sono una rivisitazione attraverso interpretazioni e applicazioni più chiare di quelle esistenti, con una semplificazione dei processi e delle procedure introdotte in Italia per favorire gli investimenti e far sì che si compiano in tempi più brevi credo rappresentino un dato positivo.

Lo dirà il mercato se questa riforma potrà suscitare effetti e ricadute. Noi siamo convinti di sì, perché, nel limite delle nostre competenze, crediamo di aver raggiunto un punto di accordo tra tutti Gruppi che è quello più avanzato, innanzitutto riguardo alla nuova *governance*. Vogliamo presidenti di porto che siano dei *manager*, in grado di rappresentare l'elemento unificante delle tante repubbliche che si muovono all'interno delle circoscrizioni portuali. Vogliamo semplificare le procedure in maniera tale da sveltire gli investimenti nei porti. In tal senso il Governo Monti, per iniziativa del Vice Ministro, ha introdotto nella normativa italiana strumenti finanziari che si potranno applicare anche negli investimenti da realizzare nella portualità, perché i *prieject bond* e la defiscalizzazione che tanto sta a cuore al vice ministro Ciaccia sono strumenti che – ripeto – possono essere adoperati per favorire investimenti anche nelle circoscrizioni portuali.

Quindi, con il provvedimento oggi al nostro esame mettiamo a punto una normativa più avanzata, più moderna, più funzionale. Il Governo ha già fatto la sua parte mettendoci a disposizione un corredo di strumenti finanziari con i quali, in un Paese fortemente indebitato, ma dotato di un sistema bancario il più forte e il più moderno d'Europa e una quantità di risparmio privato che ci rende, da parte dell'opinione pubblica mondiale, invidiati (perché l'Italia continua ad essere il primo Paese al mondo come capacità di risparmio), credo si possa veramente sperare di avviare investimenti importanti anche nella portualità.

Sui dragaggi – com'è stato detto dal collega Musso e da altri colleghi – abbiamo migliorato la norma, signor Presidente. L'abbiamo migliorata nella convinzione che se il mercato del trasporto marittimo si consoliderà, come si sta consolidando, con l'arrivo dei portacontainer di ultima generazione, che trasportano migliaia e migliaia di *container*, con un pescaggio superiore ai 16 metri ai quali finora eravamo abituati, è ovvio che dragare i porti diventerà la regola e non ci potranno essere impedimenti di altra natura se non quelli di evitare azioni di inquinamento. La norma che abbiamo approvato va nel senso di dare una risposta assolutamente pertinente, e quindi credo che dobbiamo essere ottimisti.

Lo dobbiamo essere, perché prima del termine della legislatura riteniamo di affrontare nella Commissione che ho l'onore di presiedere anche il tema degli interporti. Riteniamo che la logistica sia una cosa su cui scommettere. Sappiamo bene che il nostro Paese nel settore della logistica sta arrancando, però il tassello che mettiamo quest'oggi con l'avvio di questa riforma della portualità è quello più importante. Poi aggiungeremo anche il tassello degli interporti, che sono altra cosa, sicuramente di natura meno importante, ma assolutamente necessaria e funzionale.

Inoltre dobbiamo far sì che le norme approvate dal Governo di cui ho parlato prima, come la defiscalizzazione, diventino un elemento operativo, che non ci siano i soliti, benedetti, vincoli degli apparati organizzati in via XX Settembre, che dimostrano – ahimè, ancora oggi – una miopia, anzi, una cecità assolutamente imperdonabile. Se la volontà del Parlamento e la volontà del Governo è quella di rilanciare gli investimenti e si approntano

norme funzionali a questo fine, non possiamo consentire che burocrati e dirigenti, pur certamente da rispettare, possano impedire il dispiegarsi di queste potenzialità e possano impedire, con cavilli ed interpretazioni burocratiche, che nel nostro Paese parta il piano di investimenti che si ha intenzione di lanciare.

Detto questo, ci viene incontro anche l'Europa. Il Governo Berlusconi prima e attualmente il Governo Monti hanno lavorato affinché il nostro Paese diventasse interlocutore privilegiato per la realizzazione delle reti TEN-T. È necessario prendere atto che il nostro Paese è stato il più favorito dalle decisioni assunte già nel 2003 e riconfermate lo scorso anno e quest'anno. Infatti nel nostro Paese arriveranno i cofinanziamenti comunitari per realizzare il corridoio 1, il corridoio 5, il corridoio 24 e il corridoio dei Balcani. Nessun altro Paese in Europa può utilizzare una simile opportunità.

Quando saranno realizzate queste infrastrutture ferroviarie, noi confidiamo al più presto, il Nord-Est potrebbe diventare la finestra logistica più importante d'Europa perché l'intersezione del corridoio 5 e del corridoio 24, così come il corridoio 1, genererà queste condizioni.

Dunque, colleghi senatori, io rinnovo il ringraziamento verso tutti coloro che hanno contribuito al risultato che oggi portiamo all'attenzione dell'Aula. Qualche collega ha parlato di un piccolo miracolo, ma essendo io da tanti anni in Parlamento, preferisco parlare di pragmatismo, di costanza, pazienza, moderazione ed equilibrio: è questo ciò che ha vinto in tutti questi anni, perché certamente non si poteva rimanere fermi di fronte alla chiusura ostinata e radicale degli apparati organizzati a livello di Ragioneria generale e di Ministero delle finanze, che hanno sempre rifiutato non solo di approfondire determinate problematiche, ma anche di occuparsi di quanto noi adesso abbiamo acquisito: è stato molto difficile, ma secondo me, alla fine, ci siamo riusciti. Oggi, dunque, dobbiamo essere particolarmente soddisfatti.

Nella qualità di Presidente della Commissione rinnovo il ringraziamento a tutti i Capigruppo, a tutti i Gruppi che hanno lavorato con positività nella Commissione, al Governo, e al vice ministro Ciaccia in particolare, che negli ultimi mesi ha seguito questo provvedimento con noi, per la collaborazione ricevuta. (*Applausi dai Gruppi PdL, PD e della senatrice Sbarbati.*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli senatori, oggi si consuma una giornata importante, perché le norme che vi accingete ad approvare in questa sede ci consentono di guardare con maggiore fiducia e concretezza allo sviluppo e alla crescita della nostra economia.

Per tanto troppo, tempo, i porti non hanno costituito uno dei punti principali delle agende di Governo, e ritengo che questo – credo sia fin troppo evidente – sia stato un errore strategico per la nostra economia.

Abbiamo perso, come ricordava prima il senatore Gallo ma anche tanti altri di voi i cui interventi ho seguito pur non essendo presente, in termini di competitività, lasciando quote di mercato ai Paesi che si affacciano sulla sponda Sud del Mediterraneo, a Tanger Med e Port Said. Abbiamo perso nei confronti dei porti dei mari del Nord, con quote di mercato che non sono soltanto quelle dei Paesi che stanno correndo nelle nuove economie, come ha ricordato poc'anzi il relatore, ma addirittura quote di mercato che sono sul nostro territorio, della Pianura padana. Siamo quindi alla contraddizione delle contraddizioni, per un Paese come il nostro che non è solo poggiato sul Mediterraneo, come ha detto poc'anzi nell'ultimo intervento il senatore Gallo, ma ha una posizione strategica universalmente riconosciuta, dal punto di vista non soltanto geopolitico ma anche geoeconomico.

A quasi vent'anni dall'entrata in vigore della legge del 1994 non posso quindi nascondere la soddisfazione di salutare il conseguimento di un così importante risultato. È infatti un risultato importante che può segnare una svolta per la nostra economia.

Siamo convinti come Governo, e lo sono personalmente, che le infrastrutture costituiscano le gambe sulle quali cammina, corre l'economia. I porti sono le porte di entrata e di uscita dell'economia, nella mobilità delle persone e delle merci, e non bisogna perdere una opportunità di tenere le porte aperte, spalancate ed attrezzate.

Poi, ovviamente, dovrà esserci il discorso, che pure è stato evocato, degli interporti e della logistica, senza la quale continueremmo a pagare tasse occulte, perché la visione sistemica che deve accompagnare e nella quale si integra la portualità non può mancare di conoscere gli altri tasselli che sono fondamentali per lo sviluppo e la crescita.

Ebbene, voi oggi quelle porte di entrata e di uscita delle merci per lo sviluppo e la crescita dell'economia le state spalancando, e di questo bisogna che il Paese vi dia atto: questa è una delle vicende della conclusione dell'attività parlamentare. Non è vero che il Parlamento non conclude: questo è uno dei casi che testimoniano la conclusione dell'attività parlamentare, e non è un caso se il passaggio in quest'Aula di un disegno di legge parlamentare di riforma della legislazione portuale tanto atteso costituisce finalmente un risultato che marca il passo da oltre un decennio, com'è stato più volte evidenziato nel corso della discussione.

E se il legislatore del 1994, con una legge che vi accingete a novellare, intese porre in evidenza il tema della *governance* affidando il rilancio dei porti all'introduzione del modello dell'autorità portuale, oggi siamo in un contesto macroeconomico certamente non favorevole e siamo chiamati a soluzioni che permettano a quel modello, pensato nel 1994, la cui bontà certamente non è posta in discussione, di rilanciare ulteriormente la capacità dei nostri porti tutelando i risultati che erano stati conseguiti all'epoca.

Questo, onorevoli senatori, è un momento nel quale si sta uscendo finalmente, come in altre occasioni, dalle parole e si entra nella competitività, quella che veniva evocata poc'anzi dal senatore Grillo con la pas-

sione che distingue i suoi interventi. Stiamo passando dalle parole alla competitività.

Abbiamo bisogno di maggiore competitività e con essa, nella quale siamo in grado di esprimere le nostre capacità, credo che possiamo guardare non con speranza ma con fiducia al fatto che il 2013 possa essere l'anno della ripresa economica del nostro Paese. Questa legge si iscrive in quel percorso di sviluppo, di rilancio e di crescita dell'economia.

Siamo consapevoli che l'ammodernamento ci è stato imposto ovviamente anche dall'evolversi dei traffici mondiali. Venivano prima ricordate la Cina, l'India e l'America latina in generale, le nuove economie che solo fino a pochi anni fa non si pensava che si sarebbero affacciate sul proscenio in misura così forte e determinante, condizionando e rinnovando gli schemi ai quali siamo stati sinora abituati a pensare.

Ebbene, questa è una partita che non possiamo perdere. Perdere questa partita non significa lasciarla sfuggire ora e recuperarla in un secondo momento, ma significa perderla per sempre, perché l'economia viaggia alla velocità della luce e i modelli macroeconomici si adattano alle mutate condizioni.

Noi abbiamo questa che non è una opportunità, ma una necessità. Siamo nella condizione di raccogliere i grandi traffici che si muovono nell'economia del mondo che abbiamo ormai anche di fronte. Si parla sempre di Cina, India, America latina e Brasile, ma anche l'Africa sta diventando una nuova realtà economica, un nuovo continente con il quale misurarci e misurare le nostre capacità di interscambio.

La legge che state varando – penso e sono fiducioso che la Camera non apporti modifiche sostanziali e comunque rapidamente si arrivi a una conclusione – va in questa direzione.

Sono stati ricordati i quattro corridoi che sono stati decisi e approvati sui dieci dall'Unione europea, ma non sono stati un regalo. L'Europa evidentemente ha saputo vedere la posizione strategica del nostro Paese e la necessità per il continente europeo di utilizzare come una portaerei, come una piattaforma logistica – chiamiamola con tutti i termini usati negli ultimi anni – la nostra realtà che si pone sul Mediterraneo per favorire lo sviluppo dell'economia e dei traffici. Ciò significa lavoro e redistribuzione di ricchezza sulla quale finalmente poter fondare scelte di politica economica sane per il nostro Paese.

I quattro corridoi ci hanno dato 12 porti strategici che devono tra di loro creare sistemi portuali nei quali i singoli porti possano accogliere le grandi navi da 15.000 TEU di cui si parla, con la possibilità poi, attraverso piattaforme intermodali, di farle correre sul territorio. Infatti, come è stato detto più volte, i porti costituiscono una parte importantissima del nostro territorio, ma, a loro volta, hanno bisogno di quel completamento indispensabile che favorisca la mobilità delle merci e le *joint venture* da realizzare con quei Paesi che portano merci non soltanto per farle transitare ma anche per concorrere a costituire rapporti che, attraverso il *made in Italy*, le rendano merci diverse.

I porti si giocano tutto in questo, e finalmente siamo di fronte a quella svolta che ci fa passare dai proclami più volte fatti – purtroppo, in quanto proclami, sono stati destinati nel tempo a restare inattuati – alla concretezza delle norme che state approvando.

Per conseguire questi obiettivi di sistema – dobbiamo parlare di sistema economico – ho condiviso, per quanto mi è stato reso possibile, la strategia prescelta dall'8ª Commissione che, in sinergia con l'Esecutivo, ha inteso porre a termine interventi puntuali per ovviare alle principali criticità evidenziate nell'arco di diciotto anni di vigenza della legge n. 84 del 1994. Consentitemi di dire, onorevoli senatori, che ho potuto registrare personalmente, nelle occasioni nelle quali sono stato chiamato, la forza, la tenacia e la passione con cui sono stati affrontati dall'intera Commissione i temi tanto importanti per la nostra economia.

Devo dare atto, onorevoli senatori, al presidente della 8ª Commissione, senatore Grillo, relatore di questo disegno parlamentare, di essersi prodigato nell'arco di tanti anni. Ho seguito, infatti, questi temi anche nelle mie precedenti esperienze. Come cittadino italiano devo dargli atto di essersi prodigato in una paziente opera di tessitura della trama di questa riforma, che oggi sta vedendo la luce anche per merito di una proficua ed armonica cooperazione tra l'Esecutivo e il Senato. Di questo il senatore Grillo ha dato atto nel pomeriggio di ieri, nel corso della sua relazione.

Registro, dunque, la piena soddisfazione del Governo per una trasversale condivisione delle finalità della legge, che vede oggi in ampi tratti l'apprezzato consenso, che pure è stato ricordato, di un ampio ventaglio di forze politiche. Si trattava, come è stato detto, di armonizzare quanto già era tracciato dalla legge n. 84 del 1994, cioè di soddisfare l'esigenza di armonizzare la disciplina della *governance*, che ovviamente ha consentito e deve consentire il rilancio di un sistema di gestione portuale moderno, incentrato sulle autorità portuali. Molti di voi hanno ricordato che si deve assistere ad una significativa crescita dei traffici nei nostri scali marittimi. Ma l'esperienza di questi anni ci ha dimostrato che tra le potenzialità di cattura di questi traffici marittimi e quanto in realtà si è registrato c'è un divario forte.

Quindi, ci sono nuovi bisogni che attendono nuove risposte, che portano a considerare come ormai improcrastinabile la riforma che finalmente sta vedendo la luce e che (non ho bisogno certamente di ricordarlo a voi, quindi lo ricordo a me stesso) consta di punti essenziali quali il ruolo della fase di *planning* di crescita del territorio, la *governance*, la disciplina delle concessioni, il ruolo e della nomina dei presidenti delle autorità portuali, velocizzazione delle procedure per la realizzazione di opere pubbliche all'interno delle aree portuali.

Di particolare rilievo – consentitemi di dire – accanto a questo, proprio per quanto ho detto prima sulla necessità di vedere a sistema la infrastrutturazione del nostro Paese, è l'introduzione di sistemi logistici portuali, che hanno lo scopo di costituire per le autorità portuali, d'intesa con gli enti territoriali interessati, sistemi di coordinamento dell'attività di più porti e retroporti appartenenti a un medesimo bacino geografico

o al servizio di uno stesso corridoio transeuropeo. Questo è un elemento importante per chi come voi conosce quanto sia determinante il sistema con le sue intermodalità, perché i tanti porti che possono e che debbono essere sviluppati da soli non ce la possono fare. Sono chiacchiere quando si dice che un porto da solo possa competere con il resto del mondo. Non può accogliere un traffico di navi portacontainer che ormai nei prossimi anni sono destinate a essere ancora più grandi, e che si aggirano intorno ad una capacità di 15.000 –16.000 TEU. Soltanto con sistemi portuali integrati tra loro, nel rispetto delle funzioni delle autorità portuali e dei poteri rafforzati delle autorità portuali, come avete scritto, con puntualità, precisione e intelligenza in questo disegno di legge, potrà raggiungersi il risultato di arrivare all'obiettivo, qual è quello di diventare nuovamente non soltanto un Paese al centro del Mediterraneo, ma un Paese capace di cogliere la grande opportunità che viene data dai cambiamenti che ci sono nelle economie del mondo.

In questo il Governo credo abbia dato, come veniva ricordato, in questo breve spazio temporale nel quale ha potuto operare e può operare ancora, il suo contributo, sia dal punto di vista dell'accompagnamento di queste scelte strategiche che nello svolgere anche una funzione maieutica che accompagna le nuove scelte. È stato ricordato quello che in realtà è la rottura di un muro, di un *Chinese wall*, quale quello dell'autonomia finanziaria dei porti. Certo, non è l'entità finanziaria in sé che va colta, ma il segnale.

Io sono convinto che lo sviluppo che le economie dei porti potranno creare consentirà di sfondare alla grande questo uno per cento con il limite dei 70 milioni, e a quel punto non ci sarà nemmeno più bisogno di una grande opera di persuasione, perché i fatti economici nella loro fenomenica potranno testimoniare e dimostrare tutto questo.

Ci sono poi due aspetti che mi preme ricordare perché mi sono molto cari. Il primo è quello della defiscalizzazione. Si è aperto ai porti in una certa misura, ma questo non basta; bisogna andare ancora avanti sul tema della defiscalizzazione non solo per i porti ma per le infrastrutture in generale.

Inoltre, è importante la ricerca di strumenti finanziari. Nelle prossime settimane mi incontrerò ancora con i colleghi dell'Europa che guardano con attenzione a uno strumento finanziario che con queste caratteristiche esiste soltanto in Italia: i *project bond*. Forse il troppo poco tempo trascorso non ha ancora consentito di cogliere la potenzialità di tale strumento. I porti reclamano tanti, tanti soldi perché possano produrre tanti, tanti soldi. Questo significa cercare delle risorse. L'appetibilità verso i porti, in uno scenario normativo di certezze e di garanzie, è forte, è grande; occorrono però le risorse per investire nel loro ammodernamento. Ebbene, tali risorse hanno a disposizione un potentissimo strumento, in realtà una batteria di strumenti, tra i quali uno in modo particolare ha una potenza di fuoco enorme: quello dei *project bond*, obbligazioni legate alla capacità dell'infrastruttura di generare *cash flow*, ricchezza, che a quel punto, senza pesare né sul bilancio della finanza pubblica né su quello eu-

ropeo, consentono a chi evidentemente è titolare della concessione di rivolgersi al mercato non soltanto nazionale ma anche estero.

Questa è un'innovazione importante che credo possa fare la differenza per mettere assieme infrastrutturazione e leggi che svolgano una funzione di legame, di cerniera tra esigenze dei porti e ricerca delle risorse.

Credo pertanto che le disposizioni anche di carattere finanziario oggi in esame, seppure non costituiscano la soluzione definitiva, rappresentino anche un importante corollario all'implementazione normativa in corso.

Concludo auspicando che la riforma oggi sottoposta all'esame del Senato, frutto di lunghi anni di confronto e di analisi improntati a pragmatismo e concretezza, possa finalmente trovare rapida attuazione dopo il vaglio dell'altro ramo del Parlamento, rappresentando così non solo il coronamento dei tanti sforzi profusi a sostegno dei nostri porti ma anche un fattivo contributo – lo ripeto – per il Paese e per il rilancio dell'economia nazionale.

Sulla decisione della Corte costituzionale federale tedesca relativamente ai meccanismi finanziari introdotti dall'Unione europea

PRESIDENTE. Colleghi, penso di dover dare una comunicazione importante per l'Europa, che attendevamo.

La Corte costituzionale federale tedesca ha considerato costituzionalmente legittimi l'ESM, cioè il Meccanismo europeo di stabilità, e il *fiscal compact* (*Applausi dai Gruppi PdL e PD*), ponendo due condizioni. Quella che credo debba far riflettere anche noi è che i due rami del Parlamento tedesco siano informati delle decisioni che di volta in volta l'ESM ed il suo funzionamento richiedono; mi sembra una condizione importante per tutti perché chiama in causa un ruolo importante dei Parlamenti nel raggiungimento delle ulteriori tappe nella costruzione dell'Unione europea.

L'altra condizione è che l'intervento della Germania per il fondo ESM non superi 190 miliardi di euro senza il via libera del *Bundestag*.

È comunque una decisione importante che credo dobbiamo salutare con grande soddisfazione. (*Applausi dai Gruppi PdL, PD e CN:GS-SI-PID-IB-FI*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 143-263-754-2403 (ore 10,34)

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a dar lettura dei pareri espressi dalla 1ª e dalla 5ª Commissione permanente sul disegno di legge in esame e sugli emendamenti.

BONFRISCO, *segretario*. «La 1^a Commissione permanente, esaminato il testo proposto all'Assemblea dalla Commissione di merito per i disegni di legge in titolo, nel presupposto che la materia »porti e aeroporti civili«, ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, è di competenza concorrente e che, pertanto, le norme ivi previste, da considerarsi principi fondamentali, sono di pertinenza della legislazione statale, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo, con le seguenti osservazioni:

– all'articolo 5, comma 1, capoverso «Articolo 5-ter» comma 3, occorre verificare se sia ragionevole esentare da qualsiasi ulteriore titolo abilitativo edilizio e demaniale la realizzazione di strutture di interesse turistico-ricreativo dedicate alla nautica da diporto, in considerazione delle possibili competenze degli enti locali in materia;

– all'articolo 14, si segnala che le disposizioni ivi previste, per la parte in cui fanno riferimento ai porti di «categoria III» (porti di rilevanza economica regionale o interregionale), appaiono eccessivamente invasive dell'autonomia costituzionalmente riconosciuta in materia alle Regioni. Tale criticità si palesa, in particolare, in ordine alle norme recate dai commi 3, 4, 8 e 9.

Esaminati altresì i relativi emendamenti, esprime, per quanto di competenza, i seguenti pareri:

– sull'emendamento 2.206 parere non ostativo, segnalando che la facoltà di istituire sistemi portuali su base internazionale appare più propriamente riconducibile alla esclusiva competenza dello Stato;

– sugli emendamenti riferiti all'articolo 14 parere non ostativo, richiamando le osservazioni espresse sul testo in riferimento al medesimo articolo;

– sui restanti emendamenti parere non ostativo».

«La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il testo dei disegni di legge in titolo, esprime, per quanto di propria competenza, parere non ostativo condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla seguente riformulazione del comma 2 dell'articolo 16: "Il fondo è alimentato da un accantonamento nella misura del cinque per cento delle risorse statali che, successivamente alla data di entrata in vigore della presente legge, sono destinate a investimenti di ANAS S.p.A. e di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. da finalizzare nell'ambito dei rispettivi contratti di programma".

Esaminati gli emendamenti, formula un parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 6.201, 6.204, 6.205, 6.0.200, 8.0.200, 13.200, 13.214, 14.207, 14.0.200, 14.0.202, 14.0.205 e 15.0.200.

Sugli emendamenti 6.217 e 6.218, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'inserimento di una clausola di invarianza finanziaria.

Il parere resta sospeso su gli emendamenti 8.207, 14.202, 14.206, 14.208 e 14.0.206.

Sui restanti emendamenti il parere è di nulla osta».

«La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti sospesi e gli ulteriori emendamenti trasmessi dall'Assemblea 2.201 (testo 2), 2.202 (testo 2), 3.209 (testo 2), 7.201 (testo 2), 8.300, 8.0.300, 9.300 e 16.700 esprime parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 14.0.206, 14.202, 14.206, 14.208, 2.202 (testo 2) nonché, a rettifica del parere precedentemente espresso, sulla proposta 14.0.201. Il parere è di nulla osta su tutti i restanti emendamenti».

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno, che si intendono illustrati e sui quali invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

GRILLO, *relatore*. Signor Presidente, in questi ordini del giorno il senatore Musso ripropone argomenti che sono già stati dibattuti a lungo e sui quali però il disegno di legge offre una risposta. Il parere sull'ordine del giorno G100 è quindi contrario, come pure sul G101, che riguarda i dragaggi, perché il Governo un mese fa ha provveduto con una norma che giudichiamo molto positiva. Al di là della parte dispositiva, il parere è quindi contrario.

L'ordine del giorno G102 rafforza invece l'opinione comune a tutta la Commissione sulla necessità di andare avanti sull'autonomia finanziaria: quindi il parere è favorevole.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signor Presidente, mi rimetto all'Aula sull'ordine del giorno G100, mentre suggerirei di espungere l'ultimo capoverso della premessa del G101, riformulando come segue l'impegno del Governo: «a valutare l'opportunità di adottare nuove norme in materia di dragaggi dei fondali, secondo i principi emersi (...)» (il testo poi prosegue secondo la proposta del senatore Musso). In tal caso, il parere è favorevole.

Sull'ordine del giorno G102 esprimo parere favorevole, proponendo però la seguente riformulazione del dispositivo: «a valutare l'opportunità, compatibilmente con le esigenze di finanza pubblica, di rafforzare l'autonomia finanziaria (...)» (il testo poi prosegue secondo la proposta del senatore Musso).

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'ordine del giorno G100.

BELISARIO (*IdV*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BELISARIO (*IdV*). Signor Presidente, sull'ordine del giorno G100 il Gruppo dell'Italia dei Valori esprimerà voto favorevole, perché riteniamo che in un periodo in cui, anche tramite i provvedimenti approvati dai due rami del Parlamento, si sta cercando di ridurre della spesa pubblica, sia

assolutamente auspicabile il contenimento dei costi derivante dall'accorpamento delle autorità portuali.

Per quanto riguarda il G101, non vi è dubbio che ci sia la necessità del dragaggio per consentire l'ingresso nei nostri porti anche a navi che hanno bisogno di particolari profondità. È evidente, però, che siamo contrari a che questo avvenga in deroga alle prescrizioni relative alla tutela ambientale e del paesaggio, perché ritengo che in tal modo si farebbe molto danno.

Il Gruppo dell'Italia dei Valori è poi decisamente contrario all'ordine del giorno G102, perché – come spiegheremo nel corso del dibattito – appare davvero una forzatura andare a concedere un'esagerata autonomia finanziaria, quando ve n'è già una amministrativa molto larga ed importante. (*Applausi del senatore Pedica*).

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno G100, presentato dal senatore Musso.

Non è approvato.

Senatore Musso, accoglie le riformulazioni proposte dal Governo sugli ordini del giorno G101 e G102?

MUSSO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*). Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Invito dunque il relatore ad esprimersi sui due ordini del giorno così riformulati.

GRILLO, *relatore*. A seguito delle modifiche proposte dal Governo e accolte dal senatore Musso, esprimo parere favorevole sugli ordini del giorno G101 e G102.

PRESIDENTE. Essendo stati accolti dal Governo, gli ordini del giorno G101 (testo 2) e G102 (testo 2) non verranno posti in votazione.

Procediamo all'esame degli articoli, nel testo unificato proposto dalla Commissione.

Passiamo all'esame dell'articolo 1, sul quale sono stati presentati emendamenti che invito i presentatori ad illustrare.

CASSON (*PD*). Signor Presidente, sarò breve perché mi rifaccio all'illustrazione più ampia che ho effettuato ieri durante la discussione generale. Con l'emendamento 1.201 (testo corretto) si fa riferimento a un'integrazione alla parte finale dell'articolo 1 della legge n. 84 del 1994, in cui si riordinano – credo in maniera molto opportuna e corretta anche dal punto di vista costituzionale – le competenze all'interno delle circoscrizioni portuali. Nell'ultima parte si fa riferimento in particolare ai poteri delle autorità portuali o, laddove non istituite, delle autorità competenti, e viene dato un ampio mandato nell'amministrazione delle aree e

dei beni del demanio marittimo. Molto correttamente, soprattutto dal punto di vista costituzionale, vengono fatte salve le eventuali competenze regionali.

L'integrazione proposta, relativa a Venezia e alla sua laguna, si basa sul fatto che si tratta di un territorio particolarmente delicato, in particolare la laguna che in certe parti è stata anche compromessa. Quindi, è opportuno che venga salvaguardata tale delicatezza ambientale facendo rinvio alla normativa speciale che già esiste per la salvaguardia di questo territorio, sottolineando altresì che su tale materia è in corso di esame, (di illustrazione e poi di votazione degli emendamenti) presso la 13^a Commissione una rivisitazione della legge speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna. Propongo pertanto un'integrazione volta al rispetto dell'autonomia territoriale e alla salvaguardia della laguna.

PRESIDENTE. Il restante emendamento si intende illustrato.

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

GRILLO, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sugli emendamenti 1.200 e 1.201 (testo corretto).

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.200, presentato dal relatore.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.201 (testo corretto).

INCOSTANTE (*PD*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

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

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.201 (testo corretto), presentato dal senatore Casson.

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione.*)

Il Senato approva. (*v. Allegato B.*)

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 143-263-754-2403

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 1, nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 2, sul quale sono stati presentati emendamenti che invito i presentati ad illustrare.

DONAGGIO (*PD*). Signor Presidente, vorrei illustrare la seconda parte del testo dell'emendamento 2.202 (testo 2), che riguarda il sistema di installazione di paratie mobili e l'accesso regolato dei porti di Venezia e Chioggia. Questa richiesta nasce dal fatto che la specificità del porto di Venezia e del porto di Chioggia, come già sottolineato ieri nella discussione generale, rende necessarie previsioni normative *ad hoc*; d'altronde, Venezia in tutti questi anni è stata oggetto di legislazione speciale. Simili previsioni devono tenere in considerazione la morfologia e le caratteristiche infrastrutturali atipiche dello scalo veneziano, ancora più evidenti con il completamento del sistema del MoSE, che fanno di Venezia non solo l'unico porto lagunare in Italia e in Europa, ma anche un porto regolato.

A livello europeo, tale *status* di porto regolato dall'apertura e chiusura delle bocche è ritrovabile nello Schelda, in cui vige un regolamento di avvicinamento, entrata e uscita dalle banchine, nel Tamigi e a Rotterdam. Tuttavia, proprio in considerazione delle peculiarità appena 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, in un'ottica di semplificazione delle procedure e di implementazione della concorrenzialità del sistema portuale italiano.

Si tratta, in sostanza, di mettersi al passo non solo con l'esistente, ma anche con le trasformazioni del sistema portuale italiano, in particolare su Venezia e Chioggia, che si stanno effettuando in questo momento. In questo modo la legislazione interverrebbe non successivamente, ma in concomitanza con la realizzazione di un'opera per la quale sono state impiegate ingenti risorse pubbliche.

CASTELLI (*LNP*). Signor Presidente, desidero portare all'attenzione dell'Aula un dato che concerne i porti di categoria III, quelli militari, rispetto ai quali gli enti locali, nel testo proposto, non possono intervenire in alcun modo nella pianificazione.

Sappiamo quante problematiche hanno sollevato in questi anni le servitù militari all'interno di alcune Regioni, nella fattispecie in Sardegna e nel Friuli-Venezia Giulia. Ebbene, l'emendamento 2.208, per le opere pianificate all'interno delle aree finalizzate alla difesa militare, prevede non soltanto che l'autorità marittima sia sentita, (che equivale ad espletare un atto formale per poi fare ciò che si vuole), ma che le azioni vengano portate avanti di concerto, e quindi con il parere cogente dell'autorità marittima, garantendo in tal modo una voce locale su quanto viene deciso. Credo si tratti di una questione che rientra nello spirito di questa legge, che si propone di dare maggiore autonomia sia amministrativa che finanziaria, anche se quest'ultima purtroppo solo in piccola parte, mentre avremmo voluto attribuirne di più.

Mi sembra pertanto che l'emendamento 2.208 sia nel solco indicato dalla legge.

PRESIDENTE. I restanti emendamenti si intendono illustrati.

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

GRILLO, *relatore*. Esprimo ovviamente parere favorevole sugli emendamenti 2.201 (testo 2), 2.205 e 2.207. Quanto all'emendamento 2.202 (testo 2), invito i presentatori a ritirarlo o a presentare un ordine del giorno; diversamente il parere è contrario.

Il parere è poi contrario sugli emendamenti 2.200, 2.203, 2.204, 2.206 e 2.208.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Mi rimetto all'Aula sull'emendamento 2.203, perché si tratta di attribuire alle Camere la possibilità di esprimere un parere sullo schema di decreto, nonché sull'emendamento 2.204.

Il parere è conforme a quello del relatore sui restanti emendamenti.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.201 (testo 2), presentato dal relatore.

È approvato.

Senatore Tomaselli, accoglie l'invito al ritiro dell'emendamento 2.202 (testo 2) e alla sua trasformazione in ordine del giorno, formulato dal relatore?

TOMASELLI (*PD*). Sì, signor Presidente. Appena predisposto, faremo pervenire il testo dell'ordine del giorno alla Presidenza.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.200, presentato dal senatore De Toni.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.203, presentato dal senatore De Toni.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.204, presentato dal senatore Esposito.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.205, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.206, presentato dal senatore Musso.

Non è approvato.

L'emendamento 2.207 è assorbito dall'approvazione dell'emendamento 2.201 (testo 2).

Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.208.

MURA (*LNP*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

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

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 2.208, presentato dal senatore Castelli.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 143-263-754-2403

PERDUCA (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PERDUCA (*PD*). Signor Presidente, nella precedente votazione ho sbagliato a votare: il mio intendeva essere un voto contrario e non un voto a favore.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto.

Metto ai voti l'articolo 2, nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 3, sul quale sono stati presentati emendamenti che invito i presentatori ad illustrare.

FERRANTE (*PD*). Signor Presidente, intendo illustrare l'emendamento 3.203, a mia prima firma, e l'emendamento 3.205, a prima firma del senatore Della Seta, perché entrambi intervengono sulla stessa questione. Con tali emendamenti solleviamo l'argomento e chiediamo ai colleghi e al relatore di prendere in esame il ragionamento per cui, piuttosto che costituire un ennesimo organismo, una nuova commissione, che dovrebbe operare per il controllo di valutazione ambientale e strategica, non sia meglio riferirsi e avvalersi della commissione VIA/VAS, già operante presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che assolverebbe alla stessa funzione, senza bisogno di un nuovo organismo, che nel testo che viene proposto verrebbe creato *ad hoc*, pariteticamente, dal Ministero dell'ambiente e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Credo che gli emendamenti presentati da me e dal collega senatore Della Seta rispondano anche all'esigenza di risparmiare e di non aggiungere nuovi organismi, quando già abbiamo «in pancia» – come si suol dire – nel Governo organismi che potrebbero utilmente assolvere alla funzione proposta.

Per questo chiedo che il relatore rifletta sull'ipotesi di modificare in questo senso l'articolo in esame.

CASTELLI (*LNP*). Signor Presidente, illustro l'emendamento 3.204, identico al precedente. Il collega Ferrante ha addotto le stesse motivazioni che vorremmo addurre anche noi, perché il testo non è chiaro. Sarebbe infatti che venga sovrapposta una nuova commissione a quella già esistente e che per legge si deve occupare delle medesime questioni. Ora, da alcune interlocuzioni con il relatore, sembrerebbe che, invece, la *ratio* della legge sia quella per cui, all'interno delle operazioni che riguardano il provvedimento in esame, questa nuova commissione sia sostitutiva. Ma allora bisogna che il testo venga integrato in maniera che ciò sia chiaro, e che non ci sia una sovrapposizione di due commissioni diverse, oppure che venga data un'interpretazione autentica.

In ogni caso va chiarito questo nodo. Se ciò avverrà, come io suppongo, allora il nostro emendamento, ma ritengo anche quello dei colleghi, diventerebbe ultroneo e noi lo ritireremo.

PRESIDENTE. I restanti emendamenti si intendono illustrati.

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

GRILLO, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario sull'emendamento 3.200.

Invito al ritiro dell'emendamento 3.201, perché il parere favorevole viene espresso sull'emendamento 3.202, che in qualche modo comprende gli stessi argomenti. Diversamente, parere contrario.

Quanto agli emendamenti 3.203 e 3.204, insistiamo per difendere la formulazione contenuta nel testo approvato dal Comitato ristretto, perché secondo noi immagina una procedura più snella e più veloce, riferita esclusivamente ai porti. Vogliamo quindi evitare che la procedura, che peraltro negli ultimi anni ha funzionato riguardo ad altri settori, non venga modificata. Quindi, il parere è contrario.

Sugli emendamenti 3.205 e 3.206, invito al ritiro, altrimenti il parere è contrario.

Esprimo naturalmente parere favorevole sull'emendamento 3.207.

L'emendamento 3.208 sarebbe sostanzialmente assorbito nel caso di approvazione dell'emendamento 3.207.

Sull'emendamento 3.209, nella riformulazione proposta dal senatore Castelli, con il termine che scende a 15 giorni, esprimo parere favorevole.

Esprimo parere contrario sugli emendamenti 3.210, 3.211, 3.212 e 3.213.

Esprimo parere favorevole sull'emendamento 3.214.

L'emendamento 3.216 è sostanzialmente assorbito dal precedente emendamento; quindi, invito al ritiro, altrimenti il parere è contrario.

Esprimo, infine, parere contrario sull'emendamento 3.215.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signor Presidente, il parere del Governo è conforme a quello del relatore.

Rispetto alle osservazioni espresse dal senatore Ferrante in sede di illustrazione, faccio presente che la norma che il Senato si appresta ad approvare non deroga alla disciplina in materia paesaggistica e ambientale, ma va soltanto ad individuare una procedura più speditiva, probabilmente perché, con le modifiche introdotte dal decreto-legge n. 90 del 2008, a seguito dell'emergenza rifiuti in Campania, la commissione nazionale ha avuto una sua articolazione molto significativa e, quindi, quel tipo di organismo verrebbe meno agli obiettivi che si propone l'attuale disegno di legge.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 3.200.

PARDI (*IdV*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PARDI (*IdV*). Signor Presidente, l'emendamento 3.200 è motivato dal fatto che interviene su uno dei punti di maggiore criticità di questo provvedimento.

L'articolo 3 del testo al nostro esame, che modifica il vigente articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è strutturato sulla base di un fraintendimento, che non ci risulta comprensibile sotto nessun profilo logico, della funzione degli obiettivi della valutazione ambientale strategica. L'argomento è delicato. Su questo tema riteniamo che bisogna evitare errori che – a nostro avviso – sono evidentissimi all'interno della nuova formulazione e che elenco con la massima semplicità.

Non c'è bisogno, come stabilito dal secondo periodo del comma 2 del nuovo articolo 5, di una commissione paritetica la quale, di fatto, creerà innanzitutto un'inutile confusione tra autorità competente – individuata nel Ministero dell'ambiente – e l'autorità portuale. In secondo luogo, interferisce sicuramente con il lavoro della commissione tecnica, costituita presso il Ministero dell'ambiente, competente in materia di valutazione di impatto ambientale e di valutazione ambientale strategica.

La verifica di assoggettabilità, che coinvolge soltanto soggetti competenti dal punto di vista amministrativo, non si può concludere – come viene scritto – in 30 giorni, perché in realtà nell'articolo 12 del decreto legislativo n. 152 del 2006 si stabilisce che i giorni necessari sono 90. Stabilire che si deve fare in 30 giorni ciò che è già stato fissato debba essere fatto in 90 non è accettabile.

Non si può – terzo elemento critico – procedere all'adozione del piano regolatore del porto prima che sia perfezionata la procedura di valutazione di impatto ambientale, anche perché ciò contrasta direttamente con un provvedimento precedente.

La procedura di consultazione sul rapporto ambientale non può esaurirsi in 30 giorni perché, anche in questo caso, un provvedimento precedente stabilisce il termine di 60 giorni. Il parere motivato dell'autorità competente non interviene nei termini «perentori» dei 30 o 60 giorni perché, anche qui, c'è una decisione del provvedimento precedente che stabilisce i 90 giorni.

Inoltre, il parere motivato non è positivo o negativo, come stabilisce il testo, al nostro esame: il parere motivato è motivato e basta. Non ha senso aggettivarlo.

L'ulteriore accelerazione delle procedure tramite la convocazione da parte dell'autorità portuale della conferenza dei servizi è in contrasto con quanto stabilito dal Titolo II, Parte seconda, del già citato decreto legislativo n. 152 del 2006.

Infine, la procedura di valutazione di impatto ambientale per le opere situate nei porti di categoria I e II non può essere affidata alla commissione paritetica, bensì alla commissione tecnica richiamata.

Da ultimo, sulla questione di insieme che tiene tutta questa logica, emerge che dai commi 3 e 6 del nuovo articolo 5 l'autorità portuale esercita un potere preminente rispetto agli altri enti pubblici locali interessati, *in primis* i Comuni, sui quali abbiamo presentato un altro nostro emendamento che interviene specificamente. Infatti, questi ultimi sono richiamati soltanto come attori di una possibilità di diniego, mentre il testo vigente dell'articolo 5 della legge del 1994 con il comma 2 risolve correttamente

la questione; scrive infatti che le «previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti».

Pertanto, invitiamo a votare a favore dell'emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 3.200, presentato dal senatore De Toni.

Non è approvato.

L'emendamento 3.201 è stato ritirato.

Metto ai voti l'emendamento 3.202, presentato dal relatore.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 3.203, identico all'emendamento 3.204.

FERRANTE (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRANTE (*PD*). Signor Presidente, dato che il relatore ha invitato a ritirare questo emendamento, pur non essendo del tutto convinto né dalle argomentazioni del relatore né da quelle del Governo, che condivido ma che non si riferiscono all'oggetto della proposta in esame, accolgo l'invito e ritiro sia l'emendamento 3.203 che l'emendamento 3.205.

PRESIDENTE. Senatore Castelli, anche lei ritira gli emendamenti 3.204 e 3.206, identici a quelli presentati dal senatore Ferrante?

CASTELLI (*LNP*). Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 3.207, presentato dal relatore.

È approvato.

Per quanto riguarda l'emendamento 3.208 si può dire che si tratti di un pleonasma, perché il senatore Musso chiede di aggiungere la parola «successivamente» dopo le parole «è adottato dal comitato portuale e viene». Si tratta quindi di una modifica formale, ma se il senatore Musso insiste per la votazione non posso dichiararlo assorbito.

MUSSO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*). Lo mantengo, signor Presidente.

GRILLO, *relatore*. Il parere è comunque positivo.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Il Governo concorda.

PRESIDENTE. Metto pertanto ai voti l'emendamento 3.208, presentato dal senatore Musso.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 3.209 (testo 2).

MURA (*LNP*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

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

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 3.209 (testo 2), presentato dal senatore Castelli.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (*v. Allegato B*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 143-263-754-2403

GRANAIOLA (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRANAIOLA (*PD*). Signor Presidente, dato che si è verificato un problema, vorrei specificare che il mio voto sull'emendamento 3.209 (testo 2) è favorevole.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto.

Metto ai voti l'emendamento 3.210, presentato dai senatori Musso e D'Alia.

Non è approvato.

L'emendamento 3.211 è stato ritirato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 3.212.

PARDI (*IdV*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PARDI (*IdV*). Signor Presidente, relativamente a questo emendamento la 1ª Commissione, nel parere reso sul testo unificato, aveva messo in evidenza che l'espressione «variante sostanziale» aveva bisogno di un chiarimento per specificare le varianti che necessitano del procedimento previsto per l'adozione del piano regolatore portuale. Dato che tale incertezza sulla «sostanzialità» non è stata risolta, noi proponiamo, con la massima semplicità, di sostituire le parole «varianti sostanziali» con le parole «tutte le varianti».

Presidenza del presidente SCHIFANI (ore 11,14)

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 3.212, presentato dal senatore De Toni.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.213, presentato dal senatore De Toni.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.214, presentato dal relatore.

È approvato.

Chiedo al relatore di esprimere il parere nuovamente sull'emendamento 3.216 del senatore Castelli, in quanto esso non è assorbito dall'approvazione del precedente emendamento.

GRILLO, *relatore*. Signor Presidente, invito il presentatore a ritirare questo emendamento perché, avendo approvato l'emendamento precedente, che chiama in causa il Consiglio superiore dei lavori pubblici solo per investimenti superiori ai 25 milioni, è ovvio che al di sotto di tale importo se ne occuperanno i provveditorati alle opere pubbliche. Questo emendamento è quindi pleonastico, e pertanto formulo un invito al ritiro.

CASTELLI (*LNP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASTELLI (*LNP*). Signor Presidente, faccio osservare al relatore che poc'anzi abbiamo approvato un emendamento che, con tutto il rispetto per il senatore Musso, non presentava alcun elemento modificativo del testo e quindi, secondo me, neanche doveva essere considerato ammissibile.

A mio avviso l'emendamento 3.216 precisa meglio il contenuto della norma e quindi forse è meglio inserire tale disposizione. Pertanto, lo manterrei.

GRILLO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRILLO, *relatore*. Signor Presidente, se il collega insiste, trasformo il mio parere in favorevole.

PRESIDENTE. Invito il rappresentante del Governo a pronunciarsi sull'emendamento in esame.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Il Governo concorda con il relatore.

PRESIDENTE. Passiamo dunque alla votazione dell'emendamento 3.216.

MURA (*LNP*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

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

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 3.216, presentato dal senatore Castelli.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (*v. Allegato B*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 143-263-754-2403

PRESIDENTE. L'emendamento 3.215 è stato ritirato.
Metto ai voti l'articolo 3, nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 4, sul quale è stato presentato un emendamento che invito il presentatore ad illustrare.

MUSSO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*). Signor Presidente, la procedura per l'approvazione dei piani regolatori portuali è una delle migliori innovazioni del provvedimento in esame. Lasciare la facoltà di scegliere il regime di approvazione, tra il vecchio e il nuovo, con questa norma transitoria pare eccessivo, perché potrebbe effettivamente danneggiare molti soggetti che risentono di una procedura di approvazione troppo lunga che segue ancora il vecchio regime.

Dare un termine di sei mesi entro il quale eventualmente completare la vecchia procedura altrimenti adeguarsi alle nuove norme sembra maggiormente rispondente all'interesse di chi attende, spesso per anni, i piani regolatori portuali.

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sull'emendamento in esame.

GRILLO, *relatore*. Signor Presidente, sull'emendamento 4.200 esprimo parere contrario.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Il parere del Governo è contrario, perché è già in vigore una norma a tutela.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 4.200, presentato dal senatore Musso.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 4.

È approvato.

Passiamo all'esame degli emendamenti volti ad inserire articoli aggiuntivi dopo l'articolo 4, che si intendono illustrati e su cui invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

GRILLO, *relatore*. Signor Presidente, esprimo naturalmente parere favorevole sull'emendamento 4.0.200 a mia firma.

L'emendamento 4.0.201 è un emendamento di buon senso. Tuttavia, poiché abbiamo già normato questi aspetti in altri provvedimenti, invito il presentatore a trasformare questo emendamento in un ordine del giorno.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Il parere del Governo è conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 4.0.200.

CASTELLI (*LNP*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASTELLI (*LNP*). Signor Presidente, mi consenta di fare una dichiarazione di voto, perché ritengo il tema dei dragaggi assolutamente fondamentale per la portualità italiana.

È stata prima sottolineata più volte, sia dal relatore che dal vice ministro Ciaccia, l'importanza di questo dato, attese anche le nuove navi che hanno pescaggi estremamente consistenti. Ma anche altri temi, che magari potrebbero sembrare di minore importanza, sono invece fondamentali per alcune realtà locali. Vorrei segnalare all'Aula una vicenda veramente paradossale che riguarda il porto di Buggerru. Credo che i colleghi sardi ne abbiano contezza.

Nella parte occidentale della Sardegna ci sono pochissimi porti, pur essendo quella una costa davvero bella e con potenzialità turistiche (e quindi economiche) molto importanti. La vicenda dell'Alcoa, come anche altre vicende, ci insegnano (tra l'altro, detto porto è limitrofo alla realtà dell'Alcoa e del Sulcis) quanto sia fondamentale creare posti di lavoro in Sardegna. Ebbene, è stato costruito un porto – tra l'altro uno dei pochi sulla costa occidentale – atto a ricevere il turismo da diporto, il quale però è stato completamente insabbiato dalle correnti marine dopo la sua costruzione: il pescaggio da qualche parte è di un metro, da qualche altra parte è di mezzo metro, per cui è assolutamente inagibile. Non si può dragare perché la zona è mineraria e, quindi, le sabbie portate nel porto sono ricchissime di metalli pesanti che derivano non solo dagli scarti di lavorazione della miniera di cento anni fa, ma anche dalla conformazione chimico-fisica del territorio. Intanto che sono nell'acqua, si tratta di sedimenti marini e quindi *nulla quaestio*. Gli abitanti di Buggerru, che fortunatamente godono di ottima salute, sono cresciuti facendo il bagno in acqua in mezzo al mercurio, al cadmio e a quant'altro, e – ripeto – godono di ottima salute. Nel momento in cui si toccano con una banna o soltanto con un cucchiaio, diventano rifiuti speciali che ovviamente dovrebbero essere conferiti in discariche apposite, secondo quanto prevede la legge, con difficoltà sia materiali che economiche insormontabili. *Ergo*, il porto di Buggerru è da anni inagibile perché nessuno può toccare quelle sabbie.

È chiaro che siamo di fronte ad una situazione paradossale che non è dovuta all'inquinamento dell'uomo, ma che non si riesce a risolvere.

Penso che esistano altri casi analoghi in Italia, per cui occorre che il Parlamento se ne faccia carico. Giustamente nessuno dà l'autorizzazione al dragaggio perché lo stabilisce la legge, che va giustamente rispettata.

Approfito quindi dell'occasione per segnalare questi temi e sollecitare prima di tutto noi stessi, membri delle Commissioni competenti, a risolvere problemi veramente paradossali. (*Applausi dal Gruppo LNP*).

FILIPPI Marco (*PD*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, credo sia opportuno che intervenga anch'io a nome del mio Gruppo per dichiarazione di voto sull'emendamento presentato dal relatore e per condividere con lo stesso l'invito a trasformare in ordine del giorno l'emendamento presentato dal senatore De Toni.

Colgo l'occasione anche per svolgere una breve e rapida riflessione sul tema esposto dal collega Castelli, inerente la questione dei dragaggi portuali. Detta questione ha costituito in tutti questi anni, se non il problema principale dei nostri porti italiani, sicuramente uno dei più rilevanti. Probabilmente ciò è dovuto anche al fatto che la normativa definita dal Testo unico ambientale ha inquadrato la specifica materia nella fenomenologia dei rifiuti e ha normato di conseguenza, spesso in maniera incomprensibile ed assurda, equiparando automaticamente – come ricordato dal senatore Castelli – sedimenti talvolta artificiali e talvolta naturali a rifiuti inerti, (nella migliore ipotesi), o pericolosi, assoggettando quindi paradossalmente strutture quali le vasche di colmata, felice intuizione infrastrutturale, a discariche.

Ovviamente, talvolta una normativa specifica di settore non è mai da disprezzare. Io credo che gli interventi fatti in questa legislatura dall'attuale Governo, anche con il precedente decreto sulle liberalizzazioni, e le norme che adesso si aggiungono abbiano davvero contribuito a sanare alcuni paradossi storici ed incredibili che nella nostra legislazione, e soprattutto nella vita corrente, si sono determinati, ritardando processi di sviluppo significativi per le nostre realtà portuali. Quindi il mio è davvero un convinto apprezzamento, e annuncio il voto favorevole agli emendamenti presentati.

MATTEOLI (*PdL*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MATTEOLI (*PdL*). Signor Presidente, non avrei chiesto la parola perché mi ritrovo perfettamente nelle parole dette dal senatore Castelli. Il problema dei dragaggi è sicuramente serio e credo sia il principale per i nostri porti. Sta crescendo la stazza delle navi in tutto il mondo.

Quindi, i fondali dovrebbero adeguarsi per consentire alle navi cosiddette giramondo di poter arrivare anche nei nostri porti.

Ma non avrei chiesto la parola se nella dichiarazione del collega Marco Filippi non fossero stati usati i termini «incomprensibili» e «assurde», relativamente alle norme contenute nel decreto legislativo n. 152 del 3 aprile 2006. Voglio ricordare al senatore Marco Filippi, che è un attento studioso dei problemi che riguardano i porti, che ci sono norme europee di cui il citato decreto legislativo non ha potuto non tenere conto. Lo dico perché il decreto legislativo n. 152 fu proposto dall'allora Ministro dell'ambiente e fu approvato dal Parlamento, e riteneva di dovere farsi carico delle norme europee. Quindi, non le si può definire «incomprensibili» ed «assurde» dato che era un obbligo inserirle in quel decreto legislativo.

Per il resto, l'emendamento n. 4.0.201 potrebbe anche essere approvato. Ha fatto bene il senatore De Toni a presentarlo perché ha consentito a tutti noi di poter mettere in evidenza ancora una volta un grande problema che riguarda i nostri porti. Ma concordo con il relatore che ha chiesto di trasformarlo in ordine del giorno, e a questa proposta mi adeguo. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

SANNA (*PD*). Domando di parlare per dichiarazione di voto in dissenso dal mio Gruppo.

PRESIDENTE. Ne prendo atto e le do la parola.

SANNA (*PD*). Intervengo in parziale dissenso dal mio Gruppo per informare il senatore Castelli che, nell'ambito del provvedimento sui dragaggi, evocato qui dal senatore Marco Filippi, il caso da lui citato – particolarissimo perché riguarda una zona storica mineraria, perimetrata come sito di interesse nazionale, dove effettivamente qualsiasi elemento viene trattato con un'attenzione del tutto particolare – è stato risolto dal legislatore proprio con un emendamento partito da quest'Aula che ha considerato il cosiddetto sedimento naturale, ovvero il fondo naturale marino, infiltrato geologicamente naturalmente da quei metalli pesanti che altrove sarebbero considerati inquinanti. C'è una considerazione che rende possibile il dragaggio, proprio nel porto di Buggerru, in termini molto più semplici, meno costosi e molto più naturali: si prende la sabbia pulita, anche se contenente metalli pesanti, e la si sposta un pochino più avanti rispetto a dove era o la si utilizza per fare ripascimenti.

Quell'atto è partito dal Senato; secondo me, è il caso di riconoscerlo. Siamo in attesa – probabilmente è questione di pochissimi giorni – dei progetti di dragaggio, ma anche dei regolamenti attuativi di quelle disposizioni che riguardano invece un tema che il legislatore dovrebbe seguire per rendere possibili le facilitazioni degli interventi sulle strutture portuali di cui anche oggi stiamo parlando.

Per questo motivo, considero sensato l'emendamento, ma mi asterrò.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 4.0.200, presentato dal relatore.

È approvato.

L'emendamento 4.0.201 è stato ritirato e trasformato nell'ordine del giorno G4.0.201 che, essendo stato accolto dal Governo, non verrà posto in votazione.

Passiamo all'esame dell'articolo 5, sul quale sono stati presentati emendamenti che si danno per illustrati e sui cui invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

GRILLO, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole ovviamente sugli emendamenti da me presentati 5.200, 5.201, 5.202, 5.205 5.206, nonché sugli emendamenti 5.203, identico al 5.202, e 5.207, identico al 5.206.

Il parere è invece contrario sull'emendamento 5.204, perché il termine di trenta anni è troppo limitato.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 5.200, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 5.201, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 5.202, presentato dal relatore, identico all'emendamento 5.203, presentato dal senatore De Toni.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 5.204, presentato dal senatore De Toni.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 5.205, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 5.206, presentato dal relatore, identico all'emendamento 5.207, presentato dal senatore De Toni.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 5, nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 6, sul quale sono stati presentati emendamenti che invito i presentatori ad illustrare.

MUSSO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*). Signor Presidente, l'emendamento 6.204 ripristina la formulazione originaria del testo della legge n. 84 del 1994, perché non si capisce come si possa classificare «ente pubblico non economico» un'autorità portuale. Sembra un principio assolutamente incongruente, in particolare alla luce delle modifiche che con questo provvedimento stiamo apportando all'ordinamento.

L'emendamento 6.214 è alquanto importante e riguarda l'istituzione di nuove autorità portuali per la quale il provvedimento stabilisce che debba sussistere uno fra due requisiti. Il primo riguarda una serie di limiti minimi di traffico che devono essere soddisfatti alternativamente, nelle rinfuse, nelle merci containerizzate e nei passeggeri. L'altro requisito riguarda il collegamento alle reti transeuropee, che può avvenire in modo più o meno diretto ma che, sostanzialmente, se vogliamo, c'è sempre. Credo invece sia importante stabilire, con l'approvazione di questo emendamento, che entrambi i requisiti debbano essere presenti, altrimenti si determinerebbe un proliferare di autorità portuali assolutamente incontrollato.

L'emendamento 6.215 propone di regolare – cosa che il provvedimento non fa – la possibilità di sopprimere l'autorità portuale laddove per cinque anni consecutivi vengano a mancare – quali che poi siano definiti – i requisiti per la sua istituzione e per la sua esistenza. Ricordo che il provvedimento attualmente non dispone alcuna possibilità per un porto di cessare di avere un'autorità portuale anche se non muovesse più alcun traffico.

L'emendamento 6.218 riguarda una situazione localizzata ma abbastanza peculiare del porto di Messina, in cui nel 1951 fu istituito un porto franco. Nel frattempo è stato varato il codice doganale comunitario. Nel frattempo, rispetto alle esigenze attuali, l'area allora prescelta è troppo piccola e per giunta soggetta a vincoli della Soprintendenza per i beni archeologici. Conseguentemente, l'emendamento prevede che ci sia la possibilità di spostare quel punto franco nell'ambito del territorio dell'autorità portuale di Messina e inoltre che la legge n. 51 del 1991 venga soppressa, ad eccezione del primo comma dell'articolo 1, e che venga invece seguito il codice comunitario doganale nel frattempo intervenuto.

RANUCCI (*PD*). Signor Presidente, gli emendamenti 6.208 e 6.211 prevedono entrambi, ove le autorità portuali svolgano direttamente esercizi accessori, che le partecipazioni detenute debbano essere cedute con procedure ad evidenza pubblica o liquidate entro ventiquattro mesi: ciò, in ossequio ad una liberalizzazione del mercato e anche ad un altro principio. Quando ero presidente di una società a partecipazione pubblica, l'allora direttore del Ministero del tesoro mi disse: «Si ricordi, il pubblico non deve mai essere in concorrenza con il privato». Quel direttore del Tesoro era il professor Mario Draghi. Credo che il Governo abbia voluto e man-

tenga tale principio, e quindi questi emendamenti tendono a aprire il mercato all'interno delle autorità portuali.

CASTELLI (*LNP*). Signor Presidente, illustro l'emendamento 6.217, che riguarda un tema fondamentale. Mi è stato fatto giustamente osservare che così come è stato stilato – e chiedo scusa per l'imprecisione, dovuta alla fretta 2 l'emendamento non è corretto dal punto di vista formale, perché di fatto non vengono espressi i termini della delega. Pertanto, dico subito che cercherò di trasformarlo in ordine del giorno, perché il tema è importantissimo. Trieste è uno dei nostri porti che potrebbero avere potenzialità enormi, non soltanto perché si trova all'interno del Corridoio 5 ma anche grazie ad un'operazione – consentitemi di rivendicarla, e mi sembra che il ministro Matteoli lo abbia fatto anche oggi sulla stampa – frutto di un lavoro molto forte e molto positivo che il Governo Berlusconi – e modestamente il sottoscritto – e il ministro Matteoli hanno fatto in Europa e che ha portato all'approvazione, all'interno delle TEN2T, anche del Corridoio Baltico-Adriatico, che è importantissimo.

Bene, Trieste si trova quindi in una posizione strategica fondamentale. Che cosa sta accadendo? Se uno va su «*Google Earth*» non riesce a capire la differenza tra il porto di Trieste e il porto di Capodistria, ma la questione fondamentale è che, come tutti sappiamo, Trieste è in Italia e Capodistria invece no. Significa che una nave che arriva là davanti, se approda nella banchina di sinistra ha dei costi che sono il doppio di quelli che può avere nella banchina di destra, che sta invece in Slovenia. Di più, la Slovenia, come ho detto ieri in discussione generale, sta costruendo a tappe forzate una ferrovia che arriva a Divaccia e che si inserisce nel quadro delle ferrovie europee, quindi avrà in breve tempo, rispetto a Trieste, il vantaggio di tariffe nettamente inferiori e di un collegamento ferroviario rapidissimo verso l'Europa.

Possiamo immaginare quale sarà la scelta del traffico marittimo in questo senso: ricordiamo, tra l'altro che lì i fondali non hanno bisogno di dragaggio, perché sono già molto elevati, per cui vi possono arrivare anche navi di alto tonnellaggio.

Le disposizioni dell'allegato VIII del Trattato di Parigi del 1947 prevedevano per Trieste la costituzione di zone franche, che sarebbero quindi un valore aggiunto tale da invitare i traffici internazionali a non andare a destra, ma venire comunque a sinistra dell'Alto Adriatico, perché a quel punto vi sarebbero vantaggi enormi dal punto di vista fiscale, quindi dei costi, tali da pareggiare quelli che oggi Koper ha nei confronti di Trieste stessa.

Il Governo italiano non ha mai fatto quasi nulla su questo tema: sono passati più di cinquant'anni e credo che oggi, alla luce delle considerazioni che ho mosso, che mi sembrano di buonsenso, varrebbe la pena garantire quanto i trattati internazionali ci consentono.

Ritiro dunque l'emendamento 6.217 che ho presentato, per trasformarlo in ordine del giorno, allo scopo di segnalare al Governo questo tema, che può diventare fondamentale per la città di Trieste. Qui, infatti,

abbiamo sentito voci condivisibili sulla necessità di essere competitivi e attrarre i traffici, nonché la solita storia, che sentiamo da anni, del grande molo nel Mediterraneo rappresentato dell'Italia. Non sarebbe male, però, che da queste considerazioni assolutamente alate e sicuramente condivisibili e positive passassimo a fatti concreti, che ci consentano di attrarre questi benedetti *container*. (*Applausi dai Gruppi LNP e PdL*).

PRESIDENTE. I restanti emendamenti si intendono illustrati.

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

GRILLO, *relatore*. Signor Presidente, sull'emendamento 6.200 esprimo parere contrario, mentre il 6.201 è improcedibile, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

Ritiro l'emendamento 6.202, ma chiederei qualche minuto di attenzione all'Aula, perché desidero motivare il senso di questa mia decisione. Sarò forse rimasto sorpreso, signor Presidente, per il fatto che nello stampato, a corredo del disegno di legge di riforma, compaiono più di 40 emendamenti presentati dal relatore. Perché questo? Nel Comitato ristretto dell'8^a Commissione, per accelerare i lavori, in una riunione abbiamo convenuto tra tutti i Gruppi che alcuni emendamenti, tra i tanti presentati per la Commissione bilancio, fossero condivisibili; dunque una quarantina di emendamenti riguardanti materie diverse era stata giudicata condivisibile da tutti i Gruppi che hanno lavorato nel Comitato ristretto. Ancorché non li avessi predisposti io come relatore, si è convenuto che questi fossero presentati in Aula da me, per dare il senso di un'unità di comportamento.

A questo punto, nel corso della mia relazione, ho anche aggiunto che, al momento del varo della legge n. 84 del 1994, i consorzi, gli enti e le aziende avevano più di 15.000 dipendenti, mentre oggi le 24 autorità portuali hanno meno di 1.200 dipendenti. Ne traggio motivo di dire che la battaglia sulla soppressione o sulla creazione di nuove autorità portuali non mi infiamma, né mi coinvolge. Difendo invece tutte le autorità portuali, in quanto, secondo la mia opinione, sono istituzioni che funzionano ed hanno il dovere di rispettare la parità di bilancio. Non mi pare quindi molto importante la battaglia per eliminare alcune o altre autorità portuali, e la stessa motivazione l'ho data al senatore Musso quando ha presentato l'ordine del giorno.

Tuttavia, dal momento che tutti i suddetti Gruppi l'avevano deciso, mi era parso doveroso presentare a nome loro questo emendamento. Registro però che sul punto non vi è più la predetta condivisione: non ha più senso che io, a nome di tutti, mantenga l'emendamento 6.202, anche se mi rendo conto che nella classifica dei porti italiani Manfredonia è all'ultimo posto e fatica a decollare, per una situazione di traffici e non solo.

Vorrei porre all'attenzione dei colleghi, come abbiamo detto in tanti nel corso della discussione generale, il fatto che quest'oggi il Senato sta concludendo un lavoro iniziato molti anni fa, portando a compimento

una riforma importante in un settore strategico del nostro Paese. Sono dispiaciuto che su una questione così marginale si registri una divisione, perché a me non pare di straordinaria importanza dividersi su questo punto. Ad ogni modo, stando così le cose, ritengo di dover ritirare quest'emendamento.

Esprimo parere contrario sull'emendamento 6.203 e sugli emendamenti 6.204 e 6.205, che sono peraltro improcedibili. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 6.206, ma va corretto aggiungendo: «Conseguentemente, all'articolo 8, comma 1, sopprimere la lettera d)». È un problema di *drafting*.

L'emendamento 6.207 è identico all'emendamento precedente del relatore e quindi il parere è favorevole su entrambi.

Invito i presentatori a ritirare l'emendamento 6.208, altrimenti il parere è contrario. Esprimo parere contrario sugli emendamenti 6.209, 6.210 e 6.211, mentre il parere è favorevole sugli emendamenti 6.212 e 6.213. Invito i presentatori a ritirare l'emendamento 6.214. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 6.215, a condizione che si espungano dal terzo rigo le parole «lettera a)».

Esprimo parere contrario sull'emendamento 6.216. L'emendamento 6.217 è stato trasformato in ordine del giorno, e raccomando tale trasformazione anche per quanto concerne l'emendamento 6.218, poiché non si tratta di materie omogenee alla riforma che stiamo facendo: sono invece materie sulle quali auspico che il Governo possa quanto prima intervenire per normare la vicenda dei punti franchi sparsi nei porti del nostro Paese.

L'emendamento 6.0.200 è improcedibile, e pertanto lo ritiro.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore, con le seguenti variazioni. Per quanto riguarda l'emendamento 6.208, abbiamo presentato la seguente riformulazione. Al comma 1, capoverso «articolo 6», al comma 6, dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: «Le partecipazioni detenute dalle autorità portuali in società che svolgono operazioni portuali ovvero attività ad esse connesse sono cedute, con procedure di evidenza pubblica, entro 24 mesi dalla data di entrata in vigore delle presenti disposizioni. Nello stesso termine di 24 mesi sono poste in liquidazione le società costituite ed interamente detenute dalle autorità portuali che svolgono operazioni portuali ovvero attività ad esse connesse».

Esprimo parere favorevole sull'emendamento 6.215. Vorrei invitare i presentatori dell'emendamento 6.218 a trasformarlo in ordine del giorno prendendo l'impegno, analogamente a quanto richiesto dal senatore Castelli che ha trasformato il suo emendamento 6.217 in ordine del giorno, a valutare l'introduzione di misure *ad hoc* sui punti franchi nel quadro di un prossimo provvedimento.

MONGIELLO (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONGIELLO (*PD*). Signor Presidente, intervengo per fare mio, a nome del Gruppo del Partito Democratico, l'emendamento 6.202 del relatore. Motiverò in breve le ragioni di tale scelta.

Ieri, in quest'Aula, abbiamo ascoltato il dibattito sul sistema portuale pugliese e sulla necessità di implementare il sistema infrastrutturale per competere con alcuni porti del Nord Europa, come Amburgo, Anversa, Rotterdam, oltre a rafforzare il sistema degli scambi con il Sud Europa. Tutti hanno concordato sulla necessità di sopprimere enti inutili, eliminare gli sprechi e rendere operative e più funzionali alcune strutture portuali.

Ebbene, vi voglio raccontare una bella storia. Lo scorso anno il porto di Manfredonia ha registrato il suo minimo storico con 780.000 tonnellate di traffico, dato questo che ha indotto la società che espleta il servizio di rimorchio in Puglia a ritirare il proprio rimorchiatore.

L'ente di Manfredonia, come molti colleghi sanno, è un ente fantasma che gestisce traffici modestissimi, spreca denaro pubblico per pagare le indennità dei commissari che da molti anni sono lì senza che abbiano compiuto un solo atto per migliorare l'operatività dell'infrastruttura portuale della capitanata. Lo stesso sottosegretario Improta, rispondendo alla Camera a due interrogazioni, un mese fa ha dichiarato che l'autorità portuale di Manfredonia è un organismo improduttivo, che succhia risorse economiche con circa il 50 per cento delle risorse destinate alle indennità dei commissari.

La Corte dei conti, negli anni 2006, 2009 e 2010, scriveva che l'autorità non aveva approvato un piano regolatore portuale, mai redatto piani operativi triennali e annuali e i volumi di affari restavano largamente al di sotto della legge n. 84 del 1994. Ragioni che hanno indotto, qualche anno fa, il Comune di Manfredonia, la Provincia di Foggia, la Camera di commercio di Foggia, con il *placet* della Regione Puglia, ad aderire al progetto di realizzazione dell'autorità portuale del Levante, in sinergia con i porti di Bari, Barletta e Monopoli, una rete aperta ai traffici commerciali e crocieristi in costante espansione.

La miopia politica e campanilistica ha impedito che Manfredonia partecipasse a questo progetto e ha favorito lo sperpero di denaro pubblico. Da donna della Provincia di Foggia, dico che vogliamo strutture operative che funzionino, non inutili carrozzoni che appartengono ad un passato che, grazie a Dio, non ci appartiene più.

Per tali ragioni, chiedo a tutti i senatori di votare a favore di questo emendamento. (*Applausi dal Gruppo PD*).

BATTAGLIA (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BATTAGLIA (*PdL*). Signor Presidente, vorrei aggiungere la firma all'emendamento 6.218.

MATTEOLI (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MATTEOLI (*PdL*). Signor Presidente, prendo la parola per esprimere apprezzamento su quanto ha detto il relatore Grillo ritirando l'emendamento 6.202. Mi pare che nell'intervento della collega Mongiello siano contenuti tutti i motivi per votare contro questo emendamento.

La legge che andiamo ad approvare prevede – a mio avviso molto opportunamente – che le autorità portuali debbano rispondere a dei parametri. Quindi, se l'autorità portuale di Manfredonia non raggiungerà questi parametri come tutte le altre sarà la legge stessa a cancellarla. Allo stato però essa esiste e noi dobbiamo mettere tutte le autorità portuali esistenti in condizione di poter lavorare verificando, nei prossimi anni, se raggiungono i parametri stabiliti.

Pertanto, se il legislatore approva questa norma ha già previsto di intervenire direttamente nel caso in cui non si raggiungano i parametri. È quindi giusto, a mio avviso, il ritiro dell'emendamento lasciando in piedi l'autorità portuale di Manfredonia.

FILIPPI Marco (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, mi dispiace contraddire il collega senatore Matteoli e soprattutto mi dispiace ancora di più che il relatore abbia ritirato, o, diciamo, sia stato costretto al ritiro dell'emendamento 6.202, perché credo davvero che la questione dell'autorità di Manfredonia, come ha esposto puntualmente la collega senatrice Mongiello, rappresenti una sorta di segreto – di Pulcinella –. Da tempo essa non ha i parametri per essere un'autorità portuale, ma da parte del Governo vi è un'inerzia amministrativa ad intervenire, nonostante siano stati nominati i commissari straordinari e i commissari liquidatori.

Pertanto il nostro voto al riguardo non potrà che essere favorevole all'emendamento 6.202, sul quale chiediamo il voto mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 6.200, presentato dal senatore Mascitelli.

Non è approvato.

Stante il parere contrario espresso dalla 5^a Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, l'emendamento 6.201 è improcedibile.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 6.202 presentato dal relatore, ritirato dal proponente e fatto proprio dalla senatrice Mongiello.

Essendo stato precedentemente ritirato, invito il rappresentante del Governo a formulare il proprio parere su tale emendamento.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signor Presidente, sull'emendamento 6.202 il Governo si rimette all'Assemblea, dopo aver precisato che l'emendamento 6.215 del senatore Musso, che l'Assemblea sarà chiamata a votare tra breve, individua già i parametri per procedere alla revisione delle autorità portuali. Pertanto forse si dovrebbe tenere opportunamente conto di questo nel voto che l'Assemblea si appresta ad esprimere.

PRESIDENTE. Procediamo dunque alla votazione dell'emendamento 6.202.

Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, precedentemente avanzata dal senatore Filippi Marco, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 6.202, presentato dal relatore, ritirato dal proponente e fatto proprio dalla senatrice Mongiello.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 143-263-754-2403

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 6.203, presentato dal senatore De Toni.

Non è approvato.

Stante il parere contrario espresso dalla 5^a Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, gli emendamenti 6.204 e 6.205 sono improcedibili.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 6.206.

GRILLO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRILLO, *relatore*. Signor Presidente, le chiedo un chiarimento tecnico: approvando l'emendamento 6.206 sono preclusi gli emendamenti

fino al 6.211 e dunque anche la riformulazione proposta dal Governo riguardo all'emendamento 6.208?

PRESIDENTE. È così, senatore Grillo.

Metto ai voti l'emendamento 6.206 (testo corretto), presentato dal relatore.

È approvato.

Risultano pertanto preclusi gli emendamenti da 6.207 a 6.211.

Metto ai voti l'emendamento 6.212, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 6.213, presentato dal relatore.

È approvato.

Risulta pertanto precluso l'emendamento 6.214.

Passiamo all'emendamento 6.215, su cui il relatore ha espresso parere favorevole a condizione che vengano effettuate alcune modifiche. Senatore Musso, accetta le modifiche proposte dal relatore?

MUSSO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*). Signor Presidente, insisto per la votazione del testo dell'emendamento così come è stato formulato.

GRILLO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRILLO, *relatore*. Signor Presidente, sull'emendamento 6.215 c'è un aspetto tecnico che non mi è chiaro: ne chiedo pertanto l'accantonamento.

PRESIDENTE. L'emendamento 6.215 è pertanto accantonato, anche se è intenzione della Presidenza riprenderne l'esame entro pochi minuti.

Metto ai voti l'emendamento 6.216, presentato dalla senatrice Poli Bortone.

Non è approvato.

L'emendamento 6.217 è stato ritirato e trasformato nell'ordine del giorno G6.217 che, essendo stato accolto dal Governo, non verrà posto ai voti.

BLAZINA (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BLAZINA (*PD*). Signor Presidente, vorrei dichiarare la mia contrarietà sull'ordine del giorno e chiedere comunque di metterlo in votazione per due motivi fondamentali. Intanto, perché pensiamo che questo tema, pur molto importante, in questo provvedimento non sia pertinente. Poi, e soprattutto, perché il documento è in contraddizione con una recente risoluzione approvata dalla Commissione esteri della Camera dei deputati, presentata trasversalmente dai deputati di Trieste e accettata dal Governo, che dopo tanti anni di immobilismo, come abbiamo sentito dal collega Castelli, finalmente sblocca la situazione, dando la possibilità, con un atto amministrativo del Governo o del prefetto, di spostare il punto franco all'interno delle altre aree portuali e anche retroportuali. Questo permetterebbe finalmente al porto di Trieste di mettersi in connessione con la città e incentiverebbe lo sviluppo delle attività economiche, l'occupazione e quant'altro.

Pensiamo che sarebbe più opportuno, prima di arrivare a questo atto amministrativo, che dovrebbe spostare, o interamente o in parte, la zona franca, predisporre tutto il necessario per poter sviluppare quell'area. (*Applausi dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. Senatrice Blazina, purtroppo non posso mettere in votazione l'ordine del giorno, perché risulta accolto dal Governo e lei non ne è la presentatrice.

INCOSTANTE (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

INCOSTANTE (*PD*). Signor Presidente, ricordo che in quest'Aula molte volte abbiamo chiesto la votazione degli ordini del giorno, anche se accolti.

PRESIDENTE. Sì, ma se la richiesta proveniva dal proponente.

INCOSTANTE (*PD*). No, signor Presidente, perché logica vuole che, anche per un ordine del giorno accolto, si chieda all'Aula di pronunciarsi. Tante volte lo abbiamo chiesto, proprio perché l'Aula potesse esprimersi. Non vedo la difficoltà.

PRESIDENTE. Senatrice Incostante, l'articolo 95, comma 5, conclude con: «I presentatori possono non insistere per la votazione». Quindi, *de relato*, si deduce che solo i presentatori abbiano il diritto di chiedere la votazione.

CASTELLI (*LNP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASTELLI (*LNP*). Signor Presidente, a questo punto accolgo la provocazione e chiedo anche il voto elettronico.

PRESIDENTE. Va bene.

CASTELLI (*LNP*). Mi lasci motivare la richiesta.

PRESIDENTE. Prego.

CASTELLI (*LNP*). Così come formulato, quest'ordine del giorno non preclude nulla rispetto a quanto illustrato dalla collega. Allora significa che evidentemente c'è solo una questione di invidia localistica nei confronti di chi ha portato avanti questa iniziativa da parte di chi non lo ha fatto.

Attraverso una votazione elettronica sarà chiaro all'opinione pubblica, soprattutto a quella di Trieste, chi vuole portare avanti la zona franca e chi, per bassi motivi politici, vuole impedire l'azione di altri Gruppi parlamentari e di altre forze politiche.

Accetto dunque la provocazione e chiedo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

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

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'ordine del giorno G6.217, presentato dal senatore Castelli.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (*v. Allegato B*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 143-263-754-2403

PRESIDENTE. L'emendamento 6.218 è stato ritirato e trasformato nell'ordine del giorno G6.218 che, essendo stato accolto dal Governo, non verrà posto ai voti.

Riprendiamo l'esame dell'emendamento 6.215, precedentemente accantonato.

MUSSO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MUSSO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*). Signor Presidente, la questione della lettera *a*) l'ho equivocata io, perché l'emendamento immediatamente precedente ha, di fatto, soppresso le lettere *a*) e *b*). Pertanto, chiedo conferma al relatore, ma ritengo che la richiesta di sopprimere la lettera *a*) sia un fatto formale. Altrimenti, se si riferisce al requisito del traffico, ritengo sia indispensabile mantenere la formulazione.

GRILLO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRILLO, *relatore*. Signor Presidente, noi abbiamo espresso parere favorevole all'emendamento 6.215 nell'integrità dello scritto. Non ci sono, secondo noi, modifiche da apportare.

PRESIDENTE. Mi segnalano gli Uffici che la lettera *a*) del comma 8 è stata cancellata con l'approvazione dell'emendamento 6.213.

Dobbiamo legiferare in maniera coerente.

GRILLO, *relatore*. Allora, signor Presidente, chiedo di nuovo un breve accantonamento.

PRESIDENTE. L'emendamento 6.215 è pertanto nuovamente accantonato.

L'emendamento 6.0.200 è stato ritirato.

Presidenza della vice presidente MAURO (ore 12,06)

PRESIDENTE. Buongiorno, colleghi.

Passiamo all'esame dell'articolo 7, su cui sono stati presentati emendamenti che invito i presentatori ad illustrare.

CASTELLI (*LNP*). Signora Presidente, l'emendamento 7.203 di fatto stabilisce che debba essere mantenuto il sistema di nomina dei presidenti delle autorità portuali così come previsto dalla legge n. 84 del 1994. Non che esso ci soddisfi. È stato sottolineato più volte – ed è vero – che ha creato parecchie problematiche nella nomina dei presidenti. Riteniamo, tuttavia, che il nuovo testo non risolva il problema ed abbia sostanzialmente un difetto, per noi abbastanza grave.

Se guardiamo l'impianto complessivo della legge, vediamo che essa dà un impulso all'autonomia dei porti imprimendo anche un'ulteriore spinta verso la concorrenzialità dei porti stessi. A nostro avviso, quindi, logica vorrebbe che le autorità portuali fossero di competenza locale, cioè delle Regioni, degli enti locali, dei Comuni, delle camere di commercio, delle forze economiche, proprio considerando che questa legge mantiene l'impianto concorrenziale tra i porti stessi. Di fatto, invece, viene proposta una norma che, dando un ruolo molto importante al Ministero, è forse più centralista di quella oggi prevista dalla legge.

Ora, è chiaro che se noi approviamo la modifica, essa resterà, dato che si tratterebbe di una materia innovata che sarebbe difficile modificare nuovamente. Se invece non modifichiamo la legge precedente avremmo spazio per poter meglio meditare questa situazione, magari alla Camera.

Dunque l'emendamento 7.203 è stato presentato non tanto nella convinzione che la norma di cui alla legge n. 84 del 1994 vada bene, ma piuttosto per evitare di intervenire in questo momento su una materia che andrebbe meglio considerata.

MUSSO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*). Signor Presidente, l'emendamento 7.205 prevede una modifica relativa al numero complessivo di mandati di un presidente di autorità portuale. Il provvedimento, opportunamente, prevede che non possano essere più di due nella medesima autorità portuale. Crediamo però utile evitare che si creino le premesse per una sorta di casta dei presidenti delle autorità portuali che potrebbero girare da un porto all'altro e restare tutta la vita a svolgere quel ruolo, cosa che questa legge non vieta. Sarebbe invece opportuno disporre, come prevede l'emendamento 7.205, che i due mandati complessivi si intendono su tutte le autorità portuali del Paese.

PRESIDENTE. I restanti emendamenti si intendono illustrati.

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunziarsi sugli emendamenti in esame.

GRILLO, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario sugli emendamenti 7.200, 7.203 e 7.204.

Esprimo, naturalmente, parere favorevole sugli emendamenti 7.201 (testo 2) e 7.202, da me presentati.

Esprimo, inoltre, parere contrario sull'emendamento 7.205, perché la norma contenuta nel provvedimento, collega Musso, dice chiaramente che i mandati non possono essere superiori a due. Punto!

Esprimo altresì parere favorevole sugli emendamenti 7.206 e 7.207, da me presentati. L'emendamento 7.208 è assorbito dal precedente.

Infine invito il presentatore a ritirare l'emendamento 7.209.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 7.200.

DONAGGIO (*PD*). Lo ritiro, signor Presidente.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 7.201 (testo 2), presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 7.202, presentato dal relatore.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 7.203.

MURA (*LNP*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

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

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 7.203, presentato dal senatore Castelli.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 143-263-754-2403

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 7.204.

PARDI (*IdV*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PARDI (*IdV*). Signor Presidente, l'articolo 117 della Costituzione chiama in causa le Regioni nel governo dei porti. Noi, con questo emendamento, prevediamo una soluzione chiara e semplice per la nomina del presidente dell'autorità portuale in modo da stabilire una connessione tra l'autorità del Ministero e l'autorità delle Regioni: proponiamo che la

scelta avvenga sulla base di una terna proposta dalla Regione, sentiti anche i Comuni, le Province finché ci sono, e la camera di commercio per stabilire una necessaria concertazione.

Chiedo inoltre la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

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

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 7.204, presentato dal senatore De Toni.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 143-263-754-2403

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 7.205.

MUSSO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MUSSO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*). Signora Presidente, intervengo per una brevissima dichiarazione di voto e per chiedere la votazione mediante procedimento elettronico.

La dichiarazione di voto si riferisce al fatto che, prendendo atto proprio di quanto detto dal relatore, noto che nella norma si dice proprio che il presidente rimane in carica per quattro anni e per non più di due mandati nella medesima autorità portuale: è esattamente quello che personalmente riterrei utile precisare in senso opposto, cioè non più di due mandati complessivamente, nella medesima o in differenti autorità portuali.

Chiedo il sostegno dei colleghi per la richiesta di votazione elettronica.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Musso,

risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 7.205, presentato dal senatore Musso.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 143-263-754-2403

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 7.206, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 7.207, presentato dal relatore.

È approvato.

Risultano pertanto assorbiti gli emendamenti 7.208 e 7.209.

Metto ai voti l'articolo 7, nel testo emendato.

È approvato.

Riprendiamo l'esame dell'emendamento 6.215, precedentemente accantonato.

GRILLO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRILLO (*PdL*). Signor Presidente, esprimo parere favorevole all'emendamento, avendo chiarito che dal testo proposto dal senatore Musso vanno espunte le parole «lettera a»).

PRESIDENTE. Passiamo dunque alla votazione dell'emendamento 6.215.

MURA (*LNP*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

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

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 6.215 (testo 2), presentato dal senatore Musso.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (*v. Allegato B*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 143-263-754-2403

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 6, nel testo emendato.

È approvato.

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sull'ordine del giorno G2.202, derivante dalla trasformazione dell'emendamento 2.202.

GRILLO, *relatore*. Signora Presidente, il parere sull'ordine del giorno G2.202 è favorevole.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno G2.202.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G2.202 non verrà posto in votazione.

Passiamo all'esame dell'articolo 8, sul quale sono stati presentati emendamenti che si intendono illustrati e su cui invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

GRILLO, *relatore*. Signora Presidente, esprimo parere contrario sugli emendamenti 8.201 e 8.200.

Il parere è favorevole sugli emendamenti 8.300, 8.202, 8.203 e 8.204.

Il parere è contrario sull'emendamento 8.205, mentre è favorevole sull'emendamento 8.206.

Esprimo parere favorevole sull'emendamento 8.207.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signora Presidente, il parere del Governo è conforme a quello del relatore, salvo che ci rimettiamo all’Aula sugli emendamenti 8.200 e 8.205.

PRESIDENTE. Metto ai voti l’emendamento 8.201, presentato dai senatori Musso e D’Alia.

Non è approvato.

Metto ai voti l’emendamento 8.200, presentato dal senatore Gamba.

Non è approvato.

Metto ai voti l’emendamento 8.300, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l’emendamento 8.202, presentato dal relatore, identico all’emendamento 8.203, presentato dai senatori Musso e D’Alia.

È approvato.

Metto ai voti l’emendamento 8.204, presentato dal relatore.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell’emendamento 8.205.

SERRA (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*). Chiedo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

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

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell’emendamento 8.205, presentato dal senatore Musso.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 143-263-754-2403

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 8.206, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 8.207, presentato dal senatore De Toni.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 8, nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame degli emendamenti volti ad inserire articoli aggiuntivi dopo l'articolo 8, che si intendono illustrati.

Stante il parere contrario espresso dalla 5^a Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, l'emendamento 8.0.200 è improcedibile.

Invito pertanto il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sull'emendamento 8.0.300.

GRILLO, *relatore*. Esprimo parere favorevole.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Anche il Governo esprime parere favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 8.0.300, presentato dal relatore.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 9, sul quale sono stati presentati emendamenti che si intendono illustrati e su cui invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

GRILLO, *relatore*. Esprimo parere favorevole sugli emendamenti 9.201 e 9.300 e parere contrario sull'emendamento 9.202.

Signora Presidente, presento un ordine del giorno il cui testo consegno alla Presidenza.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a dar lettura dell'ordine del giorno G9.100 presentato dal relatore, senatore Grillo.

DI NARDO, *segretario*. «Il Senato, in sede di discussione del disegno di legge Atto Senato n. 143- 263-754-2403 (riforma della legislazione in materia portuale),

premesso che:

il provvedimento in esame, anche in conformità con quanto recentemente disposto dall'articolo 5, comma 14, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, prevede che del collegio dei revisori dei conti delle autorità portuali possano far parte – oltre ad un funzionario del Ministero dell'economia e delle finanze – dipendenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in possesso di specifica professionalità;

considerato che:

al fine del corretto funzionamento del collegio dei revisori dei conti, è fondamentale che i componenti del collegio siano posti nelle condizioni di assicurare una costante presenza ai lavori dello stesso,

impegna il Governo:

in sede di indicazione dei componenti del collegio dei revisori dei conti che siano dipendenti del Ministero, a individuare preferibilmente soggetti che operano presso le strutture periferiche del Governo nel cui ambito di competenza ricade l'autorità portuale in questione».

PRESIDENTE. Invito il rappresentante del Governo a pronunciarsi sull'ordine del giorno e sugli emendamenti in esame.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno G9.100, in quanto recepisce le norme già approvate dal decreto-legge sulla *spending review*.

Per quanto riguarda gli emendamenti, esprimo parere conforme al relatore.

FILIPPI Marco (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILIPPI Marco (*PD*). Presidente, vorrei segnalare un problema di coordinamento in quanto rispetto agli emendamenti 8.0.200 e 8.0.300 qualcosa deve essere sfuggito: il primo infatti è stato giudicato improcedibile, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, mentre il secondo, oggettivamente presentato in ragione della corrispondente durata del comitato portuale con il presidente, è stato approvato. Segnalo la questione perché probabilmente qualche coordinamento rispetto alla norma dovrà essere effettuato.

PRESIDENTE. La ringrazio, senatore Filippi. La questione sarà affrontata in sede di coordinamento.

L'emendamento 9.200 è stato ritirato.

Metto ai voti l'emendamento 9.201, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 9.300, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 9.202, presentato dal senatore De Luca Vincenzo.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 9, nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 10.

Lo metto ai voti.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 11, su cui sono stati presentati emendamenti che si intendono illustrati e su cui invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

GRILLO, *relatore*. Esprimo parere favorevole su entrambi gli emendamenti.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Esprimo parere favorevole sugli emendamenti.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 11.200 (testo corretto), presentato dal relatore, identico all'emendamento 11.201 (testo corretto), presentato dal senatore De Toni.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 11, nel testo emendamento.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 12, su cui è stato presentato un emendamento che si intende illustrato e su cui invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

GRILLO, *relatore*. Esprimo parere favorevole.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 12.200, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 12, nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 13, su cui sono stati presentati emendamenti che invito i presentatori ad illustrare.

GIARETTA (*PD*). Signora Presidente, su questo emendamento, se non sbaglio, la 5^a Commissione permanente ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione. Nel merito mi piacerebbe argomentare (ma non è questa la sede), perché sono convinto invece che l'applicazione integrale di questa disposizione normativa porterebbe vantaggi per il pubblico erario, introducendo un sistema di maggiore concorrenza. Preferisco però ritirarlo, esponendo le motivazioni che avevano portato alla redazione di questo emendamento.

Non c'è dubbio che il sistema portuale italiano, com'è stato ricordato, ha dei problemi che dipendono dalla limitatezza della dotazione infrastrutturale, dal fatto che le dimensioni troppo modeste rendono più difficile sostenere la concorrenza internazionale. Non c'è dubbio però che una parte della problematica del sistema portuale italiano derivi ancora da una insufficiente concorrenza interna che possa agire positivamente sulla struttura dei costi.

Non c'è dubbio che la legge n. 84 del 1994 ha liberalizzato in modo consistente la parte terra dei porti: ciò che si fa sulle banchine è profondamente diverso da quello che si faceva prima dell'avvento della legge e dovremmo pensare che i porti italiani sarebbero semplicemente scomparsi se non ci fosse stata quella capacità di rompere una situazione consolidata.

Non c'è dubbio che questo sistema normativo permette di fare ulteriori passi avanti importanti, però non affronta una questione centrale: tutta la parte dei cosiddetti servizi tecnico-nautici, cioè la parte mare dell'organizzazione dei porti, resta affidata a meccanismi scarsamente o per niente concorrenziali. E guardate che questa è una componente importante dell'attività portuale. Non so se per gli altri porti è lo stesso, ma nel porto di Venezia, che è quello che conosco meglio, è una parte che porta circa il 30 per cento dei costi che deve sostenere un operatore. Noi invece stabiliamo che per questa parte del 30 per cento dei costi la concorrenza continua a non agire, cioè continuiamo ad agire con un sistema di tariffazione ancora legato al livello dei costi storici. In sostanza, se sono inefficiente, la parte pubblica mi riconosce questa inefficienza e paga a pié di lista. Non si introduce ciò che si è introdotto in tutto il resto del sistema delle concessioni pubbliche, cioè il sistema del *price cap*. L'emendamento tendeva ad affermare l'idea che anche questa parte va esposta alla concorrenza.

Sorge una domanda. È vero, il testo così com'è registra anche un'intesa tra le varie componenti del sistema portuale e dei vari interessi che si muovono. In questo caso è stata applicata la concertazione. E allora mi rivolgo al Governo che ha sostenuto alcuni limiti dell'esperienza di con-

certazione e sostiene, con il nostro appoggio, la necessità di aumentare il sistema della concorrenza e della liberalizzazione dei sistemi. Qui c'è ancora un lavoro da fare. Facciamo un passo in avanti. Mi piacerebbe che nel nostro progetto Italia anche il Governo affrontasse con più coraggio questa questione. Se con le parti sociali avessimo adottato gli stessi criteri in materia pensionistica e in materia del lavoro non avremmo varato le riforme che abbiamo fatto. Penso che anche in questo caso si possa agire con più coraggio. Lo lascio come tema, ma ritiro l'emendamento.

ESPOSITO (*PdL*). Signora Presidente, l'emendamento 13.201 intende superare alcuni dubbi interpretativi in ordine alla possibilità per le autorità marittime di attribuire priorità all'ormeggio delle imbarcazioni militari, legate chiaramente a particolari attività istituzionali e di carattere operativo. Permette quindi alle navi militari di attraccare temporaneamente agli ormeggi commerciali per svolgere alcuni ruoli istituzionali e, in particolare, per assicurare capacità di intervento in situazioni di crisi, per esercitare la sorveglianza integrata degli spazi marittimi e, ancora, per effettuare azioni di contrasto all'inquinamento marittimo. Quindi, si tratta solo di un ormeggio temporaneo e non fisso.

PARDI (*IdV*). Signora Presidente, vorrei dire due parole sulla questione sollevata nell'intervento del collega Giaretta, che è anche al centro del nostro emendamento 13.202. Mi riferisco ad una tradizione, non priva di suggestioni corporative, che produce disposizioni secondo le quali, in nome della sicurezza, si accetta di non avere concorrenza. Di fatto, in quasi tutti i porti esiste una sorta di consuetudine per cui i compiti in acqua sono attribuiti a gruppi consolidati che da moltissimo tempo fanno lo stesso lavoro e mantengono questa titolarità in base alla preminenza delle ragioni di sicurezza, perché si ritiene che solo loro possano essere capaci di fronteggiare le emergenze.

Ora vorrei aggiungere due note ai ragionamenti fatti dal collega Giaretta, che in gran parte condivido. In primo luogo, sul regime organizzativo dei servizi di questa natura è intervenuta una sentenza della Corte di cassazione del 2002, che ha reso chiaro come un'eventuale liberalizzazione dei servizi tecnico-nautici non possa essere esclusa dal vigente regime giuridico che disciplina gli stessi, rientrando nei poteri conferiti all'amministrazione dal codice della navigazione e dalle leggi del 1994.

A ciò va aggiunto che in un'indagine conoscitiva dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato è stato rilevato, in merito a questa situazione di assenza di concorrenza che desta preoccupazione, il generico riferimento alle ragioni di sicurezza della navigazione – quindi si entra proprio nel merito del punto 2 operato dagli organismi di regolazione per dedurre l'impossibilità di applicare qualsiasi meccanismo concorrenziale all'offerta dei servizi tecnico-nautici. Per cui il nostro emendamento tende a garantire una possibilità che fino ad ora non c'è stata: quella di una maggiore concorrenza, naturalmente non a scapito della sicurezza.

CASSON (*PD*). Signora Presidente, all'articolo 13 avevo presentato nove emendamenti in materia di servizi tecnico2nautici. Su invito del relatore, visto anche l'accordo intervenuto in Commissione tra i rappresentanti dei Gruppi, ritiro tutti gli emendamenti a mia firma.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto, senatore Casson.

I restanti emendamenti si intendono illustrati.

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

GRILLO, *relatore*. Signora Presidente, sull'emendamento 13.200, che è stato ritirato, volevo dare due chiarimenti, se mi consente, affinché rimangano agli atti dell'Assemblea.

È un tema vero, che abbiamo affrontato a più riprese: il problema esiste. Nella proposta di riforma abbiamo recepito, a fine 2007, un accordo firmato da tutte le associazioni che operano nei porti, e questo accordo è stato ribadito anche di recente da parte di tutti gli operatori. È possibile che, all'insegna di una maggiore concorrenza dei sistemi portuali, l'Unione europea approvi quanto prima una nuova direttiva per favorire un processo di liberalizzazione più spinto. Quando ciò avverrà credo che si creeranno le condizioni per rimettere in discussione le situazioni alle quali faceva riferimento anche poco fa il collega. Rilevo però – non perché a me piaccia assumere posizioni conservatrici – che molto spesso citiamo l'Italia come un Paese originale, perché ci sono le piccole e medie imprese che ne costituiscono il tessuto connettivo, la ricchezza. Si dice che dobbiamo fare delle politiche mirate al loro sostegno, ma poi, appena arriva un'informazione di denuncia, allora si comincia a dire che c'è poca concorrenza.

Nella nostra Commissione ci siamo occupati spesso anche di ferrovie, e su questo tema credo ritorneremo, ma vorremmo evitare che accadesse quanto si è verificato nel settore ferroviario, dove il processo di liberalizzazione è certamente andato molto avanti in Italia, tant'è che sono arrivati i francesi, mercé l'aiuto del dottor Montezemolo, che gestiscono tratte importanti dell'alta velocità, mentre le ferrovie italiane in Francia non riescono ad entrare, ancorché siano ben organizzate.

Per quanto riguarda l'emendamento 13.201, il senatore Esposito ha detto cose interessanti e condivisibili, ma, dal momento che ha parlato d'interpretazione, suggerirei di trasformarlo in ordine del giorno. Per quanto è dato sapere dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, già oggi le navi militari possono compiere quest'ormeggio, quindi facciamo pure un ordine del giorno che rafforzi tale prassi, già consolidata.

Sul 13.202 esprimo parere contrario, come pure sul 13.204, sul 13.207 e sul 13.215, mentre per l'emendamento 13.206 siamo in attesa di una riformulazione del Governo: diversamente, esprimo parere contrario.

PRESIDENTE. Senatore Esposito, accoglie la richiesta di trasformare l'emendamento 13.201 in ordine del giorno?

ESPOSITO (*PdL*). Signora Presidente, il relatore evidentemente riconosce la validità dell'emendamento, attraverso la sua richiesta di trasformarlo in ordine del giorno. Devo dire, però, che fino ad oggi vi sono state diverse interpretazioni da parte dell'autorità portuale: in questo modo – e sicuramente non con l'ordine del giorno – chiariamo una volta per tutte che questo si può fare. Non accolgo dunque la suddetta richiesta.

PRESIDENTE. Invito il relatore a pronunciarsi sull'emendamento 13.201.

GRILLO, *relatore*. Il parere del relatore è contrario, signora Presidente.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signora Presidente, per quanto riguarda l'emendamento 13.201, faccio presente che il capo del circondario marittimo con ordinanza può in ogni momento valorizzare, motivi di urgenza e necessità che interessino le singole unità militari, quindi è evidente che l'opportunità segnalata dal relatore di un ordine del giorno era condivisa dal Governo; altrimenti, il parere è contrario.

Per quanto riguarda l'emendamento 13.206, del senatore De Toni, proporrei una piccola riformulazione: «Al comma 1, lettera b), ultimo periodo, le parole: »nonché all'Associazione porti italiani« sono sostituite dalle seguenti «all'associazione maggiormente rappresentativa delle autorità portuali».

Conseguentemente, al comma 1, lettera c), capoverso *1-ter*, le parole «e dall'Associazione porti italiani» sono sostituite dalle seguenti «e dall'associazione maggiormente rappresentativa delle autorità portuali».

Su tutti gli altri emendamenti il parere è conforme a quello espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Il presentatore dell'emendamento intende accogliere la riformulazione proposta dal rappresentante del Governo?

PARDI (*IdV*). Sì, signora Presidente.

PRESIDENTE. Invito il relatore a pronunciarsi sull'emendamento così riformulato.

GRILLO, *relatore*. Il parere diventa favorevole, signora Presidente.

PRESIDENTE. L'emendamento 13.200 è stato ritirato.

Metto ai voti l'emendamento 13.201, presentato dal senatore Esposito.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 13.202, presentato dai senatori De Toni e Pardi.

Non è approvato.

L'emendamento 13.203 è stato ritirato.

Metto ai voti l'emendamento 13.204, presentato dal senatore De Toni.

Non è approvato.

L'emendamento 13.205 è stato ritirato.

Metto ai voti l'emendamento 13.206 (testo 2), presentato dai senatori De Toni e Pardi.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 13.207, presentato dal senatore De Toni.

Non è approvato.

Gli emendamenti 13.208, 13.209, 13.210, 13.211, 13.213, 13.214 e 13.212 sono stati ritirati.

Metto ai voti l'emendamento 13.215, presentato dal senatore De Toni.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 13, nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame degli emendamenti tendenti ad inserire articoli aggiuntivi dopo l'articolo 13, che invito i presentatori ad illustrare.

DONAGGIO (*PD*). Signora Presidente, la mia illustrazione riguarda gli emendamenti 13.0.201 e 13.0.204, ma si estende anche all'emendamento 14.215 poiché attiene allo stesso argomento. Si tratta di una materia che è sempre stata oggetto di grande discussione, anche in riferimento alla precedente legge. L'organizzazione del lavoro nei porti in Italia e il mercato delle imprese portuali sono incentrati su forme estremamente flessibili (anche considerate nel contesto europeo). Formalmente, il sistema di gestione delle operazioni e dei servizi portuali prevede che le cosiddette imprese terminaliste devono avere un programma di attività volto all'implemento dei traffici e alla produttività del porto in cui operano, ma per

essere autorizzate alla loro gestione devono essere dotate di un organico proprio ed adeguato al programma di attività. Oltre a questo, dispongono della facoltà di ricorrere a prestazioni di lavoro fornito dall'impresa o dall'agenzia specificatamente autorizzata dalle autorità competenti ai sensi dell'articolo 17 della legge n. 84 del 1994.

Occorre quindi, nell'interesse generale, disciplinare la concorrenza nei porti prevenendo disapplicazioni di normative che possano creare rischi sulla sicurezza e sulla salute dei lavoratori e degli utenti; solo in tal modo, infatti, si evita l'eventuale apertura del mercato a forme di concorrenza tra imprese basate anche sui differenziali di organizzazione e di qualifiche professionali al ribasso, con effetti negativi sulla sicurezza e sulla salute dei lavoratori e degli utenti.

Deve perciò essere inequivocabile che le imprese autorizzate a svolgere operazioni portuali ai sensi dell'articolo 16 della suddetta legge possono avvalersi della prestazione di lavoro temporaneo solo ricorrendo a imprese o agenzie autorizzate ai sensi dell'articolo 17. Solo nell'eventualità in cui le imprese autorizzate ai sensi dell'articolo 18, integrate con il ricorso al lavoro temporaneo, non siano in grado di far fronte alle esigenze tecnico-organizzative, determinate dalla necessità di particolari attrezzature e specifiche competenze altrimenti non reperibili, l'autorità concedente può autorizzare l'affidamento di attività portuali comprese nel ciclo operativo ad altre imprese purché già autorizzate ai sensi dell'articolo 16.

Tale appalto non solo dovrà riguardare un segmento identificabile e rilevante del ciclo operativo, ma in nessun caso potrà riguardare il ciclo completo delle attività portuali e dovrà essere impiegato personale non utilizzabile in altre attività.

Per quanto riguarda invece i servizi portuali, deve essere chiaro che si tratta di «prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali» e quindi non coincidenti con esse.

Va poi ribadito che la prestazione di lavoro temporanea prevista dall'articolo 17, unico soggetto che può avvalersi della somministrazione di manodopera nelle operazioni e servizi portuali, integra l'attività dell'impresa terminalista. È questo un passaggio essenziale perché porta con sé due implicazioni importanti per i servizi che il porto offre. La prima è che il lavoro temporaneo, per un migliore e corretto funzionamento del porto, possa essere fornito, oltre che per singoli avviamenti, anche in modo pianificato e organizzato per squadre con contratti di durata, che consentano interventi maggiormente strutturati più flessibili e affidabili.

Di fatto, il suddetto criterio è stato già introdotto dalle legge n. 84 del 1994 che, non a caso, parla di prestazione di lavoro temporaneo e non di manodopera, stabilendo quindi che l'impresa o agenzia non è un reclutatore di manodopera per l'impresa che di fatto la utilizza, ma un fornitore di lavoro sul quale ha una parte di potere organizzativo quando integra l'organizzazione dell'utilizzatore. Ciò considerando che la responsabilità della tutela della salute e sicurezza dei lavoratori, fermo restando le pertinenze e disposizioni impartite dal *terminal*, rimane di competenza, per la parte specifica, dell'impresa autorizzata ai sensi dell'articolo 17.

La seconda implicazione riguarda la possibilità dell'utilizzo di mezzi e di attrezzature ausiliari al lavoro portuale che non è impedito dalla legge n. 84 del 1994: il lavoro portuale non è esclusivamente un lavoro manuale ma, per sua natura, richiede l'ausilio di macchinari rendendo quindi sempre più necessaria la razionalizzazione dei mezzi presenti in un porto e sempre più decisive per l'intero sistema portuale regole funzionali, in realtà, alle stesse imprese.

Non deve poi essere trascurata la composizione degli organici. Infatti, per garantire la dovuta flessibilità necessaria al corretto funzionamento dei porti, la forza lavoro complessiva deve avere un giusto equilibrio funzionale alla salvaguardia dei livelli occupazionali complessivi esistenti. In tal senso vanno superate le norme che determinano l'integrazione dell'organico dell'impresa o agenzia ai sensi dell'articolo 17 definendo nuovi parametri amministrativi coordinati con la dimensione produttiva territoriale.

Infine, le imprese o agenzie di cui all'articolo 17 non rispondono solo a sé stesse e questo non solo per i vincoli (tariffari, organizzativi, societari, di mercato, eccetera) a cui sono sottoposte, ma in quanto sono allo stesso tempo impresa e fornitore di un servizio generale, un elemento di equilibrio a garanzia di tutti gli operatori e della dinamica dei traffici. Proprio per questa ragione costituiscono un elemento essenziale e di qualificazione per i porti; di conseguenza è interesse comune assicurare la loro presenza, adottando adeguati provvedimenti amministrativi, economici ed organizzativi.

PRESIDENTE. I restanti emendamenti si intendono illustrati.

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

GRILLO, *relatore*. Il parere è ovviamente favorevole all'emendamento 13.0.200 (testo corretto) a mia firma, mentre è contrario agli emendamenti 13.0.201, 13.0.202, 13.0.203 e 13.0.204.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Esprimo parere conforme a quello del relatore.

DONAGGIO (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DONAGGIO (*PD*). Signora Presidente, ritiriamo gli emendamenti 13.0.201 e 13.0.204, per consentire che restino vivi nella discussione e non vengano bocciati dall'Aula.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 13.0.200 (testo corretto), presentato dal relatore.

È approvato.

L'emendamento 13.0.201 è stato ritirato.

Metto ai voti l'emendamento 13.0.202, presentato dal senatore De Toni.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 13.0.203, presentato dal senatore De Toni.

Non è approvato.

L'emendamento 13.0.204 è stato ritirato.

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

**Sulla revoca dell'onorificenza concessa al presidente siriano Bashar al-Assad
Sul mancato funzionamento del sito Internet del Ministero dell'interno
adibito alla regolarizzazione dei lavoratori extracomunitari**

PERDUCA (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PERDUCA (*PD*). Signora Presidente, intervengo per due questioni. La prima è relativa all'intervento da me svolto ieri sera a fine seduta. Grazie al Sottosegretario in effetti mi è stato comunicato che il 31 agosto sono state restituite le onorificenze da parte del Governo di Assad e adesso sono nelle mani del nostro Governo.

La seconda questione riguarda una segnalazione relativa al sito del Ministero dell'interno, dove da due giorni è possibile inviare una richiesta per la regolarizzazione. Dopo un primo giorno in cui il sito non ha funzionato, è stato inviato un messaggio in cui si diceva finalmente che si poteva fare domanda. Probabilmente tale e tanta è la mole di richieste che tutto è stato bloccato. Poco fa, grazie all'ADUC (Associazione dei diritti utenti e consumatori) registrata per aiutare alcuni extracomunitari che vivono a Firenze, abbiamo fatto un'altra prova e non soltanto è ancora tutto bloccato, ma non si può scaricare il modulo visionabile da chi è registrato al sito. Detto sito, ci tengo a ricordarlo, è scritto esclusivamente in italiano e ha un manuale in formato PDF che dovrebbe poter essere scaricato, ma che anch'esso, fino a due secondi fa, quando stavo controllando prima di prendere la parola, non è ancora scaricabile.

Siccome la decisione del Governo di avviare questo processo di regolarizzazione va incontro a centinaia di migliaia di richieste (la Caritas stima in oltre mezzo milione i non italiani che potrebbero essere regolarizzati), anche se il Governo ha affermato di non essere pronto a regolarizzare tutti ma a prendere in considerazione un numero consistente di queste richieste, occorre quanto prima porre rimedio tecnico al malfunzio-

namento del sito. Proporrei inoltre di inserire le istruzioni anche in lingua inglese, francese, russa o romena, dal momento che già in italiano il procedimento è molto complesso e, se la tecnologia non funziona, la selezione naturale verrà fatta sul caso e su un minimo di conoscenza della lingua.

Per la risposta scritta ad interrogazioni

LANNUTTI (*IdV*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LANNUTTI (*IdV*). Signora Presidente, volevo portare all'attenzione dell'Aula l'articolo 15 del «decreto sanità» del ministro Balduzzi, che riguarda l'Opera nazionale assistenza orfani sanitari italiani (ONAOISI), un ente inutile che doveva essere sciolto da tempo e che il Governo continua invece a foraggiare imponendo odiosi balzelli a centinaia di migliaia di medici, farmacisti, veterinari e odontoiatri.

Questo articolo prevede che i medici debbano pagare all'ONAOISI, che ripeto doveva essere sciolta, alcuni balzelli per l'iscrizione a tale fondazione. Con l'approvazione di questo decreto-legge si sottraggono 450 milioni di euro, che dovevano già essere restituiti ai medici, ai farmacisti, ai veterinari e agli odontoiatri italiani.

Su questa vicenda, signora Presidente, colleghi, stanno attualmente indagando delle procure della Repubblica ed esistono migliaia di sentenze che riconoscono il diritto di 750.000 medici, farmacisti, veterinari e odontoiatri italiani ad avere indietro i contributi, che la Corte costituzionale ha dichiarato illegittimamente incassati dall'ONAOISI. Inoltre viene annullata, con una norma incostituzionale, la sentenza della Corte costituzionale n. 190 del 2007, che ha deciso che i soldi debbano essere restituiti.

Non mi stupisco di un Governo tecnico, che è asservito alle banche e che sul cosiddetto decreto giochi fa gli interessi anche – mi si permetta – di ambienti contigui alla criminalità: (abbiamo visto ciò che è accaduto), però signora Presidente, sollecito il Governo a rispondere.

La crisi ha portato a una recessione enorme e ad una perdita del potere d'acquisto: ora arriva il Governo, dopo che il Ministro si è messo d'accordo con alcuni capibastone, per sfilare letteralmente una sorta di pizzo ai medici, ai farmacisti, ai veterinari e agli odontoiatri, chiedendo loro dei soldi, addirittura tramite ingiunzioni di pagamento, con le cartelle di Equitalia.

Ho provveduto pertanto a presentare l'interrogazione 4-08164, e ritengo davvero inaccettabile che con questi sotterfugi si riesca a sfilare dei soldi, che sono dei medici, non di un ente che doveva essere sciolto ed è tenuto in vita dalle alchimie del Governo.

Ringrazio dunque la Presidenza se solleciterà la pronta risposta del Governo, che, insomma, è condizionato dalle banche e dai Corallo di turno per i giochi: non se ne può più!

PRESIDENTE. Senatore Lannutti, la Presidenza provvederà a sollecitare la risposta all'interrogazione. Anche il rappresentante del Governo ha ascoltato il suo intervento.

FERRANTE (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRANTE (*PD*). Signora Presidente, intervengo per sollecitare la risposta del Ministro dell'economia e delle finanze a due mie interrogazioni, la 4-02310 e la 4-08011, riguardanti la questione del territorio di Livigno.

Nel 1910 questo territorio fu dichiarato zona extradoganale, con una scelta che all'epoca era giustificata dalle condizioni di isolamento e di estrema povertà di quell'area. Siccome nel frattempo le cose sono cambiate e quell'area non è più né isolata, né soprattutto povera, già nel novembre 2009 avevo chiesto, con l'interrogazione 4-02310 al Ministero dell'economia e delle finanze se non fosse giunto il momento di verificare l'opportunità di considerare il Comune di Livigno ancora area extradoganale e quanto meno di verificare qual era l'attuale ammontare, per tutte le categorie merceologiche, dei contingenti di merci di importazione che godevano di quel beneficio.

Inoltre, si sta sviluppando un turismo domenicale che ha un rilevante impatto su quel territorio. Già all'epoca (novembre 2009) sottolineavo il problema dei carburanti, con la gente che va a fare benzina a Livigno. Il Ministro dell'economia e delle finanze non ha ritenuto opportuno rispondere a quella mia interrogazione, ma nel frattempo le cose sono peggiorate, nel senso che un'indagine della Guardia di finanza nel luglio scorso ha accertato un'evasione fiscale ai danni dello Stato relativa a 958.000 litri di carburante, esportati illegalmente dalla zona extradoganale di Livigno. A fronte delle richieste venute dal territorio, il prefetto ha però affermato che non è compito suo controllare, ma dell'Agenzia delle dogane.

Insomma, vorrei che il Ministro dell'economia e delle finanze affrontasse una volta per tutte questo problema di Livigno e magari venisse, se può, qui in Parlamento a dare una risposta a questo problema.

PRESIDENTE. Senatore Ferrante, solleciteremo il Governo in tal senso.

Mozioni, interpellanze e interrogazioni, annunzio

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

Ricordo che il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 16,30, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta (*ore 13*).

Allegato A

DISEGNO DI LEGGE

Riforma della legislazione in materia portuale (143-263-754-2403)*Risultante dall'unificazione dei disegni di legge:*

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

Riforma della legislazione in materia portuale (263)

Riforma della legislazione in materia portuale (754)

Riforma della legislazione in materia portuale (2403)

ORDINI DEL GIORNO

G100

MUSSO

Respinto

Il Senato, in sede di discussione del disegno di legge A. S. 143, 263, 754, 2403-A (riforma della legislazione in materia portuale),

premessi che:

negli ultimi decenni, anche per la riduzione dei costi del trasporto e l'affermarsi dei cicli di trasporto intermodali e complessi, l'organizzazione dei traffici marittimi ha favorito l'affermarsi di rilevanti economie di scala e di rete, e che, conseguentemente, il traffico portuale ha evidenziato la forte tendenza alla concentrazione in alcuni grandi scali di rilevanza internazionale e intercontinentale;

in conseguenza di ciò, si sono largamente attenuati i monopoli naturali di tipo geografico, e si è fortemente inasprita la concorrenza fra porti anche molto distanti fra di loro, non di rado situati in archi costieri e in paesi diversi, e regolati da norme diverse;

si è altresì affermata la tendenza alla competizione fra sistemi di porti, nell'ambito di ciascuno dei quali si rivela spesso più efficiente la specializzazione dei singoli scali in singole categorie merceologiche o di

traffico, onde conseguire maggiori economie di scala e aumentare la competitività come richiesto dall'attuale assetto del mercato;

il numero di 25 autorità portuali per porti di rilevanza economica nazionale e internazionale, stabilito dal disegno di legge in discussione, oltre alla possibilità di ulteriori incrementi a fronte del raggiungimento di determinati requisiti di traffico da parte di altri porti, risente in larga misura di una situazione determinatasi storicamente, con l'individuazione di ben 16 autorità portuali nella legge del 1994 e il successivo incremento di tale numero, ma è totalmente in controtendenza rispetto agli attuali andamenti e alle attuali tendenze della competizione portuale;

risulta peraltro non prevista né disciplinata la possibilità di una riduzione del numero delle autorità portuali in relazione agli andamenti del traffico successivi all'istituzione dell'autorità portuale; essendo necessario, per la maggiore efficienza e competitività del sistema logistico italiano, razionalizzare l'offerta infrastrutturale e riorganizzarla intorno ad alcuni grandi nodi logistici e sistemi portuali;

impegna il Governo:

a delinearne con apposito provvedimento una razionalizzazione del sistema complessivo della portualità, segnatamente attraverso la fusione e conseguente riduzione delle autorità portuali, in numero non superiore a otto, corrispondenti in linea di massima alle grandi regioni portuali e logistiche del Paese, quali, a titolo di esempio, l'Alto Tirreno, il Tirreno Centrale, il Basso Tirreno, l'Alto e il Basso Adriatico, il Mar Jonio, la Sicilia e la Sardegna.

G101

Musso

V. testo 2

Il Senato, in sede di discussione del disegno di legge A. S. 143, 263, 754, 2403-A (riforma della legislazione in materia portuale),

premesso che:

in buona parte del secolo scorso e in particolare negli ultimi decenni le rilevanti economie di scala presenti nel trasporto marittimo e in parte nelle operazioni portuali, soprattutto in seguito all'unitizzazione e specializzazione dei carichi, hanno determinato una crescita dimensionale del naviglio in quasi tutte le tipologie di trasporto;

conseguentemente, le esigenze di escavazione e di approfondimento dei fondali portuali sono più rilevanti e più frequenti che in passato, mentre le attuali normative ambientali assoggettano tali operazioni a procedure che li rendono ingiustificatamente lunghi ed eccessivamente costosi;

il mancato o inadeguato dragaggio dei fondali portuali determina gravi perdite di competitività dei porti rispetto alle crescenti dimensioni del naviglio;

il disegno di legge in discussione in aula stralcia l'articolo relativo alle disposizioni in materia di dragaggio nel tentativo lodevole di addivenire comunque all'approvazione di alcune norme urgenti entro la fine della legislatura, ma una perdurante inadeguatezza della normativa in tale materia rischia di compromettere gli sforzi di accrescere la competitività dei porti italiani;

impegna il Governo:

a valutare la possibilità di emanare provvedimenti urgenti per disciplinare la materia, secondo i principi emersi nel corso del dibattito parlamentare sui quali era stata trovata un'ampia condivisione fra le forze politiche.

G101 (testo 2)

MUSSO

Non posto in votazione (*)

Il Senato, in sede di discussione del disegno di legge A. S. 143, 263, 754, 2403-A (riforma della legislazione in materia portuale),

premesso che:

in buona parte del secolo scorso e in particolare negli ultimi decenni le rilevanti economie di scala presenti nel trasporto marittimo e in parte nelle operazioni portuali, soprattutto in seguito all'unitizzazione e specializzazione dei carichi, hanno determinato una crescita dimensionale del naviglio in quasi tutte le tipologie di trasporto;

conseguentemente, le esigenze di escavazione e di approfondimento dei fondali portuali sono più rilevanti e più frequenti che in passato, mentre le attuali normative ambientali assoggettano tali operazioni a procedure che li rendono ingiustificatamente lunghi ed eccessivamente costosi;

il mancato o inadeguato dragaggio dei fondali portuali determina gravi perdite di competitività dei porti rispetto alle crescenti dimensioni del naviglio,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare nuove norme in materia di dragaggi dei fondali, secondo i principi emersi nel corso del dibattito parlamentare sui quali era stata trovata un'ampia condivisione fra le forze politiche.

(*) Accolto dal Governo.

G102

MUSO

V. testo 2

Il Senato, in sede di discussione del disegno di legge A. S. 143, 263, 754, 2403-A (riforma della legislazione in materia portuale),

premesso che:

la competitività dei porti è determinata in misura rilevante dagli investimenti per l'adeguamento delle grandi opere infrastrutturali nonché delle infrastrutture e strutture di terminale e operative;

in seguito alla crisi della finanza pubblica gli investimenti pubblici nei porti e nelle infrastrutture di trasporto da e per i porti sono stati, nell'ultimo decennio, largamente inferiori a quelli dei decenni precedenti e a quelli dei paesi limitrofi;

la perdita di competitività che ne è conseguita ha determinato una riduzione delle quote di mercato dei porti italiani nei rispettivi bacini di traffico e rispetto ai principali porti concorrenti, determinando per questa via anche una riduzione del gettito fiscale complessivo legato ai traffici portuali;

la totalità degli operatori e degli studiosi ha individuato nell'autonomia finanziaria dei porti lo strumento più efficace per riattivare il flusso di investimenti portuali, in modo proporzionale ai traffici e alla loro crescita, e pertanto rappresentando un incentivo implicito alla selezione di investimenti efficienti; e, peraltro, il gettito delle tasse di ancoraggio e delle tasse portuali è del tutto insufficiente per le esigenze di investimenti infrastrutturali dei porti;

il saldo fiscale negativo dell'autonomia finanziaria dei porti, determinato dalla rinuncia a una quota del gettito, è solo apparente e temporaneo, atteso che, in alternativa, la perdita di traffici a beneficio dei concorrenti conseguente alla perdita di competitività si traduce, come è avvenuto in questi anni, in una ben più significativa perdita di gettito;

impegna il Governo:

a valutare la possibilità di predisporre provvedimenti d'urgenza per rafforzare l'autonomia finanziaria dei porti attraverso una compartecipazione della riscossione dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise relative alle operazioni nei porti e negli interporti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali.

G102 (testo 2)

MUSSO

Non posto in votazione (*)

Il Senato, in sede di discussione del disegno di legge A. S. 143, 263, 754, 2403-A (riforma della legislazione in materia portuale),

premesso che:

la competitività dei porti è determinata in misura rilevante dagli investimenti per l'adeguamento delle grandi opere infrastrutturali nonché delle infrastrutture e strutture di terminale e operative;

in seguito alla crisi della finanza pubblica gli investimenti pubblici nei porti e nelle infrastrutture di trasporto da e per i porti sono stati, nell'ultimo decennio, largamente inferiori a quelli dei decenni precedenti e a quelli dei paesi limitrofi;

la perdita di competitività che ne è conseguita ha determinato una riduzione delle quote di mercato dei porti italiani nei rispettivi bacini di traffico e rispetto ai principali porti concorrenti, determinando per questa via anche una riduzione del gettito fiscale complessivo legato ai traffici portuali;

la totalità degli operatori e degli studiosi ha individuato nell'autonomia finanziaria dei porti lo strumento più efficace per riattivare il flusso di investimenti portuali, in modo proporzionale ai traffici e alla loro crescita, e pertanto rappresentando un incentivo implicito alla selezione di investimenti efficienti; e, peraltro, il gettito delle tasse di ancoraggio e delle tasse portuali è del tutto insufficiente per le esigenze di investimenti infrastrutturali dei porti;

il saldo fiscale negativo dell'autonomia finanziaria dei porti, determinato dalla rinuncia a una quota del gettito, è solo apparente e temporaneo, atteso che, in alternativa, la perdita di traffici a beneficio dei concorrenti conseguente alla perdita di competitività si traduce, come è avvenuto in questi anni, in una ben più significativa perdita di gettito,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con le esigenze di finanza pubblica, di rafforzare l'autonomia finanziaria dei porti attraverso una compartecipazione della riscossione dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise relative alle operazioni nei porti e negli interporti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali.

(*) Accolto dal Governo.

ARTICOLO 1 NEL TESTO UNIFICATO PROPOSTO
DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

Approvato nel testo emendato

(Modifica dell'articolo 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 1. - (*Finalità della legge*). - 1. La presente legge determina i principi fondamentali in materia di porti, ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione.

2. Sono disciplinate in via esclusiva dalla legislazione statale la sicurezza della navigazione, la sicurezza portuale, la sicurezza del trasporto marittimo e la sicurezza relativa alla gestione delle emergenze.

3. La ripartizione dei compiti e delle funzioni tra autorità portuale e autorità marittima è improntata ai seguenti criteri e principi direttivi:

a) l'autorità portuale svolge 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, nonché delle altre attività disciplinate dalla presente legge;

b) l'autorità marittima provvede, anche in ambito portuale, alle attività di vigilanza, controllo e sicurezza ai sensi della normativa vigente, nonché all'adozione delle misure di sicurezza e di prevenzione dirette a proteggere le navi e gli impianti portuali dalle interferenze e azioni illecite; essa vigila, nell'ambito dei propri poteri di controllo, anche sull'applicazione da parte di terzi delle ordinanze e degli atti di regolamentazione adottati dall'autorità portuale.

4. Nei porti di rilevanza economica regionale e interregionale, l'autorità marittima provvede, anche in ambito portuale, alle attività di vigilanza, controllo e sicurezza ai sensi della normativa vigente, nonché, sentita la regione o l'ente territoriale competente, al supporto funzionale per garantire l'ordinato svolgimento delle attività portuali. La regione disciplina le funzioni di cui al comma 3, lettera *a)*, nel rispetto dei principi e criteri direttivi stabiliti dall'articolo 4, comma 4, della presente legge. A tal fine, la regione può avvalersi delle locali autorità marittime o, in regime di convenzione, di una delle autorità portuali istituite nella regione, per l'esercizio delle relative funzioni amministrative.

5. L'autorità portuale svolge inoltre un ruolo di coordinamento delle attività esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale. Il presidente dell'autorità portuale, ai fini dell'esercizio della fun-

zione di coordinamento, può convocare un'apposita conferenza di servizi con la partecipazione dei rappresentanti delle pubbliche amministrazioni e, se del caso, dei soggetti autorizzati, dei concessionari e dei titolari dei servizi interessati, al fine dell'esame e della risoluzione di questioni di interesse del porto.

6. All'interno delle circoscrizioni portuali, le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità competenti, amministrano in via esclusiva, in forza di quanto previsto dalla presente legge e dal codice della navigazione, le aree e i beni del demanio marittimo, fatte salve le eventuali competenze regionali».

EMENDAMENTI

1.200

IL RELATORE

Approvato

Al comma, 1, capoverso «Art. 1», nel comma 3 lettera b), sopprimere le parole da «nonché all'adozione» fino alla fine.

1.201 (testo corretto)

CASSON

Approvato

Al comma 1, capoverso «Art. 1», comma 6, aggiungere infine le seguenti parole: «e la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna».

ARTICOLO 2 NEL TESTO UNIFICATO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 2.

Approvato nel testo emendato

(Modifica dell'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 4. - (*Classificazione dei porti*). - 1. I porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie:

a) categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;

b) categoria II: porti di rilevanza economica nazionale e internazionale;

c) categoria III: porti di rilevanza economica regionale e interregionale.

2. Il Ministro della difesa, con proprio decreto, adottato di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, procede all'individuazione dei porti e delle specifiche aree portuali di cui alla categoria I; con lo stesso provvedimento sono disciplinate le attività nei porti di categoria I e le relative baie, rade e golfi. I porti di categoria I sono amministrati, in via esclusiva, dallo Stato.

3. Appartengono alla categoria II i porti costituenti nodi di interscambio essenziali per l'esercizio delle competenze dello Stato, in relazione alle dimensioni e alla tipologia del traffico, all'ubicazione territoriale e al ruolo strategico, nonché ai collegamenti con le grandi reti di trasporto e di navigazione europee e transeuropee. I porti di categoria II, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono amministrati dalle autorità portuali di cui all'articolo 6, comma 1. Nei porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali, con decreto del Ministro della difesa, di concerto con i Ministri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del parere vincolante della competente autorità portuale e dell'autorità marittima, possono essere individuate specifiche aree finalizzate alla difesa militare, alla sicurezza dello Stato, al controllo del traffico marittimo e alle altre esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, nonché delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco. Le predette aree sono amministrate, in via esclusiva, dallo Stato. Appartengono alla categoria III tutti i restanti porti.

4. Ferme restando le competenze statali ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione, per i porti di categoria III, le regioni esercitano la funzione legislativa e quella regolamentare nel rispetto dei principi fondamentali di seguito indicati:

a) esercizio esclusivamente da parte di soggetti privati delle attività d'impresa e commerciali;

b) salvaguardia della salute sul luogo di lavoro;

c) tutela della concorrenza;

d) rispetto delle disposizioni comunitarie in materia;

e) rispetto della titolarità statale in materia di regime dominicale del demanio marittimo, con riferimento agli articoli 31, 32, 33, 34 e 35 del codice della navigazione ed alla determinazione dei canoni, compatibilmente con quanto previsto dal decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85;

f) obbligo di acquisizione del parere dell'autorità marittima ai fini del rilascio dell'autorizzazione all'esercizio dei servizi e delle operazioni portuali, in relazione ai profili di sicurezza portuale, della navigazione marittima e del trasporto marittimo;

g) rispetto della titolarità statale in materia di sicurezza della navigazione marittima, di sicurezza del trasporto marittimo e di sicurezza portuale;

h) obbligo di delimitazione dell'ambito e dell'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, attraverso il piano regolatore portuale, che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate. L'obbligo non opera con riguardo ai porti aventi esclusivamente funzione turistica e da diporto;

i) obbligo di acquisizione del parere dell'autorità marittima per l'adozione del piano regolatore portuale, ai fini della verifica della compatibilità del piano con le esigenze di sicurezza portuale, di sicurezza della navigazione marittima e di sicurezza del traffico marittimo;

l) rispetto della titolarità statale in materia di disciplina dei servizi tecnico-nautici e della relativa tariffazione;

m) rispetto dei principi di cui all'articolo 18, in materia di rilascio di concessioni in ambito portuale;

n) facoltà di istituire sistemi portuali, anche su base interregionale.

5. Nelle more dell'entrata in vigore delle disposizioni regionali, le funzioni di cui all'articolo 1, comma 4, secondo periodo, sono esercitate dall'autorità marittima. Ai fini dell'esercizio di tali funzioni, le regioni possono avvalersi delle locali autorità marittime e disciplinare, con proprio provvedimento, il regime di avvalimento funzionale.

6. Nei porti di categoria III possono essere individuate specifiche aree finalizzate alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato con decreto del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite la competente regione e l'autorità marittima. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite la regione e l'autorità marittima, possono essere individuate specifiche aree finalizzate al controllo del traffico marittimo e alle esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco. Le aree finalizzate alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato e le aree finalizzate al controllo del traffico marittimo e alle esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco, sono amministrare, in via esclusiva, dallo Stato.

7. I porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali e i porti di categoria III possono avere, anche congiuntamente, funzione commerciale, di servizio passeggeri, inclusa l'attività crocieristica, industriale e petrolifera, peschereccia e da diporto. Le funzioni di ciascun porto sono determinate nel piano regolatore portuale di cui all'articolo 5.

8. La delimitazione dell'ambito dei porti di categoria III è effettuata attraverso il piano regolatore portuale di cui all'articolo 5, conformemente alla disciplina regionale».

EMENDAMENTI E ORDINE DEL GIORNO

2.201

IL RELATORE

V. testo 2

Al comma 1, capoverso «Art. 4», apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 2, sopprimere le parole: «e le relative baie, rade o golfi»;

b) al comma 3, terzo periodo, dopo le parole: «e dell'autorità marittima», inserire le seguenti: «qualora non siano già individuate dal Piano regolatore portuale,» e sopprimere le parole: «alla difesa militare, alla sicurezza dello Stato»;

c) al comma 5, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «ovvero possono avvalersi, in regime di convenzione, di un'autorità portuale istituita nella Regione».

2.201 (testo 2)

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, capoverso «Art. 4», apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 2, sopprimere le parole: «e le relative baie, rade o golfi»;

b) al comma 3, terzo periodo, dopo le parole: «e dell'autorità marittima», inserire le seguenti: «qualora non siano già individuate dal Piano regolatore portuale,» e sopprimere le parole: «alla difesa militare, alla sicurezza dello Stato»;

c) al comma 5, sostituire il secondo periodo con il seguente: «Ai fini dell'esercizio di tali funzioni, le regioni, previo assenso del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, possono avvalersi dell'autorità marittima disciplinando il regime di avvalimento anche mediante apposita convenzione ovvero possono avvalersi, in regime di convenzione, di un'autorità portuale istituita nella Regione».

2.202

TOMASELLI

V. testo 2

Al comma 1, capoverso «Art. 4», al comma 3, dopo il primo periodo inserire il seguente: «Nell'ambito di questa categoria sono definiti porti di

transhipment quelli nei quali oltre il 75 per cento dei contenitori (TEU) è trasbordato da una nave all'altra».

2.202 (testo 2)

TOMASELLI, DONAGGIO

Ritirato e trasformato nell'odg G2.202

Al comma 1, capoverso «Art. 4», al comma 3, dopo il primo periodo inserire il seguente: «Nell'ambito di questa categoria sono definiti porti di transhipment quelli nei quali oltre il 75 per cento dei contenitori (TEU) è trasbordato da una nave all'altra».

Conseguentemente, al medesimo capoverso Art. 4, aggiungere infine il seguente comma:

8-bis. L'installazione del sistema di paratie mobili denominato Mose alle bocche del Lido, di Malamocco e di Chioggia della Laguna di Venezia, rendono i porti di Venezia e Chioggia ad accesso regolato. La gestione dell'accesso deve contemplare le esigenze della salvaguardia della laguna e degli insediamenti lagunari dal mare, di sicurezza della navigazione e la miglior funzionalità delle attività portuali utili alle economie internazionali, nazionali e regionali serviti dai porti di Venezia e Chioggia. Alla disciplina dei porti ad accesso regolato, ivi compresa l'individuazione delle competenze di Autorità Portuale, Capitaneria di Porto e Magistrato alle Acque nonché di ogni altro soggetto interessato alla gestione della laguna, provvede, con proprio decreto il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti anche in deroga alle norme del codice della navigazione ed alle altre disposizione di legge in materia, d'intesa con il Presidente della Regione Veneto.

G2.202 (già em. 2.202 testo 2)

TOMASELLI, DONAGGIO

Non posto in votazione (*)

Il Senato, in sede di discussione del disegno di legge Atto Senato n. 143-263-754-2403 (riforma della legislazione in materia portuale),

impegna il Governo a valutare l'opportunità di disporre in prossimi provvedimenti di legge d'iniziativa governativa i contenuti dell'emendamento 2.202 (testo 2).

(*) Accolto dal Governo.

2.200

DE TONI

Respinto

Al comma 1, capoverso «Art. 4», al comma 3 dopo il primo periodo inserire il seguente: «Nell'ambito di questa categoria, i porti nei quali oltre il 75% dei contenitori sono trasbordati da una nave all'altra sono definiti porti di transhipment».

2.203

DE TONI

Respinto

Al comma 1, capoverso «Art. 4», nel comma 3, dopo il secondo periodo, inserire il seguente: «Lo schema di decreto di cui al precedente periodo è trasmesso alle Camere per l'espressione, entro trenta giorni, del parere delle Commissioni competenti in materia. Decorso inutilmente il termine senza che le Commissioni abbiano espresso il parere di rispettiva competenza il decreto può essere comunque adottato.».

2.204

ESPOSITO

Respinto

Al comma 1, capoverso «Art. 4», al comma 3, terzo periodo, sostituire le parole: «previa acquisizione del parere vincolante della competente autorità portuale e dell'autorità marittima» con le seguenti: «sentite la competente autorità portuale e l'autorità marittima».

2.205

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, capoverso «Art. 4», nel comma 4, lettera m), sostituire le parole: «di cui all'articolo» con le seguenti: «di cui agli articoli 16, 17 e».

2.206

MUSSO

Respinto

Al comma 1, capoverso «Art. 4», al comma 4, lettera n) dopo la parola: «interregionale» aggiungere le seguenti: «o internazionale».

2.207

IL RELATORE

Assorbito dall'approvazione dell'em. 2.201 (testo 2)

Al comma 1, capoverso «Art. 4», nel comma 5, sostituire il secondo periodo con il seguente: «Ai fini dell'esercizio di tali funzioni, le regioni, previo assenso del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, possono avvalersi dell'autorità marittima disciplinando il regime di avvalimento anche mediante apposita convenzione».

2.208

CASTELLI

Respinto

Al comma 1, capoverso «Art. 4», comma 6, sostituire le parole: «sentite la competente regione e l'autorità marittima» con le seguenti: «di concerto con la competente regione e sentita l'autorità marittima».

**ARTICOLO 3 NEL TESTO UNIFICATO PROPOSTO
DALLA COMMISSIONE****Art. 3.****Approvato nel testo emendato**

(Modifica dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 5. - *(Piano regolatore portuale e relativa attuazione)*. – 1. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 4, commi 1 e 2, in ordine ai porti di categoria I, l'autorità portuale di cui all'articolo 6 procede alla formazione del piano regolatore portuale, atto di pianificazione dell'ambito portuale, al fine di definire, sotto il profilo territoriale e funzionale, le opere portuali e gli assetti territoriali del porto, stabilendo le funzioni del porto, quali

elencate all'articolo 4, comma 7, le caratteristiche e la destinazione delle aree portuali, nonché delle relative infrastrutture stradali e ferroviarie di collegamento.

2. Il piano regolatore portuale è sottoposto a valutazione ambientale strategica (VAS) con le modalità previste dal titolo II del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, per tutto quanto non diversamente disposto dalla presente legge. L'autorità competente alla VAS dei piani regolatori portuali di cui al presente articolo è il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che esercita le proprie funzioni avvalendosi di una commissione costituita con decreto adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ed i cui componenti, di indicazione paritetica, sono individuati nel rispetto dell'equilibrio delle competenze. La verifica di assoggettabilità del piano regolatore portuale è compiuta dalla commissione entro sessanta giorni dalla ricezione del rapporto preliminare di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, che deve essere trasmesso dall'autorità portuale prima dell'adozione del piano regolatore portuale. La procedura di consultazione deve esaurirsi nei trenta giorni successivi alla ricezione del rapporto preliminare. In caso di assoggettabilità del piano regolatore portuale alla VAS, la delibera di adozione del piano medesimo deve comprendere anche il rapporto ambientale e la procedura di consultazione deve concludersi entro trenta giorni dalla pubblicazione, effettuata dall'autorità portuale, della delibera di adozione nella *Gazzetta Ufficiale*. Il parere motivato della commissione deve intervenire nei trenta giorni successivi al deposito delle controdeduzioni di cui al comma 10. Qualora la commissione disponga l'acquisizione di pareri, il termine è prorogato una sola volta fino a un massimo di trenta giorni. Tutti i termini sono perentori. In caso di mancata adozione nei termini degli atti e del parere motivato, essi si intendono resi in senso positivo.

3. Il piano regolatore portuale di ciascun porto, in coerenza con quanto previsto dal piano di sviluppo e potenziamento dei sistemi portuali di interesse statale, è adottato dal comitato portuale e viene trasmesso al comune o ai comuni interessati, per l'espressione dell'intesa.

4. Ove ritenuto necessario, il presidente dell'autorità portuale può convocare la conferenza di servizi preliminare di cui all'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, alla quale sono chiamati a partecipare tutti i soggetti pubblici interessati. La conferenza di servizi assume le proprie determinazioni entro trenta giorni dalla convocazione.

5. L'intesa si intende raggiunta qualora il comune o i comuni interessati non comunicano all'autorità portuale un motivato diniego entro novanta giorni dalla ricezione della richiesta.

6. Qualora non si raggiunga l'intesa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti convoca, su proposta della regione interessata, una conferenza di servizi, ai sensi dell'articolo 14, comma 2, della legge 7 agosto 1990, n.

241, e successive modificazioni, tra regione, enti locali interessati e autorità portuale.

7. La conferenza di servizi di cui al comma 6 assume, a maggioranza, le determinazioni in ordine al piano regolatore portuale entro sessanta giorni dalla sua convocazione.

8. Dell'adozione del piano regolatore portuale e dell'intesa è data pubblicità mediante avviso di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*, nonché nel Bollettino ufficiale della regione.

9. Gli interessati possono far pervenire all'autorità portuale e alla commissione di cui al comma 2 le loro osservazioni entro trenta giorni dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

10. L'autorità portuale, entro i trenta giorni successivi alla ricezione delle osservazioni di cui al comma 9, formula controdeduzioni alle osservazioni, che sono comunicate alla regione, nonché alla commissione di cui al comma 2.

11. La regione, entro i sessanta giorni successivi alla comunicazione di cui al comma 10, approva il piano regolatore portuale. Il provvedimento di approvazione del piano regolatore portuale viene pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* e nel Bollettino ufficiale della regione. Gli effetti dell'approvazione del piano regolatore portuale sugli strumenti urbanistici sono regolati dalle normative regionali in materia di governo del territorio.

12. Le varianti sostanziali al piano regolatore portuale, approvato ai sensi del presente articolo, seguono il medesimo procedimento previsto per l'adozione del piano regolatore portuale. Alle varianti al piano regolatore portuale approvato secondo la disciplina previgente, si applica il procedimento di cui al presente articolo.

13. Al comma 1 dell'articolo 142 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, con esclusione delle aree appartenenti al demanio portuale come definite nei relativi piani regolatori portuali».

14. Nei porti di categoria I e II, l'esecuzione delle opere da parte dei soggetti pubblici competenti è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, mediante procedimento ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e successive modificazioni, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. La valutazione di impatto ambientale, ove necessaria, è effettuata dalla commissione di cui al comma 2.

15. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali.

16. L'esecuzione delle opere da parte di privati è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, in esito ad apposita conferenza di servizi convocata dall'autorità portuale, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 241 del 1990, e successive modificazioni, a cui sono chiamate a partecipare tutte le amministrazioni competenti, le quali esprimono in tale ambito le determinazioni di rispettiva competenza.

17. Fermo restando quanto previsto dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, per i porti di categoria III la regione disciplina il procedimento di adozione del piano regolatore portuale, garantendo la partecipazione delle province e dei comuni interessati».

EMENDAMENTI

3.200

DE TONI

Respinto

Al comma 1, capoverso «Art. 5», sostituire i commi da 1 a 7 con i seguenti:

«1. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 4, commi 1 e 2, in ordine ai porti di categoria I, l'autorità portuale di cui all'articolo 6 procede alla formazione del piano regolatore portuale, atto di pianificazione nell'ambito portuale, al fine di definire, sotto il profilo territoriale e funzionale, le opere portuali e gli assetti territoriali del porto, così come elencati all'articolo 4, comma 7, le caratteristiche e la destinazione delle aree portuali, nonché delle relative infrastrutture ferroviarie e di collegamento, strettamente funzionali all'attività portuale stessa.

2. L'autorità portuale procede alla elaborazione del piano regolatore portuale nel rispetto delle procedure di valutazione ambientale strategica e di valutazione di impatto ambientale previste dalla Parte Seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152, e successive modificazioni.

3. Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti.

4. Il piano regolatore portuale di ciascun porto, in coerenza con quanto previsto dal piano di sviluppo e potenziamento dei sistemi portuali di interesse statale, è adottato dal comitato portuale ed è trasmesso al comune o ai comuni interessati, per l'espressione dell'intesa».

3.201

POLI BORTONE

Ritirato

Al comma 1, capoverso «Art. 5», apportare le seguenti modifiche:

a) dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. Il Piano Regolatore Portuale può contenere previsioni concernenti, altresì, aree esterne necessarie allo sviluppo delle attività portuali, nel rispetto degli strumenti urbanistici vigenti.»;

b) *al comma 6, sostituire le parole: «della regione interessata» con le seguenti: «dell’Autorità Portuale»;*

c) *al comma 12, sopprimere la parola: «sostanziali».*

3.202

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, capoverso «Art. 5», dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. Il piano regolatore portuale può contenere previsioni concernenti, altresì, aree esterne necessarie allo sviluppo delle attività portuali, nel rispetto degli strumenti urbanistici vigenti».

3.203

FERRANTE, DELLA SETA

Ritirato

Al comma 1, capoverso «Art. 5» al comma 2, sostituire le parole: «di una commissione costituita con decreto adottato entro trenta giorni dall’entrata in vigore della presente disposizione, d’intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ed i cui componenti, di indicazione paritetica, sono individuati nel rispetto dell’equilibrio delle competenze» con le seguenti: «della commissione VIA/VAS, di cui all’articolo 9 del decreto del Presidente della Repubblica 14 maggio 2007, n. 90, come modificato dal decreto-legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla Legge 14 luglio 2008, n. 123».

3.204

CASTELLI

Ritirato

Al comma 1, capoverso «Art. 5», comma 2, sostituire le parole: «di una commissione costituita con decreto adottato entro trenta giorni dall’entrata in vigore della presente disposizione, d’intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ed i cui componenti, di indicazione paritetica, sono individuati nel rispetto dell’equilibrio delle competenze» con le seguenti: «della commissione VIA/VAS, di cui all’articolo 9 del decreto del Presidente della Repubblica 14 maggio 2007, n. 90, come modificato dal decreto-legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 luglio 2008, n. 123».

3.205

DELLA SETA, FERRANTE

Ritirato

Al comma 1, capoverso «Art. 5», al comma 2, al terzo periodo, premettere le seguenti parole: «Fatto salvo quanto previsto dal comma 3-ter dell'articolo 6 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, ai fini della VAS,».

3.206

CASTELLI

Ritirato

Al comma 1, capoverso «Art. 5», al comma 2, terzo periodo premettere le seguenti parole: «Fatto salvo quanto previsto dal comma 3-ter dell'articolo 6 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, ai fini della VAS,».

3.207

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, capoverso «Art. 5», comma 3, sostituire le parole: «e viene» con le seguenti: «ed è» e aggiungere, infine, il seguente periodo: «Il piano di sviluppo e potenziamento dei sistemi portuali di interesse statale è approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le Regioni interessate, anche ai fini del riparto del Fondo per le infrastrutture portuali di cui all'articolo 4, comma 6, del decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2010, n. 73».

3.208

MUSSO

Approvato

Al comma 1, «Art. 5», al comma 3, dopo le parole: «è adottato dal comitato portuale e viene» inserire la seguente: «successivamente».

3.209

CASTELLI

V. testo 2

Al comma 1, capoverso «Art. 5», comma 3, dopo la parola: «trasmesso», inserire le seguenti: «entro 30 giorni».

3.209 (testo 2)

CASTELLI

Approvato

Al comma 1, capoverso «Art. 5», comma 3, dopo la parola: «trasmesso», inserire le seguenti: «entro 15 giorni».

3.210

MUSSO, D'ALIA

Respinto

Al comma 1, capoverso «Art. 5», sostituire il comma 4, con il seguente:

«4. Ove ritenuto necessario, il presidente dell'autorità portuale può convocare la conferenza di servizi preliminare di cui all'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, alla quale sono chiamati a partecipare tutti i soggetti pubblici interessati. La conferenza assume le proprie determinazioni entro trenta giorni dalla convocazione. La conferenza di servizi può essere convocata su motivata richiesta, documentata, di un titolare di interessi, al fine di verificare quali siano gli effetti del piano regolatore portuale sulla propria attività. In tale caso la conferenza si pronuncia entro trenta giorni dalla data della richiesta e i relativi costi sono a carico del richiedente. Decorso inutilmente tale termine, il piano si intende comunque approvato. Il provvedimento di approvazione del piano regolatore portuale viene pubblicato nella Gazzetta Ufficiale e nel Bollettino ufficiale regionale. L'approvazione per decorso del termine viene resa nota dall'autorità portuale con le medesime modalità».

3.211

DE LUCA VINCENZO

Ritirato

Al comma 1, capoverso «Art. 5», al comma 6 dopo le parole: «conferenza di servizi» inserire le seguenti: «entro 60 giorni» e aggiungere in

fine il seguente periodo: «Decorso inutilmente tale termine s'intende raggiunta l'intesa di cui al comma 5».

3.212

DE TONI

Respinto

Al comma 1, capoverso «Art. 5», nel comma 12, sostituire le parole: «Le varianti sostanziali» con le seguenti: «Tutte le varianti».

3.213

DE TONI

Respinto

Al comma 1, capoverso «Art. 5», sopprimere il comma 13.

3.214

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, capoverso «Art. 5», nel comma 14, dopo le parole: «Consiglio superiore dei lavori pubblici», inserire le seguenti: «per le sole opere di importo superiore a 25 milioni di euro».

3.216

CASTELLI

Approvato

Al comma 1, capoverso «Art. 5», comma 14, primo periodo, aggiungere infine le seguenti parole: «ovvero del Provveditorato opere pubbliche per le opere di importo inferiore a 25 milioni di euro».

3.215

DE LUCA VINCENZO

Ritirato

Al comma 1, capoverso «Art. 5», al comma 14 sopprimere le parole: «ove necessaria».

**ARTICOLO 4 NEL TESTO UNIFICATO PROPOSTO
DALLA COMMISSIONE**

Art. 4.

Approvato*(Norma transitoria)*

1. Le autorità portuali che, alla data di entrata in vigore della presente legge, non hanno completato l'*iter* di approvazione del proprio piano regolatore portuale, possono terminare la procedura conformemente alla disciplina previgente o, alternativamente, applicare, per le singole fasi procedurali in corso, la disciplina introdotta dalla presente legge.

EMENDAMENTO**4.200**

MUSSO

Respinto

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 4. - (*Norma transitoria*) - 1. Le autorità portuali, che entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, non hanno completato l'*iter* di approvazione del proprio piano regolatore portuale, sono tenute ad applicare la disciplina introdotta dalla presente legge».

EMENDAMENTI TENDENTI AD INSERIRE ARTICOLI AGGIUNTIVI
DOPO L'ARTICOLO 4 E ORDINE DEL GIORNO

4.0.200

IL RELATORE

Approvato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 4-bis.

(Modifiche all'articolo 5-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

All'articolo 5-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, quarto periodo, sono soppresse le seguenti parole: "previo parere della Commissione di cui all'articolo 8 del Decreto Legislativo 2006, n. 152, sull'assoggettabilità o meno del progetto alla valutazione di impatto ambientale";

b) al comma 2, lettera *a)*, sono soppresse le seguenti parole: "analoghe al fondo naturale con riferimento al sito di prelievo e";

c) al comma 2, lettera *c)*, sono soppresse le seguenti parole: "con le modalità previste dal decreto di cui al comma 6";

d) al comma 6, le parole: "sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, entro 45 giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, definisce con proprio decreto le modalità e le norme tecniche per i dragaggi dei materiali, anche al fine dell'eventuale loro reimpiego, di aree portuali e marino costiere poste in siti di bonifica di interesse nazionale" sono sostituite dalle seguenti: "adotta con proprio decreto le norme tecniche applicabili alle operazioni di dragaggio dei materiali al fine del loro eventuale reimpiego ed al fine di quanto previsto dal comma 2 del presente articolo"».

4.0.201

DE TONI, PARDI (*)

Ritirato e trasformato nell'odg G4.0.201*Dopo l'articolo, inserire il seguente:***«Art. 4-bis.***(Modifica dell'articolo 5-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

1. All'articolo 5-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, il comma 8 è sostituito dal seguente:

"8. I materiali provenienti dal dragaggio dei fondali dei porti non compresi in siti di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, possono essere immersi in mare con autorizzazione dell'autorità competente nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 109, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. I suddetti materiali possono essere diversamente utilizzati per la realizzazione di casse di colmata o altre strutture di contenimento nei porti in attuazione del Piano regolatore portuale"».

(*) Firma aggiunta in corso di seduta.

G4.0.201 (già em. 4.0.201)

DE TONI, PARDI

Non posto in votazione (*)

Il Senato, in sede di esame del disegno di legge di riforma della legislazione in materia portuale (Atto Senato n. 143-263-754-2403),

impegna il Governo ad assumere le iniziative di propria competenza al fine di prevedere che i materiali provenienti dal dragaggio dei fondali dei porti non compresi in siti di interesse nazionale, possano essere utilizzati esclusivamente nei porti per la realizzazione di casse di colmata o altre strutture di contenimento.

(*) Accolto dal Governo.

ARTICOLO 5 NEL TESTO UNIFICATO PROPOSTO
DALLA COMMISSIONE

Art. 5.

Approvato nel testo emendato

(Introduzione dell'articolo 5-ter nella legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto; riconversione e riqualificazione di aree portuali)

1. Dopo l'articolo 5-*bis* della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito il seguente:

«Art. 5-*ter*. - (*Disposizioni sul recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto e sulla riconversione e riqualificazione di aree portuali.*) - 1. Il piano regolatore portuale, laddove esistano strutture o ambiti idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, valuta la possibile finalizzazione delle predette strutture ed ambiti ad approdi turistici come definiti dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509.

2. Con riguardo ai piani regolatori portuali vigenti, le autorità portuali, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, avviano il procedimento per valutare la sussistenza dei presupposti per la localizzazione di approdi turistici d'intesa con la regione e i comuni interessati e concludono il procedimento entro i successivi sei mesi.

3. La realizzazione delle strutture di interesse turistico-ricreativo dedicate alla nautica da diporto di cui all'articolo 2, comma 1, lettera c), del citato regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 509 del 1997, ivi compresi i pontili galleggianti a carattere stagionale, pur se ricorrente, mediante impianti di ancoraggio con corpi morti e catenarie, collegamento con la terra ferma ed apprestamento di servizi complementari, per la quale sia stata assentita, nel rispetto della disciplina paesaggistica, ambientale e doganale, concessione demaniale marittima, anche provvisoria, non necessita di alcun ulteriore titolo abilitativo edilizio e demaniale, ferma restando la quantificazione del canone in base alla superficie occupata.

4. 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 può rilasciare atti di concessione dei beni demaniali di durata fino ad un massimo di novanta anni per l'utilizzo delle predette aree».

EMENDAMENTI

5.200

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, capoverso «Art. 5-ter», sostituire il comma 1 con il seguente:

«1. Nel caso di strutture o ambiti idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, nella predisposizione del piano regolatore portuale, deve essere valutata, con priorità, la possibile finalizzazione delle predette strutture ed ambiti ad approdi turistici come definiti dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509».

5.201

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, capoverso «Art. 5-ter», sopprimere il comma 2.

5.202

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, capoverso «Art. 5-ter», sopprimere il comma 3.

5.203

DE TONI

Id. em. 5.202

Al comma 1, capoverso «Art. 5-ter», sopprimere il comma 3.

5.204

DE TONI

Respinto

Al comma 1, capoverso «Art. 5-ter», nel comma 4, sostituire le parole: «novanta anni», con le seguenti: «trenta anni».

5.205

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, capoverso «Art. 5-ter», nel comma 4 sostituire la parola «novanta» con la seguente: «sessanta».

5.206

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, capoverso «Art. 5-ter», nel comma 4, aggiungere in fine il seguente periodo: «Gli atti di concessione sono rilasciati all'esito di una selezione effettuata tramite procedura ad evidenza pubblica, nel rispetto dei principi comunitari di trasparenza, imparzialità, efficienza e parità di trattamento».

5.207

DE TONI

Id. em. 5.206

Al comma 1, capoverso «Art. 5-ter», nel comma 4, aggiungere, in fine, il seguente periodo: «Gli atti di concessione sono rilasciati all'esito di una selezione effettuata tramite procedura ad evidenza pubblica, nel rispetto dei principi comunitari di trasparenza, imparzialità, efficienza e parità di trattamento».

ARTICOLO 6 NEL TESTO UNIFICATO PROPOSTO
DALLA COMMISSIONE

Art. 6.

Approvato nel testo emendato

(Modifica dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 6. - (Autorità portuale). - 1. I porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Manfredonia, Marina di Carrara, Messina, Gioia Tauro, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Taranto, Trapani, Trieste, Venezia, Salerno, Augusta, Olbia-Golfo

Aranci e Piombino sono amministrati dall'autorità portuale, che svolge i seguenti compiti in conformità agli obiettivi di cui all'articolo 1:

a) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività e alle condizioni di igiene sul lavoro ai sensi dell'articolo 24;

b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;

c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

d) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione.

2. L'autorità portuale è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale, dotato di autonomia amministrativa e organizzativa, salvo quanto disposto dall'articolo 12, nonché di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla legge. Ad essa non si applicano le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, nonché le disposizioni del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

3. La gestione patrimoniale e finanziaria dell'autorità portuale è disciplinata da un regolamento di contabilità approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

4. Il rendiconto della gestione finanziaria dell'autorità portuale è soggetto al controllo della Corte dei conti.

5. L'esercizio delle attività di cui al comma 1, lettere b) e c), è affidato in concessione dall'autorità portuale, mediante procedura di evidenza pubblica.

6. Le autorità portuali non possono svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse. Le autorità portuali possono costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche.

7. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, individua i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorità portuale.

8. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari da esprimere entro

trenta giorni dalla data di assegnazione, possono essere istituite ulteriori autorità portuali sulla base della sussistenza di almeno uno dei seguenti requisiti:

a) raggiungimento, riferito al porto o ad un sistema di porti, di almeno uno dei seguenti volumi di traffico medio annuo nell'ultimo quinquennio:

- 1) tre milioni di tonnellate di merci solide;
- 2) venti milioni di tonnellate di rinfuse liquide;
- 3) trecentomila *twenty feet equivalent unit* (TEU);
- 4) un milione di passeggeri, con esclusione del traffico marittimo locale;

b) presenza di collegamenti alle reti ed ai corridoi transeuropei di trasporto, nonché di connessioni logistiche destinate all'intermodalità.

9. Nei casi in cui la giurisdizione dell'autorità portuale comprende più scali, nell'esercizio delle funzioni di gestione nei porti decentrati l'autorità portuale può avvalersi della locale autorità marittima sulla base di un protocollo di intesa.

10. Ai fini del raggiungimento dei requisiti di cui al comma 8, sono consentiti l'ampliamento della circoscrizione anche a porti di categoria III o la fusione tra le autorità portuali medesime, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con la regione interessata, garantendo la partecipazione degli enti locali interessati ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241.

11. È fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste, nonché quella vigente per i punti franchi esistenti in altri ambiti portuali. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'autorità portuale territorialmente competente, con proprio decreto, stabilisce l'organizzazione amministrativa per la gestione di detti punti».

EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO

6.200

MASCITELLI

Respinto

Al comma 1, capoverso «Art. 6», nel comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

- a) *sopprimere le parole: «Manfredonia,» e «Trapani,»;*
- b) *dopo la parola: «Salerno» aggiungere la seguente: «, Pescara».*

6.201

POLI BORTONE

Improcedibile

Al comma 1, capoverso «Art. 6» apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, sopprimere le parole: «Manfredonia» e «Trapani»;
b) al comma 2, aggiungere, infine, le seguenti parole: «nonché ogni altra disposizione, anche di finanza pubblica, riferita alle amministrazioni dello Stato ed agli enti pubblici, se non per quanto diversamente previsto. Le autorità portuali non sono ricomprese nel conto economico consolidato di cui all'articolo 1, comma 5, della legge 30 dicembre 2004, n. 311. Gli atti adottati all'A.P. sono assoggettati esclusivamente alle forme di controllo preventive e successive espressamente previste dalla presente legge».

Conseguentemente, al secondo periodo, dopo la cifra: «70», sopprimere la parola: «nonché».

6.202

IL RELATORE

Respinto (*)

Al comma 1, capoverso «Art. 6», nel comma 1, sopprimere la seguente parola: «Manfredonia».

(*) Ritirato dal proponente e fatto proprio dalla senatrice Mongiello.

6.203

DE TONI

Respinto

Al comma 1, capoverso «Art. 6», nel comma 1, alla lettera b), aggiungere infine le seguenti parole: «, nonché per la rimozione dei relitti e delle navi abbandonati, nel rispetto della normativa sulla tutela ambientale».

6.204

MUSSO

Improcedibile

Al comma 1, capoverso «Art. 6», al comma 2, sostituire il primo periodo con il seguente: «L'Autorità portuale ha personalità giuridica di diritto pubblico ed è dotata di autonomia amministrativa salvo quanto dispo-

sto dall'articolo 12, nonché di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla presente legge».

6.205

IL RELATORE

Improcedibile

Al comma 1, capoverso «Art. 6», nel comma 2, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, nonché ogni altra disposizione, anche di finanza pubblica, riferita alle amministrazioni dello Stato ed agli enti pubblici, se non per quanto diversamente previsto. Le autorità portuali non sono ricomprese nel conto economico consolidato di cui all'articolo 1, comma 5, della legge 30 dicembre 2004, n. 311. Gli atti adottati dall'autorità portuale sono assoggettati esclusivamente alle forme di controllo preventive e successive espressamente previste dalla presente legge».

Conseguentemente, al secondo periodo, dopo la cifra: «70», sopprimere la parola: «nonché».

6.206

IL RELATORE

V. testo corretto

Al comma 1, capoverso «Art. 6», al comma 6 sopprimere il secondo periodo.

6.206 (testo corretto)

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, capoverso «Art. 6», al comma 6 sopprimere il secondo periodo.

Conseguentemente, all'articolo 8, al comma 1, sopprimere la lettera d).

6.207

DE TONI

Precluso

Al comma 1, capoverso «Art. 6», nel comma 6, sopprimere il secondo periodo.

6.208

RANUCCI, SIRCANA

Precluso

Al comma 1, capoverso «Art. 6», al comma 6, secondo periodo, dopo le parole: «Le autorità portuali» inserire la parola: «non» e alla fine del comma aggiungere il seguente periodo: «Le società costituite dalle autorità portuali per l'esercizio di attività accessorie e strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorità medesime, ovvero le partecipazioni dalle stesse detenute in tali società, devono essere cedute, con procedure ad evidenza pubblica, o liquidate entro 24 mesi dalla data di entrata in vigore del presente comma.».

6.209

GALLO, CAMBER

Precluso

Al comma 1, capoverso «Art. 6», nel comma 6, aggiungere, infine, le seguenti parole: «, fermo restando il rispetto delle procedure di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, per gli affidamenti a terzi effettuati da dette società.».

6.210

MENARDI, SAIA

Precluso

Al comma 1, capoverso »Art. 6», al comma 6, aggiungere, infine, le seguenti parole: «, fermo restando il rispetto delle procedure di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, per gli affidamenti a terzi effettuati da dette società.».

6.211

RANUCCI

Precluso

Al comma 1, capoverso «Art. 6», al comma 6, aggiungere in fine le seguenti parole: «, fermo restando il rispetto delle procedure di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, per gli affidamenti a terzi effettuati da dette società.».

6.212

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, capoverso «Art. 6», nel comma 7, dopo le parole: «con proprio decreto», inserire le seguenti: «adottato d'intesa con la Conferenza Stato-città e autonomie locali».

6.213

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, capoverso «Art. 6», sostituire il comma 8 con i seguenti:

«8. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari da esprimere entro trenta giorni dalla data di assegnazione, possono essere istituite ulteriori autorità portuali sulla base del raggiungimento, riferito al porto o ad un sistema di porti, di almeno uno dei seguenti volumi di traffico medio annuo nell'ultimo quinquennio:

- 1) tre milioni di tonnellate di merci solide;
- 2) venti milioni di tonnellate di rinfuse liquide;
- 3) trecentomila *twenty feet equivalent unit* (TEU);
- 4) un milione di passeggeri, con esclusione del traffico marittimo locale.

8-bis. Nella valutazione dei requisiti di cui al comma 8, è tenuta in considerazione, altresì, la presenza di collegamenti alle reti ed ai corridoi transeuropei di trasporto, nonché di connessioni logistiche destinate all'intermodalità».

6.214

MUSSO, D'ALIA

Precluso

Al comma 1, capoverso «Art. 6», al comma 8, alla fine del primo periodo sopprimere le parole: «di almeno uno».

6.215

MUSSO

V. testo 2

Al comma 1, capoverso «Art. 6», dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Nei porti amministrati dall'autorità portuale, inclusi quelli indicati al comma 1, per i quali non sussista per cinque anni consecutivi il requisito di cui al comma 8, lettera a), l'autorità portuale è soppressa, e ad essi si applica la normativa relativa ai porti di categoria III».

6.215 (testo 2)

MUSSO

Approvato

Al comma 1, capoverso «Art. 6», dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Nei porti amministrati dall'autorità portuale, inclusi quelli indicati al comma 1, per i quali non sussista per cinque anni consecutivi il requisito di cui al comma 8, l'autorità portuale è soppressa, e ad essi si applica la normativa relativa ai porti di categoria III».

6.216

POLI BORTONE

Respinto

Al comma 1, capoverso «Art. 6», dopo il comma 10, inserire il seguente:

«10-bis. Le autorità portuali di cui ai commi 1 e 8 sono sopprese, con la procedura di cui al medesimo comma 8, quando in relazione al mutato andamento dei traffici, vengano meno i requisiti previsti in tale comma».

6.217

CASTELLI

Ritirato e trasformato nell'odg G6.217

Al comma 1, capoverso «Art.6», comma 11, apportare le seguenti modifiche:

a) al secondo periodo, dopo la parola: «decreto», sono inserite le seguenti: «da adottarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore delle presenti disposizioni di legge»;

b) dopo il secondo periodo, è aggiunto, in fine, il seguente: «Il Governo è delegato ad adottare, entro lo stesso termine di cui al periodo precedente, un decreto legislativo volto a dare piena attuazione alle disposizioni dell'allegato VIII del Trattato di Parigi del 1947, anche per quanto concerne l'imposizione fiscale diretta e indiretta all'interno dei punti franchi del Porto di Trieste, compatibilmente con quanto previsto dal Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea.».

G6.217 (già em. 6.217)

CASTELLI, QUAGLIARIELLO, CAMBER

Approvato

Il Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 143-263-754-2403,

premessi che il Trattato di Parigi del 1947, Allegato VIII, ha previsto l'istituzione di punti franchi nel porto di Trieste,

impegna il Governo ad adottare entro il termine della legislatura le opportune iniziative di competenza al fine di dare piena attuazione alle disposizioni dell'Allegato VIII del Trattato di Parigi del 1947, anche per quanto concerne l'imposizione fiscale diretta e indiretta all'interno dei punti franchi del porto di Trieste, compatibilmente con quanto previsto dal Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

6.218

D'ALIA, MUSSO, BATTAGLIA (*)

Ritirato e trasformato nell'odg G6.218

Al comma 1, capoverso »Art, 6», dopo il comma 11, aggiungere i seguenti:

«11-bis. È autorizzato il trasferimento del punto franco del porto di Messina, istituito con legge 15 marzo 1951, n. 191, dalla zona falcata del porto di Messina ad altra area ricadente nella circoscrizione territoriale dell'autorità portuale di Messina.

11-ter. La delimitazione territoriale del punto franco di cui al comma 11-bis, nonché ogni altra disposizione necessaria per la sua operatività

sono definite con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta della Regione siciliana, formulata dall'autorità portuale di Messina.

11-quater. Le modalità per l'organizzazione e la gestione del punto franco sono definite in conformità alle disposizioni del codice doganale comunitario, di cui al regolamento (CE) n. 450/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2008, e del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, nonché ad ogni altra disposizione comunitaria e statale vigente in materia.

11-quinquies. Con effetto dalla data di entrata in vigore della presente legge, è abrogata la legge 15 marzo 1951, n. 191, ad eccezione del primo comma dell'articolo 1.».

(*) Firma aggiunta in corso di seduta.

G6.218 (già em. 6.218)

D'ALIA, MUSSO, BATTAGLIA

Non posto in votazione (*)

Il Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 143-263-754-2403, impegna il Governo ad affrontare e risolvere le problematiche di cui all'emendamento 6.218.

(*) Accolto dal Governo.

EMENDAMENTO TENDENTE AD INSERIRE UN ARTICOLO AGGIUNTIVO DOPO L'ARTICOLO 6

6.0.200

IL RELATORE

Ritirato

Dopo l'articolo 9, inserire il seguente:

«Art. 6-bis.

(Modifica dell'articolo 7 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. All'articolo 7, comma 2, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Agli emolumenti del presidente si applica il trattamento previdenziale e contributivo del lavoro dipendente"».

ARTICOLO 7 NEL TESTO UNIFICATO PROPOSTO
DALLA COMMISSIONE

Art. 7.

Approvato nel testo emendato

(Modifica dell'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 8. - (*Presidente dell'autorità portuale*). – 1. Il presidente dell'autorità portuale ha la rappresentanza legale dell'ente. Al presidente sono attribuiti tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, salvo quelli riservati agli altri organi dell'autorità portuale ai sensi della presente legge. In caso di necessità e urgenza, il presidente può adottare atti di competenza del comitato portuale da sottoporre a ratifica del comitato medesimo nella prima seduta dello stesso che, a tal fine, deve essere convocato entro quindici giorni, a pena di decadenza degli atti stessi. Il presidente dell'autorità portuale può delegare, con provvedimento scritto, l'adozione di atti di ordinaria amministrazione al segretario generale e ai dirigenti dell'ente.

2. In particolare, il presidente dell'autorità portuale, ferma restando la competenza del comitato portuale per le concessioni ultraquadriennali, 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. Provvede altresì con le medesime modalità e condizioni, al rilascio di ogni autorizzazione o concessione per l'esercizio di attività all'interno dei porti, fatto salvo quanto specificamente previsto per i servizi tecnico-nautici di cui all'articolo 14.

3. Il presidente dell'autorità portuale esercita le competenze ad essa attribuite dagli articoli 16 e 18 e rilascia le autorizzazioni e le concessioni di cui ai medesimi articoli senza previa delibera del comitato portuale, quando queste abbiano durata non superiore a quattro anni.

4. Il presidente dell'autorità portuale è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti tra esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore oggetto della presente legge. Il presidente della giunta regionale territorialmente competente, dando conto dell'avvenuta concertazione con i comuni, le province e le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura territorialmente competenti, propone al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il nominativo prescelto. L'intesa si intende raggiunta qualora, entro il termine di quarantacinque giorni dalla ricezione della proposta, non venga formulato da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti un diniego espresso e motivato.

5. Nel caso di mancato raggiungimento dell'intesa di cui al comma 4, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti indica un diverso nominativo scelto tra esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore oggetto della presente legge. Qualora, anche in questo caso, non dovesse essere raggiunta l'intesa entro quarantacinque giorni dalla ricezione della proposta da parte del presidente della giunta regionale territorialmente competente, il potere di nomina è devoluto al Presidente del Consiglio dei ministri, il quale provvede, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, una volta acquisita l'intesa di cui all'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131.

6. La procedura di cui ai commi 4 e 5 ha inizio sei mesi prima della scadenza del mandato del presidente uscente.

7. Il presidente dell'autorità portuale rimane in carica per quattro anni e può ricoprire non più di due mandati, anche consecutivi, presso la medesima autorità portuale.

8. Fatte salve le incompatibilità sancite da leggi speciali, il mandato di presidente dell'autorità portuale è incompatibile con gli incarichi delle assemblee elettive e di governo, anche territoriale».

EMENDAMENTI

7.200

DONAGGIO

Ritirato

Al comma 1, capoverso «Art. 8», nel comma 1, dopo le parole: «in caso di necessità e urgenza, il presidente» inserire le seguenti: «, fatta eccezione delle autorizzazioni e concessioni all'esercizio di imprese portuali ai sensi degli articoli 16 e 18,».

7.201

IL RELATORE

V. testo 2

Al comma 1, capoverso «Art. 8», dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-bis. Il Presidente, con proprio provvedimento, conferisce al personale dell'autorità portuale appositamente incaricato il compito di accertare l'inosservanza dei provvedimenti ed atti di amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale e di applicare le sanzioni amministrative previste dal Codice della Navigazione, dal Regolamento per la Navigazione marittima e dal

Codice della strada. A tal fine possono essere stipulate convenzioni tra l'autorità portuale e l'autorità marittima».

7.201 (testo 2)

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, capoverso «Art. 8», dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-bis. Il Presidente, con proprio provvedimento, può conferire a personale dell'Autorità portuale attività di verifica sull'inosservanza dei provvedimenti ed atti di amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale costituendo specifici nuclei di vigilanza e controllo. Inoltre, il Presidente può sottoscrivere atti convenzionali, sulla base dei criteri generali determinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che includano modalità di coordinamento con lo svolgimento dei compiti istituzionali dell'Autorità marittima di cui al periodo precedente».

7.202

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, capoverso «Art. 8», nel comma 3, dopo le parole: «senza previa delibera del comitato portuale» inserire le seguenti: «informandone periodicamente lo stesso».

7.203

CASTELLI

Respinto

Al comma 1, capoverso «Art. 8» sostituire i commi 4, 5 e 6 con i seguenti:

«4. Il presidente è nominato, previa intesa con la regione interessata, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, nell'ambito di una tema di esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale designati rispettivamente dalla provincia, dai comuni e dalle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, la cui competenza territoriale coincide, in tutto o in parte, con la circoscrizione di cui all'articolo 6, comma 7. La tema è comunicata al Ministro dei trasporti e della navigazione tre mesi prima della scadenza del mandato. Il Ministro, con atto motivato, può chiedere

di comunicare entro trenta giorni dalla richiesta una seconda tema di candidati nell'ambito della quale effettuare la nomina. Qualora non pervenga nei termini alcuna designazione, il Ministro nomina il presidente, previa intesa con la regione interessata, comunque tra personalità che risultano esperte e di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale.

5. Esperite le procedure di cui al comma precedente, qualora entro trenta giorni non si raggiunga l'intesa con la regione interessata, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti indica il prescelto nell'ambito di una tema formulata a tal fine del presidente della giunta regionale, tenendo conto anche delle indicazioni degli enti locali e delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura interessati. Ove il presidente della giunta regionale non provvede alla indicazione della tema entro trenta giorni dalla richiesta allo scopo indirizzatagli dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, questi chiede al Presidente del Consiglio dei Ministri di sottoporre la questione al Consiglio dei Ministri, che provvede con deliberazione motivata.».

7.204

DE TONI

Respinto

Al comma 1, capoverso «Art. 8», sostituire i commi 4, 5 e 6 con i seguenti:

«4. Il presidente dell'autorità portuale è nominato, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito di una terna di esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, proposta dal presidente della Giunta regionale, sentiti i comuni, la provincia e la camera di commercio interessati. La terna è comunicata al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sei mesi prima della scadenza del mandato del presidente uscente.

5. Nel caso in cui non pervenga nei termini alcuna designazione, il Ministro nomina il presidente, previa intesa con la Regione interessata, comunque tra personalità che risultano esperte e di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Qualora non dovesse essere raggiunta l'intesa con la regione interessata, entro sessanta giorni dalla ricezione della proposta da parte del Presidente della Giunta regionale, territorialmente competente, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti chiede al presidente del Consiglio dei Ministri di sottoporre la questione al Consiglio dei ministri, che provvede con deliberazione motivata.».

7.205

MUSO

Respinto

Al comma 1, capoverso «Art. 8», sostituire il comma 7 con il seguente:

«7. Il presidente di un'autorità portuale rimane in carica per quattro anni e può ricoprire non più di due mandati complessivi, consecutivi o non consecutivi, nella medesima autorità portuale o in autorità portuali differenti.».

7.206

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, capoverso «Art. 8», nel comma 7, sostituire la parola: «quattro» con la seguente: «cinque».

7.207

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, capoverso «Art. 8», nel comma 8, dopo le parole: «è incompatibile con gli incarichi delle assemblee elettive e di governo, anche territoriale» aggiungere le seguenti: «, e con qualunque altro incarico di nomina pubblica, nonché con il possesso del controllo societario, la titolarità di cariche sociali o l'assunzione di incarichi professionali in enti o società che esercitano attività portuali o marittime».

7.208

DE TONI

Assorbito

Al comma 1, capoverso «Art. 8», nel comma 8, dopo le parole: «elettive e di Governo, anche territoriale» aggiungere le seguenti: «, e con il possesso del controllo societario, la titolarità di cariche sociali o l'assunzione di incarichi professionali in enti o società che esercitano attività portuali o marittime».

7.209

CASTELLI

Assorbito

Al comma 1, capoverso «Art. 8», al comma 8, aggiungere, in fine, le parole: «nonché con qualunque altra carica di nomina pubblica».

ARTICOLO 8 NEL TESTO UNIFICATO PROPOSTO
DALLA COMMISSIONE

Art. 8.

Approvato nel testo emendato

(Modifiche all'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. All'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 3 è sostituito dal seguente:

«3. È di competenza del comitato portuale:

a) l'approvazione del bilancio preventivo, delle sue variazioni e del rendiconto generale;

b) l'adozione del piano regolatore portuale d'intesa con il comune competente;

c) l'approvazione del piano operativo triennale e le revisioni annuali;

d) l'approvazione della costituzione ovvero della partecipazione dell'autorità portuale alle società di cui all'articolo 6, comma 6;

e) la deliberazione di rilascio delle concessioni demaniali marittime e delle autorizzazioni all'esercizio di imprese portuali ai sensi degli articoli 16 e 18 per una durata superiore a quattro anni;

f) l'approvazione degli indirizzi generali in materia di rilascio delle concessioni e delle autorizzazioni e dei relativi canoni»;

b) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

«3-bis. I componenti del comitato portuale non possono ricoprire più di due mandati consecutivi presso la medesima autorità portuale».

EMENDAMENTI

8.201

MUSSO, D'ALIA

Respinto

Al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:

«0a) al comma 1, la lettera i) è sostituita dalla seguente:

i) da otto rappresentanti delle seguenti categorie:

- 1) armatori
- 2) industriali
- 3) imprenditori di cui agli articoli 16 e 18
- 4) spedizionieri
- 5) agenti e raccomandatari marittimi
- 6) autotrasportatori operanti nell'ambito portuale
- 7) operatori commerciali e turistici
- 8) un rappresentante delle imprese ferroviarie operanti nei

porti».

8.200

GAMBA

Respinto

Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente:

«0a) al comma 1, dopo la lettera l-bis), è inserita la seguente:

«l-ter) da un rappresentante del Ministero della difesa nei porti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera b), se la circoscrizione dell'autorità portuale comprende porti o specifiche aree portuali classificate di categoria I, in quanto finalizzate alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato».

8.300

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente:

«0a) nel comma 2 sostituire, ovunque compaia, la parola: "quadriennio" con la seguente: "quinquennio"».

8.202

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, lettera a), capoverso «3», nella lettera b), sopprimere le parole: «d'intesa con il comune competente».

8.203

MUSSO, D'ALIA

Id. em. 8.202

Al comma 1, lettera a), capoverso «3.», lettera b) sopprimere le parole: «d'intesa con il Comune competente».

8.204

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, lettera a), capoverso «3», nella lettera e), sopprimere le seguenti parole: «ai sensi degli articoli 16 e 18».

8.205

MUSSO

Respinto

Al comma 1, lettera a), capoverso «3», dopo la lettera e) inserire la seguente:

«e-bis) il rinnovo delle concessioni demaniali marittime e delle autorizzazioni all'esercizio di imprese portuali ai sensi degli articoli 16 e 18 di durata inferiore ai quattro anni, qualora la durata complessiva della concessione ovvero dell'autorizzazione superi, incluso il rinnovo, la durata di quattro anni;».

8.206

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, lettera a), capoverso «3», apportare le seguenti modifiche:

a) alla lettera f), sopprimere le parole: «e dei relativi canoni»;

b) dopo la lettera f), inserire la seguente:

«f-bis) la determinazione, in via generale ed astratta, dei criteri di commisurazione dei canoni applicabili».

8.207

DE TONI

Approvato

Al comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera:

«b-bis) dopo il comma 4 é inserito il seguente:

«4-bis. Le deliberazioni assunte dal comitato portuale sono rese pubbliche attraverso la pubblicazione delle stesse sul sito internet dell'autorità portuale, e con la trasmissione all'albo pretorio del comune o dei comuni della circoscrizione territoriale dell'autorità portuale presso il quale devono essere affisse entro cinque giorni dall'approvazione e per i quindici giorni successivi».

EMENDAMENTI TENDENTI AD INSERIRE ARTICOLI AGGIUNTIVI DOPO L'ARTICOLO 8

8.0.200

IL RELATORE

Improcedibile

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Introduzione dell'articolo 9-bis nella legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di personale marittimo impiegato nell'esecuzione dei traffici od in operazioni che si svolgono nelle acque territoriali o presso impianti o approdi al largo delle coste italiane)

1. Dopo l'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito il seguente:

"Art. 9-bis. - *(Personale marittimo impiegato nell'esecuzione dei traffici od in operazioni che si svolgono nelle acque territoriali o presso impianti o approdi al largo delle coste italiane)* - 1. Il personale marittimo impiegato nell'esecuzione dei traffici od in operazioni che si svolgono nelle acque territoriali o presso impianti o approdi al largo delle coste ita-

liane, è soggetto alle disposizioni legislative, regolamentari ed ai contratti collettivi vigenti nell'ordinamento italiano in materia previdenziale e di legislazione del lavoro.

2. Nei porti sede di autorità portuale, l'autorità marittima di intesa con l'autorità portuale o, nei porti ove non istituita l'autorità portuale, l'autorità marittima inserisce, negli atti relativi all'esecuzione dei traffici o alle operazioni di cui al precedente comma, disposizioni volte a garantire un trattamento normativo ed economico coerente con la disciplina di cui al comma 1. Detto trattamento minimo non potrà essere inferiore a quello risultante dai rispettivi contratti collettivi nazionali e loro successivi rinnovi, stipulati dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori comparativamente più rappresentative a livello nazionale, con le rispettive associazioni nazionali di categoria"».

8.0.300

IL RELATORE

Approvato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Modifica dell'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. Al comma 3 dell'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 sostituire la parola: "quadriennale" con la seguente: "quinquennale"».

ARTICOLO 9 NEL TESTO UNIFICATO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 9.

Approvato nel testo emendato

(Modifica dell'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 11. - (*Collegio dei revisori dei conti*). - 1. Il collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e da uno supplente nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dei quali un membro effettivo, con funzioni di presidente, è designato dal Ministro dell'economia e delle finanze, tra i funzionari del medesimo Mini-

stero; i rimanenti componenti sono scelti nell'ambito dei soggetti iscritti nel registro dei revisori contabili o fra coloro che abbiano svolto tale funzione per almeno un quadriennio.

2. Il collegio dei revisori dei conti dura in carica quattro anni.

3. Il collegio dei revisori dei conti:

a) provvede al riscontro degli atti di gestione, accerta la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili ed effettua trimestralmente le verifiche di cassa;

b) redige una relazione sul rendiconto generale e riferisce periodicamente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

c) assiste alle riunioni del comitato portuale con almeno uno dei suoi membri».

ORDINE DEL GIORNO

G9.100

IL RELATORE

Non posto in votazione (*)

Il Senato, in sede di discussione del disegno di legge Atto Senato n. 143- 263-754-2403 (riforma della legislazione in materia portuale),

premesso che:

il provvedimento in esame, anche in conformità con quanto recentemente disposto dall'articolo 5, comma 14, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, prevede che del collegio dei revisori dei conti delle autorità portuali possano far parte - oltre ad un funzionario del Ministero dell'economia e delle finanze - dipendenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in possesso di specifica professionalità;

considerato che:

al fine del corretto funzionamento del collegio dei revisori dei conti, è fondamentale che i componenti del collegio siano posti nelle condizioni di assicurare una costante presenza ai lavori dello stesso,

impegna il Governo in sede di indicazione dei componenti del collegio dei revisori dei conti che siano dipendenti del Ministero, a individuare preferibilmente soggetti che operano presso le strutture periferiche del Governo nel cui ambito di competenza ricade l'autorità portuale in questione.

(*) Accolto dal Governo.

EMENDAMENTI

9.200

DE LUCA VINCENZO

Ritirato

Al comma 1, capoverso «Art. 11», al comma 1, sostituire le parole: «uno supplente» con le seguenti: «due supplenti».

9.201

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, capoverso «Art. 11», nel comma 1, sostituire le parole: «coloro che abbiano svolto tale funzione per almeno un quadriennio» con le seguenti: «i dipendenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in possesso di specifica professionalità».

9.300

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, capoverso «Art. 11», nel comma 2, sostituire la parola: «quattro» con la seguente: «cinque».

9.202

DE LUCA VINCENZO

Respinto

Al comma 1, capoverso «Art. 11», al comma 3, dopo la lettera c) aggiungere la seguente:

«c-bis) svolge attività di collaborazione con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, esprimendo pareri sulla proposta di bilancio di previsione, dei documenti allegati e sulle variazioni di bilancio. Nei pareri esplicita un motivato giudizio di congruità, di coerenza e di attendibilità contabile. Vigila sulla regolarità finanziaria, economica e contabile della gestione relativamente all'acquisizione delle entrate, all'effettuazione delle spese, all'attività contrattuale, all'amministrazione dei beni».

ARTICOLO 10 NEL TESTO UNIFICATO PROPOSTO
DALLA COMMISSIONE

Art. 10.

Approvato

*(Introduzione dell'articolo 11-bis nella legge 28 gennaio 1994, n. 84,
sui sistemi logistico-portuali)*

1. Dopo l'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito il seguente:

«Art. 11-bis. - (*Sistemi logistico-portuali*). - 1. Le autorità portuali, d'intesa con le regioni, le province ed i comuni interessati, possono 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.

2. I sistemi di cui al comma 1 intervengono sugli aspetti di carattere generale di seguito definiti:

a) d'intesa con i gestori delle infrastrutture ferroviarie, sull'utilizzo delle reti ferroviarie di alimentazione ed integrazione del sistema logistico portuale;

b) sulla promozione del traffico ferroviario «navetta» di collegamento tra porti e retroporti, che si può estendere anche alla manovra interna ai porti del sistema e che è regolata mediante bandi europei;

c) sul coordinamento dei nuovi piani regolatori portuali e comunali;

d) sulla promozione delle infrastrutture di collegamento, avendo riguardo sia ai grandi corridoi individuati in sede comunitaria sia alle connessioni con i terminali portuali e retroportuali.

3. Nei terminali retroportuali cui fa riferimento il sistema logistico-portuale, il servizio doganale è svolto dalla medesima articolazione territoriale dell'amministrazione competente che esercita il servizio nei porti di riferimento».

ARTICOLO 11 NEL TESTO UNIFICATO PROPOSTO
DALLA COMMISSIONE

Art. 11.

Approvato nel testo emendato

(Modifica dell'articolo 12 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 12 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 12. - (*Vigilanza sull'autorità portuale*). - 1. L'autorità portuale è sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Le delibere relative al bilancio di previsione, alle eventuali note di variazione e al rendiconto generale sono soggette all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, secondo le procedure previste dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1998, n. 439.

3. Le delibere di adozione dei regolamenti di cui all'articolo 18, comma 9, sono soggette all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Se l'approvazione non interviene entro quarantacinque giorni dalla ricezione, le delibere sono esecutive».

EMENDAMENTI

11.200 (testo corretto)

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, capoverso «Art. 12», nel comma 1, dopo le parole: «vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti» aggiungere le seguenti: «, che provvede a presentare alle Camere entro il 30 giugno di ogni anno una relazione generale sulle attività delle autorità portuali, nella quale siano indicati gli interventi realizzati e i programmi attuati nell'ambito del piano operativo triennale nonché il volume annuo dei traffici effettuati».

11.201 (testo corretto)

DE TONI

Id. em. 11.200 (testo corretto)

Al comma 1, capoverso «Art. 12», nel comma 1, dopo le parole: «vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti» aggiungere le se-

guenti: «, che provvede a presentare alle Camere entro il 30 giugno di ogni anno una relazione generale sulle attività delle Autorità portuali, nella quale siano indicati gli interventi realizzati e i programmi attuati nell'ambito dei Piani Operativi triennali nonché il volume annuo dei traffici effettuati».

ARTICOLO 12 NEL TESTO UNIFICATO PROPOSTO
DALLA COMMISSIONE

Art. 12.

Approvato nel testo emendato

(Modifiche all'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di risorse finanziarie delle autorità portuali)

1. Al comma 1 dell'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) la lettera b) è abrogata;

b) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) dal gettito della tassa di ancoraggio e della tassa portuale sulle merci imbarcate e sbarcate di cui al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107, nonché di cui all'articolo 5, commi da 7-undecies a 7-terdecies, del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25, salvo quanto previsto all'articolo 28, comma 6 della presente legge».

EMENDAMENTO

12.200

IL RELATORE

Approvato

Al comma 1, dopo la lettera b), aggiungere la seguente:

«b-bis) dopo la lettera e) è aggiunta la seguente:

"e-bis) da diritti di porto"».

ARTICOLO 13 NEL TESTO UNIFICATO PROPOSTO
DALLA COMMISSIONE

Art. 13.

Approvato nel testo emendato

(Modifiche all'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di competenze dell'autorità marittima)

1. All'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «nonché, fermo restando quanto previsto dall'articolo 6, comma 1, lettera *a)*, il controllo e la regolamentazione tecnica, ai fini della sicurezza, delle attività esercitate negli ambiti portuali e a bordo delle navi.»;

b) al comma 1-*bis*, il secondo, il terzo e il quarto periodo sono sostituiti dai seguenti: «Fatta salva, fino a disposizione contraria, la validità dei vigenti provvedimenti definitivi emanati al riguardo, l'obbligatorietà dei suddetti servizi è stabilita, su proposta della autorità marittima, d'intesa con l'autorità portuale, ove istituita, con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ne fissa i limiti, sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In caso di necessità e di urgenza l'autorità marittima, previa informazione all'autorità portuale ove istituita, può rendere temporaneamente obbligatorio l'impiego dei suddetti servizi per un periodo non superiore a trenta giorni, prorogabili una sola volta. Nei porti ricompresi nella circoscrizione territoriale di un'autorità portuale, la disciplina e l'organizzazione dei servizi tecnico-nautici di cui al presente comma sono stabilite dall'autorità marittima d'intesa con l'autorità portuale, sentite le rappresentanze unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In difetto di intesa provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I criteri e i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, di rimorchio, di ormeggio e battellaggio, di cui al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base di una istruttoria condotta dallo stesso Ministero congiuntamente al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, alle rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi, nonché all'Associazione porti italiani.»;

c) il comma 1-*ter* è sostituito dai seguenti:

«1-*ter*. Le tariffe dei servizi tecnico-nautici di cui al comma 1-*bis* relative ai singoli porti sono stabilite, in ottemperanza ai criteri e meccanismi di cui al medesimo comma 1-*bis*, attraverso un'istruttoria condotta in

sede ministeriale alla quale partecipano l'autorità marittima e l'autorità portuale, laddove istituita, che possono essere anche rappresentate o assistite rispettivamente dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto e dalla Associazione porti italiani, nonché, in veste consultiva, le rappresentanze unitarie nazionali degli erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. La predetta istruttoria ministeriale termina con la conseguente proposta di variazione tariffaria avanzata dall'autorità marittima d'intesa con l'autorità portuale, laddove istituita, e sottoposta all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In difetto di intesa ovvero in caso di mancata approvazione ministeriale, il provvedimento tariffario definitivo è adottato dall'autorità marittima su disposizioni impartite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

1-quater. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato ad adottare un regolamento, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, volto ad individuare, per i porti ove già esiste il servizio di rimorchio, i parametri operativi e gestionali in presenza dei quali, ferma restando l'unicità e l'inscindibilità del servizio di rimorchio disciplinato dalla stessa concessione, è possibile introdurre una tariffa di prontezza operativa. Detti parametri devono indicare quando l'insufficienza del fatturato, comprensivo di eventuali altri ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale, debba essere considerata notevole e strutturale e quando debba considerarsi particolarmente elevato il divario tra il numero delle navi che si avvalgono del servizio di rimorchio e quelle che non se ne avvalgono. Nei porti in cui si riscontrano tali parametri, l'autorità marittima, qualora ritenga indispensabile un presidio di rimorchio, d'intesa con l'autorità portuale, ove istituita, e sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori del servizio e degli utenti dello stesso, può introdurre, attraverso l'apertura di un'istruttoria a livello ministeriale disciplinata ai sensi del comma *1-ter*, un'apposita tariffa di prontezza operativa per le navi che scalano il porto. Il gettito complessivo di detta tariffa deve essere tale da integrare il fatturato derivante dal servizio di rimorchio, comprensivo di eventuali altri ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale, in modo da consentire il raggiungimento dell'equilibrio gestionale derivante dall'applicazione dei criteri e meccanismi tariffari di cui al comma *1-bis*.

1-quinquies. Ai fini della prestazione dei servizi tecnico-nautici di cui al comma *1-bis*, per porti o per altri luoghi d'approdo o di transito delle navi si intendono le strutture di ormeggio presso le quali si svolgono operazioni di imbarco o sbarco di merci e passeggeri come banchine, moli, pontili, piattaforme, boe, torri, navi o galleggianti di stoccaggio temporaneo e punti di attracco, in qualsiasi modo realizzate anche nell'ambito di specchi acquei esterni alle difese foranee».

EMENDAMENTI

13.200

GIARETTA

Ritirato

Sostituire il comma 1, con il seguente:

«1. L'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

"Art. 14. - *1.* Ferme restando le competenze attribuite dalla presente legge alle autorità portuali e, per i soli compiti di programmazione, coordinamento e promozione, alle aziende speciali delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, istituite ai sensi dell'articolo 32 del testo unico approvato con regio decreto 20 settembre 1934, n. 2011, spettano all'autorità marittima le funzioni di polizia e di sicurezza previste dal codice della navigazione. Nei porti sede di Autorità portuale le funzioni di polizia marittima e sicurezza non includono i turni di accosto di cui all'articolo 59 del regolamento per la navigazione marittima, che sono di competenza esclusiva dell'autorità portuale.

2. I servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono servizi di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo. Fatta salva, fino a disposizione contraria, la validità dei vigenti provvedimenti definitivi emanati a riguardo, l'obbligatorietà dei suddetti servizi è stabilita, su proposta dell'Autorità marittima, d'intesa con l'Autorità portuale ove istituita, con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ne fissa i limiti, sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In caso di necessità e di urgenza l'Autorità marittima, previa informazione all'Autorità portuale ove istituita, può rendere temporaneamente obbligatorio l'impiego dei citati servizi per un periodo non superiore a 30 giorni, prorogabili una sola volta. Nei porti ricompresi nella circoscrizione territoriale di una Autorità portuale la disciplina e l'organizzazione dei servizi tecnico nautici di cui al presente comma, sono stabilite dall'Autorità Marittima d'intesa con l'Autorità Portuale, sentite, in veste consultiva, le rappresentanze unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In difetto di intesa provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. I criteri ed i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio di cui all'articolo 91 del cod. nav., di rimorchio, di cui all'articolo 101 del cod. nav. E di ormeggio e battellaggio di cui rispettivamente agli articoli 212 e 215 del regolamento per la esecuzione del Codice della Navigazione, approvato con DPR 15 febbraio 1952, n. 328, sono stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base di una istruttoria condotta dallo stesso Ministero congiuntamente al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, all'Associazione

Porti Italiani e alle rappresentanze unitarie nazionali dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi, ivi comprese le rappresentanze nazionali delle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1984, n. 84, Tali criteri e meccanismi, da adattarsi entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore della presente normativa, dovranno essere sviluppati perseguendo la massima efficienza ed economicità dei servizi, a beneficio della concorrenza tra i porti.

4. Nei porti sede di Autorità portuale le tariffe e la scelta dei concessionari dei servizi stessi, sono stabilite dall'Autorità portuale d'intesa con l'Autorità marittima. In difetto di intesa provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Le tariffe devono essere formulate in modo da garantire l'efficienza e l'economicità dei servizi secondo principi di *price-cap* che inducano i concessionari alla migliore allocazione delle risorse"».

13.201

ESPOSITO

Respinto

Al comma 1, lettera a), aggiungere, infine, il seguente periodo: «Sulla base di specifica richiesta dell'autorità militare competente, motivata da particolari esigenze operative o di sicurezza, l'autorità marittima può inoltre disporre l'ormeggio temporaneo di unità militari in banchine adibite al traffico commerciale».

13.202

DE TONI

Respinto

Al comma 1, lettera b), capoverso, nel primo periodo, dopo le parole: «delle infrastrutture e dei trasporti», inserire le seguenti parole: « nel rispetto del principio comunitario di libera concorrenza e delle esigenze di sicurezza della navigazione,».

13.203

CASSON, GIARETTA

Ritirato

Al comma 1, lettera b) sopprimere le seguenti parole: «che ne fissa i limiti, sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi».

13.204

DE TONI

Respinto

Al comma 1, lettera b), capoverso, al secondo periodo, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, motivando il permanere delle condizioni di necessità ed urgenza che hanno richiesto l’emanazione del provvedimento».

13.205

CASSON, GIARETTA

Ritirato

Al comma 1, lettera b), dopo le parole: «, la disciplina e l’organizzazione» inserire le seguenti: «, nonché la fissazione delle relative tariffe,».

13.206

DE TONI, PARDI (*)

V. testo 2

Al comma 1, lettera b), ultimo periodo, sopprimere le parole: «, nonché all’Associazione porti italiani».

(*) Firma aggiunta in corso di seduta.

13.206 (testo 2)

DE TONI, PARDI

Approvato

Al comma 1, lettera b), ultimo periodo, le parole: «, nonché all’Associazione porti italiani», sono sostituite dalle seguenti: «all’associazione maggiormente rappresentativa delle autorità portuali».

Conseguentemente, al comma 1, lettera c), capoverso 1-ter, le parole: «e dalla Associazione porti italiani», sono sostituite dalle seguenti: «e dall’associazione maggiormente rappresentativa delle autorità portuali».

13.207

DE TONI

Respinto

Al comma 1, lettera c), capoverso «1-ter», al primo periodo, sostituire le parole da: «o assistite» fino alla fine del periodo, con le seguenti: «dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, nonché in veste consultiva, l'Associazione porti italiani e le rappresentanze unitarie nazionali degli erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi».

13.208

CASSON, GIARETTA

Ritirato

Al comma 1, lettera c), comma 1-ter, al secondo periodo, sopprimere le seguenti parole: «, e sottoposta all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti».

13.209

CASSON, GIARETTA

Ritirato

Al comma 1, lettera c), comma 1-ter, al terzo periodo, sopprimere le seguenti parole: «ovvero in caso di mancata approvazione ministeriale.».

13.210

CASSON, GIARETTA

Ritirato

Al comma 1, lettera c), comma 1-quater, sopprimere le seguenti parole: «Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato ad adottare un regolamento, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, volto ad individuare, per i porti ove già esiste il servizio di rimorchio, i parametri operativi e gestionali in presenza dei quali, ferma restando l'unicità e l'inscindibilità del servizio di rimorchio disciplinato dalla stessa concessione, sarà possibile introdurre una tariffa di prontezza operativa. Detti parametri dovranno indicare quando l'insufficienza del fatturato, comprensivo di eventuali altri ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale, dovrà essere considerata notevole e strutturale e quando debba considerarsi particolarmente elevato il divario tra il numero delle navi che si avvalgono del servizio di rimorchio e quelle che non se ne avvalgono».

13.211

CASSON, GIARETTA

Ritirato

Al comma 1, lettera c), comma 1-quater, terzo periodo, sopprimere le parole: «si riscontrano tali parametri,» e la parola: «, qualora».

13.213

CASSON, GIARETTA

Ritirato

Al comma 1, lettera c), comma 1-quater, al terzo periodo, sopprimere le seguenti parole: «a livello ministeriale».

13.214

CASSON, GIARETTA

Ritirato

Al comma 1, lettera c), comma 1-quater, sopprimere l'ultimo periodo.

13.212

CASSON, GIARETTA

Ritirato

Al comma 1, lettera c), comma 1-quater, ultimo periodo dopo la parola: «rimorchio» aggiungere le seguenti: «di prontezza operativa».

13.215

DE TONI

Respinto

Al comma 1, lettera c), sopprimere il capoverso «1-quinquies».

EMENDAMENTI TENDENTI AD INSERIRE ARTICOLI AGGIUNTIVI
DOPO L'ARTICOLO 13

13.0.200 (testo corretto)

IL RELATORE

Approvato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 13-bis.

(Modifica dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. Al comma 4 dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è premesso il seguente periodo: "In ciascun porto l'impresa autorizzata deve esercitare direttamente l'attività per cui ha ottenuto l'autorizzazione utilizzando l'organizzazione e l'organigramma presentati in modo esclusivo in relazione alle operazioni svolte in quel porto"».

13.0.201

DONAGGIO

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 14-bis.

1. Al comma 4, dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 alla lettera *d*), sono apportate le seguenti modificazioni:

«a) dopo le parole: "di operazioni portuali" sono inserite le seguenti: "che non siano risolvibili mediante l'utilizzo delle società autorizzate ai sensi dell'articolo 17";

b) dopo le parole: "propri mezzi meccanici" sono inserite le seguenti: "adeguati alle operazioni da svolgere";

c) dopo le parole: "e di personale" sono inserite le seguenti: "aggiuntivo alla tabella d'armamento esclusivamente dedicato, assunto con libretto di navigazione";

d) dopo le parole: "Tali autorizzazioni" sono inserite le seguenti: "da darsi, verificate le condizioni di cui sopra, ad ogni toccata,"».

13.0.202

DE TONI

Respinto

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 13-bis.

(Modifica dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. All'articolo 16, comma 4, della legge 28 gennaio 1994 n. 84, dopo la lettera *d*), è aggiunta la seguente:

"*d-bis*) i criteri per i requisiti di carattere tecnico-organizzativo degli operatori e delle imprese richiedenti, atti ad integrare le vigenti norme in materia di sicurezza ed igiene sul lavoro."».

13.0.203

DE TONI

Respinto

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 13-bis.

(Modifica dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. All'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a*) i commi 2 e 3 sono soppressi;
- b*) al comma 4, le parole: ", nei confronti dell'impresa autorizzata" sono soppresses;
- c*) al comma 5, le parole: "Qualora non si realizzi quanto previsto dai commi 2 e 3," sono soppresses;
- d*) il comma 6 è sostituito dal seguente:

"6. L'agenzia di cui al comma 5, qualora non abbia personale sufficiente per far fronte alla fornitura di lavoro temporaneo prevista al comma 1, può rivolgersi, quale impresa utilizzatrice, ai soggetti abilitati alla fornitura di prestazioni di lavoro temporaneo previsti all'articolo 2 della legge 24 giugno 1997, n. 196.";

- e*) il comma 9 è sostituito dal seguente:

"9. L'agenzia di cui al comma 5 non costituisce impresa incaricata della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere

di monopolio fiscale ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del Trattato che istituisce la Comunità europea.";

f) al comma 10, il primo periodo è sostituito dal seguente: "Le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime adottano specifici regolamenti volti a controllare le attività effettuate dall'agenzia di cui al comma 5 anche al fine di verificare l'osservanza dell'obbligo di parità di trattamento nei confronti delle imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera *a)*, e della capacità di prestare le attività secondo livelli quantitativi e qualitativi adeguati.;

g) al comma 10, lettera *b)*, le parole: "dell'impresa di cui al comma 2 e" sono soppresse;

h) il comma 11 è sostituito dal seguente:

"11. Ferme restando le competenze dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime, possono disporre la sostituzione dell'organo di gestione dell'agenzia di cui al comma 5 allorquando accertino la violazione degli obblighi nascenti dall'esercizio delle attività di competenza della stessa."».

13.0.204

DONAGGIO

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 13-bis.

(Modifica all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. All'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, dopo le parole: "e dei servizi portuali" sono aggiunte le parole: "con singoli lavoratori o con squadre organizzate, ivi compresa la fornitura di mezzi meccanici ed attrezzature ausiliarie";

b) dopo il comma 5 è aggiunto il seguente:

"5-bis. Nei porti in cui, alla data del 31 dicembre 2009, non sia stata ancora bandita la procedura di gara per l'individuazione dell'impresa di cui al comma 2, l'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima, previo accordo nazionale con le Organizzazioni Sindacali firmatarie del contratto nazionale, può promuovere l'agenzia di cui al comma 5 anche in assenza del preventivo esperimento della procedura di gara. Le condizioni per l'esercizio della potestà di cui sopra sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, sentiti il Ministero degli Interni ed il Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali, i

quali devono esprimere il proprio parere entro trenta giorni dalla trasmissione della bozza di decreto. Decorso il predetto termine, il parere viene ritenuto positivo";

c) al comma 10, la lettera *a)* è sostituita dalle seguente:

"*a)* criteri per la determinazione e l'applicazione delle tariffe delle prestazioni rese ad integrazione delle attività autorizzate alle imprese richiedenti, della fornitura di lavoro temporaneo, anche a squadre organizzate, per singolo avviamento ovvero per più lungo periodo, tariffe da sottoporre all'approvazione dell'autorità portuale o, laddove non istituita dall'autorità marittima";

d) al comma 10, dopo la lettera *e)*, è aggiunta la seguente:

"*e-bis)* criteri per l'utilizzo di mezzi meccanici e strumenti di lavoro nella disponibilità dell'impresa di cui al comma 2 e per l'eventuale fornitura di lavoro temporaneo anche ad altre imprese autorizzate in ambito portuale ad integrazione delle attività autorizzate alle imprese richiedenti".».

Allegato B**Votazioni qualificate effettuate nel corso della seduta**

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO						ESITO
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont	Magg	
001	Nom.	Disegno di legge n. 143-263-754-2403. Em. 1.201, Casson	258	257	003	252	002	129	APPR.
002	Nom.	DDL n. 143-263-754-2403. Em. 2.208, Castelli	262	261	009	024	228	131	RESP.
003	Nom.	DDL n. 143-263-754-2403. Em. 3.209 (testo 2), Castelli	257	256	002	252	002	129	APPR.
004	Nom.	DDL n. 143-263-754-2403. Em. 3.216, Castelli	266	265	006	256	003	133	APPR.
005	Nom.	DDL n. 143-263-754-2403. Em. 6.202, Mongiello	265	263	015	127	121	132	RESP.
006	Nom.	DDL n. 143-263-754-2403. ODG G6.217, Castelli e altri	263	262	002	161	099	132	APPR.
007	Nom.	DDL n. 143-263-754-2403. Em. 7.203, Castelli	251	249	000	030	219	125	RESP.
008	Nom.	DDL n. 143-263-754-2403. Em. 7.204, De Toni	257	256	000	009	247	129	RESP.
009	Nom.	DDL n. 143-263-754-2403. Em. 7.205, Musso	257	256	002	052	202	129	RESP.
010	Nom.	DDL n. 143-263-754-2403. Em. 6.215 (testo 2), Musso	256	255	002	252	001	128	APPR.
011	Nom.	DDL n. 143-263-754-2403. Em. 8.205, Musso	258	257	002	023	232	129	RESP.

- Le Votazioni annullate e quelle in cui e' mancato il numero legale non sono riportate

Seduta N. 0791 del 12/09/2012 Pagina 1

Totale votazioni 11

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente la votazione e non votante
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000011											
	001	002	003	004	005	006	007	008	009	010	011	
ADAMO MARILENA	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C	
ADERENTI IRENE	F	F	F	F	F	F	F	C	C	F	C	
ADRAGNA BENEDETTO	F	C	F	F								
AGOSTINI MAURO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C	
ALBERTI CASELLATI MARIA E.	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C	
ALICATA BRUNO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C	
ALLEGRI LAURA	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C	
AMATI SILVANA	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C	
AMATO PAOLO	F	C	F	F	A	F	C	C	C	F	C	
AMORUSO FRANCESCO MARIA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
ANDREOTTI GIULIO												
ANDRIA ALFONSO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C	
ANTEZZA MARIA	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C	
ARMATO TERESA	F	C	F	F	F	C	C	C	F	F	C	
ASCIUTTI FRANCO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C	
ASTORE GIUSEPPE	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C	
AUGELLO ANDREA	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C	
AZZOLLINI ANTONIO	F	C		A	C	F	C	C	C	F	C	
BAIO EMANUELA	F	C	F	F	A	F	C	C	C	F	C	
BALBONI ALBERTO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C	
BALDASSARRI MARIO								C	C	F	C	
BALDINI MASSIMO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C	
BARBOLINI GIULIANO	F	C	F	A	F	C	F	C	F	F	C	
BARELLI PAOLO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C	
BASSOLI FIORENZA	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F		
BASTICO MARIANGELA	F	C	F	F	F	C	F	C	F	F	C	
BATTAGLIA ANTONIO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C	
BELISARIO FELICE	F	A	F	F								
BENEDETTI VALENTINI DOMENICO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C	
BERSELLI FILIPPO			F	F	C							
BERTUZZI MARIA TERESA	F	C	F	F	F	C		C	C	F	C	
BETTAMIO GIAMPAOLO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C	
BEVILACQUA FRANCESCO	A			F	C	F	C	C	F	F	C	
BIANCHI DORINA		C	F	F	C	F	C	C	C	F	C	
BIANCO ENZO	F	C	F	C	F	C	C	C	F	F	C	
BIANCONI LAURA	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C	
BIONDELLI FRANCA	F	C		F	F	C	C	C	C	F	C	
BLAZINA TAMARA	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C	
BODEGA LORENZO	F	C	F	A	F	C	C	C	C	F	C	
BOLDI ROSSANA		F	F	F	F	F	F	C	C	F	C	
BOLDRINI GIACINTO	F	C	C	F	C	F	C	C	C	F	C	
BONDI SANDRO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C	
BONFRISCO ANNA CINZIA	F		F	F	C	F	C	C	C	F	C	
BONINO EMMA												
BORNACIN GIORGIO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C	

Seduta N. 0791 del 12/09/2012 Pagina 2

Totale votazioni 11

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente la votazione e non votante
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000011										
	001	002	003	004	005	006	007	008	009	010	011
BOSETTO GABRIELE	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
BOSONE DANIELE	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
BRICOLO FEDERICO	F	F	F	F	R	F	F	C	C	F	C
BRUNO FRANCO	F	C	F	F	C	F	F	C	C	F	C
BUBBICO FILIPPO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
BUGNANO PATRIZIA	F	A	F	F	F	C	C	F	F	F	F
BURGARETTA APARO SEBASTIANO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
BUTTI ALESSIO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
CABRAS ANTONELLO	F	C	F	F	F	C	C	C	F	F	C
CAFORIO GIUSEPPE	F	A	F	F	F	C	C	F	F	F	F
CAGNIN LUCIANO	F	F	F	F	F	F	F		C	F	C
CALABRO' RAFFAELE	F	C	F	F	C						
CALDEROLI ROBERTO	F	F	F	F	F	F	F		C	F	C
CALIENDO GIACOMO	F	C		F	C	F			C	F	C
CALIGIURI BATTISTA	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
CAMBER GIULIO	A	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
CARDIELLO FRANCO	F	C	F	F	C	F					C
CARLINO GIULIANA	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F
CARLONI ANNA MARIA	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
CAROFGLIO GIOVANNI	F	C	F	F	F	C		C	C	F	C
CARRARA VALERIO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	A
CARUSO ANTONINO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
CASELLI ESTEBAN JUAN											
CASOLI FRANCESCO	F	C	F	F	A	F	C	C	C	F	C
CASSON FELICE	F	C	F	F	F	C	C	C	F	F	F
CASTELLI ROBERTO	F	F	F	F		F	F	C	C	F	C
CASTIGLIONE MARIA GIUSEPPA	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
CASTRO MAURIZIO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
CECCANTI STEFANO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
CENTARO ROBERTO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
CERUTI MAURO											
CHIAROMONTE FRANCA	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
CHITI VANNINO	P	P	P	M	M	M	M	M	M	M	M
CHIURAZZI CARLO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
CIAMPI CARLO AZEGLIO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
CIARRAPICO GIUSEPPE	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
CICOLANI ANGELO MARIA											
COLOMBO EMILIO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
COMPAGNA LUIGI	F	C	F	F	C	F		C	C	F	C
CONTI RICCARDO	F	C	F	F	C	F		C	C	F	C
CONTINI BARBARA		C	F	F	F	F	C	C	C	F	C
CORONELLA GENNARO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
COSENTINO LIONELLO	F	F	F	F	F	C		C	C	F	C
COSTA ROSARIO GIORGIO	F	C		C	C	F					

Seduta N. 0791 del 12/09/2012 Pagina 3

Totale votazioni 11

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente la votazione e non votante
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000011										
	001	002	003	004	005	006	007	008	009	010	011
CRISAFULLI VLADIMIRO											
CURSI CESARE	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
CUTRUFO MAURO	F	C		F	C	F	C	C	C	F	C
D'ALI' ANTONIO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
D'ALIA GIANPIERO											
D'AMBROSIO GERARDO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
D'AMBROSIO LETTIERI LUIGI	F	C	F	F	C	F		C	C	F	C
DAVICO MICHELINO	F	F	F	F	F	F	F	C	C	F	C
DE ANGELIS CANDIDO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
DE ECCHER CRISTANO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
DE FEO DIANA	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
DE GREGORIO SERGIO	F	C	F	F		F		C	F	F	C
DE LILLO STEFANO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
DE LUCA CRISTINA	F	C	F	A	F	F	C	C	C	F	C
DE LUCA VINCENZO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
DE SENA LUIGI	F	C	F	F	F	C	C	C	F	F	C
DE TONI GIANPIERO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
DEL PENNINO ANTONIO	F	C	F	F	A	F	C	C		F	C
DEL VECCHIO MAURO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
DELLA MONICA SILVIA	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
DELLA SETA ROBERTO	F	C		F	F	C	C	C	C	F	C
DELL'UTRI MARCELLO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
DELOGU MARIANO	F	C	F	F	C	F	C				
DI GIACOMO ULISSE	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
DI GIOVAN PAOLO ROBERTO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
DI NARDO ANIELLO	F	A	F	F	F	C	C	F	F	F	F
DI STEFANO FABRIZIO	A	A	F	F	C	F	C	C	C	F	C
DIGILIO EGIDIO											
DINI LAMBERTO	F		F	F							
DIVINA SERGIO	F	F	F		A	F	F	C	C	F	C
DONAGGIO CECILIA	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
D'UBALDO LUCIO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
ESPOSITO GIUSEPPE	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
FANTETTI RAFFAELE	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
FASANO VINCENZO	F	C		F	C	F	C	C	F	A	C
FAZZONE CLAUDIO	F	C	F	F	C	F	C	C	F	F	C
FERRANTE FRANCESCO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
FERRARA MARIO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	C	C
FILIPPI ALBERTO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
FILIPPI MARCO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
FINOCCHIARO ANNA	F	C	F		F	C		C	C	F	C
FIORONI ANNA RITA	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
FIRRARELLO GIUSEPPE	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
FISTAROL MAURIZIO	F	C	F	F	A	F	C	C	F	F	F

Seduta N. 0791 del 12/09/2012 Pagina 4

Totale votazioni 11

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente la votazione e non votante
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000011										
	001	002	003	004	005	006	007	008	009	010	011
FLERES SALVO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
FLUTTERO ANDREA	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
FOLLINI MARCO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
FONTANA CINZIA MARIA	F	C	F	F	F	C	C	C	F	F	C
FOSSON ANTONIO	F	C	F	F	A	F	C	C	F	F	F
FRANCO PAOLO	F	F	F	F	F	F	F	C	C	F	C
FRANCO VITTORIA	F	C	F	F	F	C	C	C	C		C
GALIO TO VINCENZO	F	C	F	F	A	F	C	C	F		F
GALLO COSIMO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
GALLONE MARIA ALESSANDRA	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
GALPERTI GUIDO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
GAMBA PIERFRANCESCO E. R.											
GARAVAGLIA MARIAPIA	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
GARAVAGLIA MASSIMO	F	F	F	F		F	F	C	C	F	C
GARRAFFA COSTANTINO	F	C	F	F	F	C	C	C	F	F	C
GASPARRI MAURIZIO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
GENTILE ANTONIO	F		F	F	C	F	C	C	C	F	C
GERMONTANI MARIA IDA	F	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F
GHEDINI RITA	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
GHIGO ENZO GIORGIO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
GIAI MIRELLA	F	C	F	F	A	F	C	C	F	F	A
GIAMBRONE FABIO											
GIARETTA PAOLO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
GIORDANO BASILIO											
GIOVANARDI CARLO	F	C						C			
GIULIANO PASQUALE	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
GRAMAZIO DOMENICO		C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
GRANAIO LA MANUELA	F	C		F	F	C	C	C	C	F	C
GRILLO LUIGI	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
GUSTAVINO CLAUDIO	F	C	F	F	A	F	C	C	F	F	F
ICHINO PIETRO		C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
INCOSTANTE MARIA FORTUNA	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
IZZO COSIMO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
LADU SILVESTRO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
LANNUTTI ELIO	F	A	F	F	F	C	C	F	F	F	F
LATORRE NICOLA	F	C	F	F	F	C	F	C	F	F	C
LATRONICO COSIMO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
LAURO RAFFAELE	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
LEDDI MARIA	F	C	F	F	F	C	C	C	F	F	C
LEGNINI GIOVANNI	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
LENNA VANNI	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
LEONI GIUSEPPE	F	F	F	F	F	F	F	C	C	F	C
LEVI MONTALCINI RITA											
LI GOTTI LUIGI	F	A	F	F	F	C	C	F	F	F	F

Seduta N. 0791 del 12/09/2012 Pagina 5

Totale votazioni 11

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente

(A)=Astenuto

(V)=Votante

(R)=Richiedente la votazione e non votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000011											
	001	002	003	004	005	006	007	008	009	010	011	
LICASTRO SCARDINO SIMONETTA	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C	
LIVI BACCI MASSIMO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
LONGO PIERO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
LUMIA GIUSEPPE												
LUSI LUIGI												
MAGISTRELLI MARINA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
MALAN LUCIO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C	
MANTICA ALFREDO	F	C	F	F	C			C			C	
MANTOVANI MARIO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C	
MARAVENTANO ANGELA	F	F	F	F	F	F	F	C	C	F	C	
MARCENARO PIETRO	F	C	A	F	F	C	C	C	C	F	C	
MARCUCCI ANDREA	F	C	F	F	F	C	C	C	F	F	C	
MARINARO FRANCESCA MARIA	F	C	F	F	F	C		C	C	F	C	
MARINI FRANCO	F	C	F	F	F	C					C	
MARINO IGNAZIO ROBERTO												
MARINO MAURO MARIA	F	C	F	F	F	C	C	C	F	F	C	
MARITATI ALBERTO	F	C	F	F	F	C	C				C	
MASCITELLI ALFONSO	F	A	F	F	F	C	C	F	F	F	F	
MATTEOLI ALTERO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C	
MAURO ROSA ANGELA					F	C	P	P	P	P	P	
MAZZARACCHIO SALVATORE	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C	
MAZZATORTA SANDRO	F	F	F	F	F	F	F	C	C	F	C	
MAZZUCONI DANIELA	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C	
MENARDI GIUSEPPE	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C	
MERCATALI VIDMER	F	C	F	F	F	F	F	C	F	F	C	
MESSINA ALFREDO			F	F	C	F	C	C	C	F	C	
MICHELONI CLAUDIO	F	C	F	F	F	C	C	C	F	F	C	
MILANA RICCARDO		C	F	F	C	F	C	C	C	F	C	
MILONE GIUSEPPE	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F		
MOLINARI CLAUDIO	F	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	
MONACO FRANCESCO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C	
MONGIELLO COLOMBA	F	C	F	F	F	C	C	C	F	F	C	
MONTANI ENRICO	F	F	F	F	F	F	F	C	C	F	C	
MONTI MARIO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
MORANDO ENRICO	F	C	F	C	F		C	C	C	F	C	
MORRA CARMELO			F	F	C	F	C	C	C	F		
MORRI FABRIZIO	F	C	F	F	F	C	C	C	F	F	C	
MUGNAI FRANCO	F	C	F	F	C	F	C	C	A	A	C	
MURA ROBERTO	F	F	F	F	F	F	F	C	C	F	C	
MUSI ADRIANO	F	C	F	F	F	C	C	C	F	F	C	
MUSSO ENRICO	F	C	F	F	A	F	C	C	F	F	F	
NANIA DOMENICO												
NEGRI MAGDA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
NEROZZI PAOLO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C	

Seduta N. 0791 del 12/09/2012 Pagina 6

Totale votazioni 11

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente la votazione e non votante
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000011										
	001	002	003	004	005	006	007	008	009	010	011
NESPOLI VINCENZO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
NESSA PASQUALE	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
OLIVA VINCENZO	F	C	F	F	F	F	C	C	C	F	F
ORSI FRANCO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
PALMA NITTO FRANCESCO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	
PALMIZIO ELIO MASSIMO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
PAPANIA ANTONINO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
PARAVIA ANTONIO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
PARDI FRANCESCO	F	A	F	F	F	C	C	F	F	F	F
PASSONI ACHILLE	F	C	F	F	F		C	C	C	F	C
PASTORE ANDREA	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
PEDICA STEFANO	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F
PEGORER CARLO	F	C	F	F	F	C	C	C	F	F	C
PERA MARCELLO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
PERDUCA MARCO	F	F	F	F		A	C	C	F	F	C
PERTOLDI FLAVIO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
PETERLINI OSKAR	F	C	F	F	A	F	C	C	F	F	F
PICCIONI LORENZO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
PICCONE FILIPPO											
PICHETTO PRATIN GILBERTO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
PIGNEDOLI LEANA	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
PINOTTI ROBERTA	F	C	F	F	F	C	F	C	C	F	C
PINZGER MANFRED	F	C	F	F	A	F	C	C	F	F	F
PISANU BEPPE	F	C	F	F	C	C	C	C	C	F	C
PISCITELLI SALVATORE					C	F	C	C	C	F	C
PISTORIO GIOVANNI											
PITTONI MARIO	F	F	F	F	F	F	F	C	C	F	C
POLI BORTONE ADRIANA	F	C	F	F	C	F	C	C		F	C
PONTONE FRANCESCO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
PORETTI DONATELLA											
POSSA GUIDO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
PROCACCI GIOVANNI	F	C	F	F	F		C		C		
QUAGLIARIELLO GAETANO	M	M	M	M	C	F	C	C	C	F	C
RAMPONI LUIGI	F	C	F	F	C	F		C	F	F	C
RANAZZO NINO											
RANUCCI RAFFAELE	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
RIZZI FABIO	F	F	F	F	F	F	F	C	C	F	C
RIZZOTTI MARIA	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
ROILO GIORGIO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
ROSSI NICOLA						F	C	C	F	F	
ROSSI PAOLO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
RUSCONI ANTONIO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
RUSSO GIACINTO	F	C	F	F	F	F	C	C	C	F	C
RUTELLI FRANCESCO		C	F	F	F	A	C	C	F	F	C

Seduta N. 0791 del 12/09/2012 Pagina 7

Totale votazioni 11

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente la votazione e non votante
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000011										
	001	002	003	004	005	006	007	008	009	010	011
SACCOMANNO MICHELE	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
SACCONI MAURIZIO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
SAIA MAURIZIO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
SALTAMARTINI FILIPPO	F	C	A	A	C	F	C	C	C	F	C
SANCIU FEDELE	F	C	F	F	C	F	C	C	A	F	C
SANGALLI GIAN CARLO	F	C	F	A	F	C	C	C	C	F	C
SANNA FRANCESCO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
SANTINI GIACOMO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
SARO GIUSEPPE	F	C	F	F	C	C	C	C	C	F	C
SARRO CARLO	F	C	F	F	C	F					C
SBARBATI LUCIANA	F	C	F	F	F	F	C	C	F	F	F
SCANU GIAN PIERO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
SCARABOSIO ALDO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
SCARPA BONAZZA BUORA PAOLO	F	F	F	F	C	F	C	C	C	F	C
SCHIFANI RENATO				P	P	P					
SCIASCIA SALVATORE	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
SERAFINI ANNA MARIA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
SERAFINI GIANCARLO	C	C	F	F	F	F	F	C	C	F	C
SERRA ACHILLE	F	C	F	F	A	F	C	C	F	F	F
SIBILIA COSIMO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
SIRCANA SILVIO EMILIO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
SOLIANI ALBERTINA	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
SPADONI URBANI ADA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
SPEZIALI VINCENZO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
STIFFONI PIERGIORGIO											
STRADIOTTO MARCO	F	C	F	F	F	C	F	C	C	F	C
STRANO ANTONINO											
TANCREDI PAOLO	F	C	C	F	C	F	C	C	C	F	C
TEDESCO ALBERTO	F	C	F	F	F	F	C	C	C	F	C
THALER AUSSERHOFER HELGA	F	C	F	F	A	F	C	C	F	F	F
TOFANI ORESTE	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
TOMASELLI SALVATORE	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
TOMASSINI ANTONIO	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
TONINI GIORGIO					F	C	C	C	C	F	C
TORRI GIOVANNI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
TOTARO ACHILLE	F	C	F	F	C	F	C	C	C	F	C
TREU TIZIANO	F	C	F	F	F	C	C	C	C	F	C
VACCARI GIANVITTORE	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	C
VALDITARA GIUSEPPE	C	C	F	F	F	F	C	C	C	F	C
VALENTINO GIUSEPPE											
VALLARDI GIANPAOLO	F	F	F	F	F	F	F	C	C	F	C
VALLI ARMANDO	F	F	F	F	F	F	F	C	C	F	C
VEDANI ALESSANDRO	F	F	F	F	F	F	F	C	C	F	C
VICARI SIMONA	F	C		F	C	F	C				

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Boschetto, Chiti (dalle ore 11,15), Ciampi, Ciarrapico, Colombo, Dell'Utri, De Toni, Ferrarello, Lauro, Livi Bacci, Longo, Magistrelli, Negri, Pera, Quagliariello, Serafini Anna Maria, Spadoni Urbani, Torri e Vedani.

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

Governo, trasmissione di documenti

Il Ministro per la coesione territoriale, con lettera in data 31 agosto 2012, ha inviato, ai sensi dell'articolo 7, comma 11, della legge 17 maggio 1999, n. 144, la relazione sull'attività svolta dall'Unità tecnica finanza di progetto, nell'anno 2011.

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 5^a e alla 10^a Commissione permanente (*Doc. CLXXV*, n. 4).

Mozioni, apposizione di nuove firme

Il senatore Sarro ha aggiunto la propria firma alla mozione 1-00679 dei senatori Gasparri ed altri.

Interpellanze

CHITI, PASSONI, PINOTTI, CASSON, ADAMO, AGOSTINI, ANDRIA, ARMATO, ASTORE, BIANCO, BIONDELLI, BOSONE, BUBBICO, CABRAS, CARLONI, CAROFIGLIO, CECCANTI, CHIAROMONTE, CHIURAZZI, DE LUCA Vincenzo, DE SENA, DEL VECCHIO, DELLA MONICA, DELLA SETA, DI GIOVAN PAOLO, DONAGGIO, FERRANTE, FILIPPI Marco, FONTANA, FRANCO Vittoria, GARAVAGLIA Mariapia, GHEDINI, GRANAIOLA, INCOSTANTE, MARCENARO, MARCUCCI, MARINARO, MARINO Mauro Maria, MORRI, MUSI, NEROZZI, PERDUCA, PERTOLDI, PIGNEDOLI, PORRETTI, PROCACCI, ROILO, ROSSI Paolo, SCANU, TOMASELLI, TO-

NINI, TREU, VITA. – *Al Ministro dello sviluppo economico.* – Premesso che:

numerosi atti di sindacato ispettivo sono stati presentati sulle scelte di politica industriale di Finmeccanica, tra cui gli atti 3-02728 e 3-02718 a cui non è stata data risposta;

considerato che:

Finmeccanica è il primo gruppo italiano nel settore dell'alta tecnologia, opera in Italia e all'estero attraverso società controllate e *joint ventures*, per un totale consolidato di oltre 70.000 addetti. Svolge un ruolo di primo piano nell'industria europea dell'aerospazio e difesa e vanta *asset* produttivi e competenze di grande rilievo nei settori trasporti ed energia;

lo scenario del mercato internazionale indica che i Governi delle economie avanzate stanno decisamente riducendo gli investimenti del settore della difesa, mentre gli Stati emergenti, con la loro crescita, stanno aumentando i loro *budget* nel settore. Alcuni temi quali la sicurezza, l'ambiente, i trasporti e l'energia stanno invece diventando prioritari negli investimenti delle economie avanzate;

considerato in particolare che:

Finmeccanica da tempo dichiara la volontà di dismettere attività in settori strategici al fine di rafforzare la propria struttura patrimoniale, volontà confermata nel corso dell'audizione del 1° agosto 2012 presso la 10^a Commissione permanente (Industria, commercio, turismo) del Senato dallo stesso Amministratore delegato del gruppo, ingegner Orsi;

la strategia di vendita o dismissione di *asset* come AnsaldoBreda, Ansaldo STS, Ansaldo Energia, nonché BredaMenarini Bus comporterebbe lo smantellamento di un patrimonio industriale strategico di primaria importanza per il Paese e avrebbe conseguenze nefaste sulle prospettive occupazionali dei lavoratori;

considerato altresì che:

AnsaldoBreda è uno dei *leader* del settore del materiale rotabile a livello mondiale e annovera oltre 2.500 addetti nei suoi 4 siti in Toscana, Campania, Calabria e Sicilia. L'economia dell'azienda nelle sue attività coinvolge complessivamente, secondo un calcolo approssimato, altri 4.000 lavoratori occupati in oltre 150 imprese;

AnsaldoBreda rappresenta ad oggi l'unico costruttore a ciclo integrato (cioè dalla progettazione alla messa in servizio) in grado di produrre treni ad alta velocità, treni pendolari, tram e metropolitane leggere e pesanti;

dopo mesi di voci diffuse a mezzo stampa sulla presunta volontà di dismissione di AnsaldoBreda da parte di Finmeccanica, il 22 febbraio 2012 si è tenuto a Roma l'incontro tra il Presidente e amministratore delegato di Finmeccanica Giuseppe Orsi e le segreterie nazionali di Fim, Fiom, Uilm. In quell'occasione, l'ingegner Orsi ha rappresentato alle organizzazioni sindacali la delicata situazione finanziaria della *holding*, e ha indicato come possibile soluzione l'uscita di Finmeccanica dal comparto dei trasporti e da quello dell'energia;

il piano industriale presentato dalla proprietà risulta inadeguato e non prevede misure rivolte nell'immediato con risolutezza al risanamento, e in prospettiva a rendere certo il futuro produttivo, occupazionale e societario dell'azienda;

la sorte di AnsaldoBreda è una questione preminente per tutte le regioni in cui è presente l'azienda. Tra queste la Regione Toscana che, in virtù della presenza dello stabilimento di Pistoia e nella convinzione della centralità del settore per l'economia locale e nazionale, ha avanzato nei mesi scorsi un progetto per la realizzazione del distretto delle tecnologie ferroviarie, per l'alta velocità e la sicurezza delle reti, con l'ambizione di creare un polo di innovazione e di attrazione di investimenti di rilevanza nazionale;

Ansaldo Energia SpA è attualmente tra i primi gruppi al mondo produttore di energia e con una vasta offerta di prodotti e servizi copre l'intera gamma della produzione di energia con la fornitura di centrali elettriche e di turbine e generatori;

nel 2011 Ansaldo Energia ha conseguito ricavi per 1,2 miliardi di euro ed ha acquistato ordini per 335 milioni dall'Italia, per 389 dall'Europa, per 479 dall'Africa, per 28 milioni dal medio Oriente, per 15 dalle Americhe e per 3 milioni dall'Asia;

secondo le associazioni di categoria, il gruppo, a livello italiano, genera un indotto di quasi 10.000 posti di lavoro. L'andamento degli ordinativi 2011 è positivo, migliore di quello del 2010, e per il mercato dell'energia è confermato un *trend* di crescita del 5 per cento all'anno per i prossimi 20 anni;

per Ansaldo STS il volume dei ricavi è cresciuto, con un portafoglio ordini complessivo in aumento, e una previsione di andamento del *business* positivo;

considerato infine che:

queste aziende sono un patrimonio di competenze e professionalità;

sarebbe sbagliato che la più grande *holding* industriale pubblica concentrasse la sua attività su un unico *core business*, quello della difesa;

energia e trasporti sono due settori strategici per il sistema Paese, oltre ad attività industriali fondamentali nella vocazione manifatturiera di alta fascia tecnologica,

si chiede di sapere:

quali siano l'orientamento e le scelte di politica industriale del Governo riguardo a settori strategici per l'economia nazionale quale quello della produzione di materiale rotabile e dell'energia;

se non ritenga necessario intervenire per garantire che le scelte di Finmeccanica vadano nella direzione dello sviluppo e del rilancio produttivo dei settori e di stabilimenti che rappresentano un'importantissima risorsa strategica per il Paese.

(2-00519 p. a.)

Interrogazioni

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

FLERES. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

la Scuola superiore della pubblica amministrazione di Acireale (Catania) a causa dell'attuale gestione del nuovo responsabile di sede, lavora pochissimo; in pratica, vive solo dell'attività che gli fornisce la Direzione nazionale di Roma e non ha alcuna iniziativa autonoma;

il responsabile, revocando arbitrariamente l'ordine di servizio di un dipendente che si occupava delle relazioni esterne, ha praticamente determinato in modo inesorabile la chiusura della sede in se stessa; tanto che nessuna richiesta formativa è arrivata da enti pubblici o privati; inoltre, due edizioni di corsi sul federalismo fiscale sono state accorpate per mancanza di adesioni;

l'impressione è che si stia facendo morire di inedia la sede di Acireale con un notevole nocumento per la formazione del *management* pubblico siciliano; la didattica si svolge solo pochi giorni al mese e la programmazione è prevista solo per il mese di settembre 2012;

se chiudesse la sede di Acireale, gli uffici pubblici siciliani dovrebbero spendere di più per sostenere costi di missione nelle altre sedi della Scuola ovvero formare i propri funzionari presso enti privati con notevole dispendio di risorse economiche,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non intenda intervenire al fine di riorganizzare l'assetto amministrativo della Scuola, incentivando attività di cooperazione con l'Università di Catania, ovvero realizzando convenzioni con la Camera di commercio e enti previdenziali;

se non ritenga utile creare un polo regionale di alta formazione che comprenda le quattro università dell'isola, il Ceris di (ente di formazione regionale) e la Scuola di Acireale.

(4-08168)

BRUNO. – *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* – Premesso che:

l'impresa Conforama Italia SpA svolge sul territorio italiano, attraverso 16 unità commerciali, attività di commercio al dettaglio di molteplici prodotti, dall'elettronica, all'arredo e al mobilio, eccetera;

il 9 luglio 2012 l'impresa ha avviato una procedura di licenziamento collettivo, ai sensi dell'art. 24 della legge 23 luglio 1991, n. 223, nei confronti di 198 lavoratori risultati in esubero per proprie esigenze tecniche, organizzative e produttive presso la sede di Montalto Uffugo (Cosenza) nonché il ridimensionamento di alcuni settori della società situati in Bagnaria Arsa (Udine), Vergiate (Varese), Cittaducale (Rieti), Fasano (Brindisi), Riposto (Catania) e Melilli (Siracusa);

sono stati effettuati tre incontri con le organizzazioni sindacali in data 20 luglio, 6 agosto e 28 agosto 2012 in cui non si è riusciti a sottoscrivere un verbale di accordo di chiusura della procedura;

per quanto concerne la cessazione dell'attività del negozio di Montalto Uffugo il programma di cassa integrazione per crisi che si esaurirà il 30 settembre 2012 non potrà essere prorogato e a tal riguardo non sono state identificate concrete e possibili soluzioni alternative alla chiusura del negozio e alla conseguente collocazione in mobilità di tutto il personale ivi occupato;

la struttura di Montalto Uffugo finisce per dare occupazione, tra lavoratori diretti ed indotto, a circa 200 persone, animando tutto il territorio su cui opera e rivestendo un ruolo significativo per una regione che vive un evidente disagio legato alla fragile situazione economica ed occupazionale in cui versa la Calabria;

considerato che:

i settori nei quali opera l'impresa sono caratterizzati da una contrazione dei consumi legata alla crisi generale che, a detta del Governo, dovrebbe aver registrato nel 2012 il punto più basso e ciò ha avuto una ripercussione negativa sull'equilibrio economico dell'azienda;

la società ha già messo in atto: 1) un programma di cassa integrazione guadagni straordinaria per crisi aziendale, approvato con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali n. 43464 del 7 maggio 2008 e concesso fino al 31 gennaio 2009; 2) le procedure di mobilità per cessazione dei negozi di Camerano (Ancona), Villanova di Cepagatti (Pescara), Pordenone, Giugliano in Campania (Napoli) con collocazione in mobilità di tutto il personale ivi occupato; 3) le procedure di mobilità per riduzione di personale presso le sedi di Tortona (Alessandria) e Melilli; 4) un programma cassa integrazione guadagni straordinaria, a decorrere dal 1° ottobre 2011 fino al 30 settembre 2012, approvato con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali n. 64085 del 7 febbraio 2012 e trattamento di integrazione salariale concesso per lo stesso periodo nei negozi di 6 sedi tra cui quella di Montalto Uffugo;

la messa in mobilità di 160 lavoratori basata sul criterio della non opposizione al licenziamento, ai sensi dell'art. 8, comma 4, del decreto-legge n. 148 del 1993, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 236 del 1993, entro e non oltre il 30 settembre 2012, ha registrato l'adesione di soli 52 lavoratori;

ritenuto che:

la situazione più emergenziale riguarda la sede di Montalto Uffugo che ha subito delle conseguenze estremamente negative per una problematica non attribuibile né alla crisi generale né alla responsabilità specifica dell'azienda;

tale problematica, in particolare, sembrerebbe invece collegata, per quanto risulta all'interrogante, alla situazione strutturale dello stabile nel quale il negozio esercita la propria attività sulla base di un contratto di locazione risalente al 18 marzo 2002;

parrebbe infatti che su tale stabile non siano state effettuate, nonostante varie sollecitazioni, le necessarie manutenzioni straordinarie e ciò ha determinato gravi disagi all'attività e danni alle merci nonché ripercussioni sull'utilizzo dello stabile e sull'immagine internazionale;

l'impresa sarebbe così costretta al rilascio dello stabile e, di conseguenza, alla cessazione dell'attività in quanto impossibilitata a sostenere le relative ingenti spese per la nuova riallocazione;

da tale cessazione dipende l'eccedenza dei 78 dipendenti,

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda intraprendere per trovare una soluzione concreta che possa impedire la chiusura della struttura e il conseguente licenziamento delle maestranze.

(4-08169)

GIAMBRONE, BUGNANO. – *Ai Ministri per gli affari regionali, il turismo e lo sport e della salute.* – Premesso che:

l'ospedale «Nagar» di Pantelleria (Trapani), soprattutto nel periodo estivo a causa della presenza di un alto numero di turisti nell'isola, risulta essere una struttura non sufficiente ad assicurare prestazioni sanitarie di livello appropriato;

per questo coloro che ne hanno la possibilità in caso di necessità raggiungono altri ospedali, mentre per i casi più gravi è a disposizione 24 ore su 24 un servizio di elisoccorso presso l'aeroporto di Pantelleria;

secondo quanto riportato da organi di stampa, la Regione Sicilia, nell'ambito di un generale processo di *spending review*, ha deciso di dimezzare il servizio di elisoccorso stabilendo che l'elicottero attualmente di stanza presso l'aeroporto dovrà prestare servizio solo dalle ore 8 alle ore 19, mentre nel caso di emergenze in ore notturne i sanitari dell'ospedale Nagar dovranno chiedere l'intervento di altri elicotteri provenienti dagli aeroporti di Lampedusa o Palermo;

sempre secondo quanto riportato dalla stampa, la Regione potrebbe cancellare definitivamente anche il servizio diurno di elisoccorso, a partire dal 1° ottobre 2012, cosa che risulterebbe estremamente grave poiché è noto che in caso di emergenze anche un secondo può essere determinante per salvare una vita;

considerato che questo sarebbe solo l'ultimo di diversi provvedimenti di taglio di risorse (basti pensare al problema dei trasporti marittimi che si è protratto per tutta l'estate 2012) che hanno fortemente penalizzato Pantelleria, di fatto rendendola sempre più isolata dal resto del territorio nazionale creando gravissimi disagi ai cittadini residenti,

si chiede di sapere:

se il Governo sia a conoscenza di quanto esposto;

quali iniziative, nell'ambito delle proprie competenze, intenda porre in essere al fine di assicurare ai cittadini residenti nell'isola di Pantelleria e in tutte le isole minori l'effettivo esercizio dei diritti alla sanità, alle prestazioni sociali ed alla mobilità nella stessa misura dei cittadini del resto del territorio nazionale.

(4-08170)

PEDICA, BELISARIO. – *Ai Ministri dell'interno e della giustizia.* – Premesso che:

si sta assistendo negli ultimi 10 mesi, a giudizio degli interroganti, al lento «smantellamento» della Direzione investigativa antimafia (DIA);

va ricordato che la DIA ha al suo attivo, tra il 2009 e il giugno 2011, sequestri di beni mafiosi per 5,7 miliardi di euro e la confisca di altri per un valore di 1,2 miliardi di euro, cifre che rappresentano l'introito maggiore per il Fondo unico giustizia;

l'attività di questo organismo, solo per fare alcuni esempi, ha consentito di capire gli intrecci tra mafia e politica nel Nord e nel Sud Italia, nonché di condurre le principali inchieste di supporto ai pubblici ministeri di Palermo in relazione alla trattativa Stato-mafia. Questi esempi possono fare supporre, ad avviso degli interroganti, che l'attività della DIA sia diventata scomoda per alcuni;

la legge di stabilità per l'anno 2012 (legge n. 183 del 2011) ha drasticamente ridotto il trattamento economico aggiuntivo (Tea), una compensazione economica che riconosce la specificità del lavoro dei membri delle Forze dell'ordine che operano nella DIA. Inoltre, sia pure in termini ridotti, la Tea non è stata più erogata dal novembre 2011;

il bilancio della struttura nel suo complesso è stato fortemente ridimensionato: si è passati dai 28 milioni di euro dell'anno 2001 ai 9 milioni del 2012;

secondo la legge istitutiva della Direzione investigativa antimafia del 1991 (decreto-legge n. 345 del 1991, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 410 del 1991), dovevano fare parte di questa struttura tra le 3.000 e le 4.000 persone. A tutt'oggi la DIA è composta da circa 1.400 persone, 12 centri operativi e 7 sezioni distaccate, con centri che non hanno più personale appartenente alla Polizia di Stato, la quale non manda più né funzionari né ispettori;

un protocollo d'intesa dell'aprile 2012 è stato sottoscritto dalla Direzione investigativa antimafia e dal Corpo forestale dello Stato che metterà a disposizione i propri nuclei specifici e la propria competenza in materia di tutela del territorio. Il rischio è che vada persa la specificità della DIA, ovvero l'esperienza di tale struttura in materia di reati associativi;

inoltre, si stanno creando, a L'Aquila, per l'Expo Milano 2015 e ora anche per il terremoto in Emilia-Romagna, dei gruppi interforze *ad hoc* per il controllo degli appalti, quando la DIA ha già al suo interno un osservatorio centrale sugli appalti;

l'opinione degli interroganti è che si voglia svuotare la Direzione investigativa antimafia del suo significato originario, privandola di risorse finanziarie ed umane, il che sarebbe un'ulteriore conferma del fatto che i magistrati vengono lasciati soli nella lotta alla criminalità organizzata. Tagliando fondi e svilendo lentamente ruolo e stipendi di poliziotti, carabinieri e finanziari che lavorano per questa struttura, pensata e voluta da Giovanni Falcone, si sguarnisce un presidio fondamentale. Il Governo non può sostenere la lotta alle mafie solo a parole e poi, nei fatti, eliminare professionalità, esperienze e specificità,

si chiede di sapere se il Governo intenda avviare un ridimensionamento della Direzione investigativa antimafia e, in caso contrario, quali iniziative concrete intenda assumere per rafforzarne il ruolo, la specificità nonché le risorse finanziarie, umane e professionali.

(4-08171)

PEDICA, BELISARIO. – *Ai Ministri dell'interno e della salute.* – Premesso che:

come noto il numero verde di aiuto a coloro che sono coinvolti in un problema di tossicodipendenza, 800 272727, ha sempre fornito risposte sulle caratteristiche delle sostanze, sui rischi e le modalità di assunzione, sulla legislazione vigente in materia e indirizzato gli utenti verso le strutture presenti sul territorio;

dal 1° agosto 2012, per la prima volta dopo 12 anni, al numero non risponde più nessuno;

«Droga che fare?», la onlus che gestiva il *call center* per conto dell'Agenzia per le tossicodipendenze del Comune di Roma, è stata costretta a chiudere. A seguito del nuovo bando per la gestione del servizio, che prevede uno stanziamento mensile di 4.800 euro a fronte dei circa 11.000 stabiliti dal precedente *budget*, l'associazione, infatti, ha dovuto rinunciare alla sua attività;

la denuncia è stata sollevata dal fondatore dell'associazione, il doppiatore Claudio Sorrentino;

della vicenda si sono occupate numerose testate giornalistiche. In particolare in data 18 agosto 2012 «il Fatto Quotidiano» pubblicava un articolo intitolato «Roma, via il numero verde anti-droga: "Tagli al budget e motivi politici"» e sottotitolato «Anche l'assistenza sociale diventa una voce da tagliare», in cui si riporta la denuncia del fondatore della *onlus*, costretta a chiudere i battenti per motivi economici, forse, si ipotizza, a favore delle associazioni vicine al sindaco Alemanno, nonostante il presidente dell'Agenzia sulle tossicodipendenze guadagni ben 120.000 euro all'anno;

secondo il quotidiano «Le prime difficoltà per la help-line» sarebbero iniziate «con l'avvento in Campidoglio di Gianni Alemanno» e si sarebbero «moltiplicate con l'arrivo (un anno dopo l'elezione del sindaco) alla direzione dell'agenzia» di un suo «fedelissimo», Massimo Canu;

secondo quanto narrato da Sorrentino, nell'intervista rilasciata a «il Fatto Quotidiano», con l'arrivo di Canu, nonostante il progressivo aumento delle spese di gestione dell'associazione, i fondi sarebbero rimasti invariati, causando così la riduzione del servizio di aiuto telefonico;

nel 2000 l'associazione garantiva il servizio 24 ore su 24, ma negli ultimi anni i pochi fondi hanno costretto la stessa a rispondere al telefono soltanto dalle 10 alle 19;

oltre alla scarsità dei fondi l'associazione ha altresì lamentato strani «intoppi burocratici», causa di ritardi nel pagamento dei rimborsi e talvolta anche del mancato riconoscimento delle spese;

a fronte della denuncia dell'associazione, gli interroganti dubitano della bontà e della legittimità dell'operato delle istituzioni coinvolte, si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti esposti;

se e quali provvedimenti, nell'ambito delle rispettive competenze, intendano adottare in relazione alla vicenda.

(4-08172)

PEDICA, BELISARIO. – *Ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dell'interno.* – Premesso che:

con decreto del 22 luglio 2011 il Presidente del Consiglio dei ministri ha dichiarato lo stato di emergenza in relazione all'imminente chiusura della discarica di Malagrotta (Roma) e ha stabilito la conseguente necessità di realizzare un sito alternativo per lo smaltimento dei rifiuti;

sono noti, al di là della bontà degli stessi, i numerosi tentativi delle istituzioni competenti diretti ad identificare un sito idoneo ad ospitare una nuova discarica;

come recentemente riportato dagli organi di stampa l'ultimo sito individuato a tal fine risulta essere l'area di «Monti dell'Ortaccio»;

contro il progetto di realizzare il sito provvisorio per lo smaltimento a Monti dell'Ortaccio, sono già scesi in piazza comitati e cittadini residenti nella zona con la solidarietà dei manifestanti contro la realizzazione della discarica del resto del Lazio;

sono numerosi i quotidiani che si stanno occupando della vicenda. In particolare in data 23 agosto 2012 il quotidiano «Il messaggero», anche sul proprio sito *Internet*, pubblicava un articolo intitolato «Discarica Roma, Zingaretti: "Monti dell'Ortaccio è un errore"» sottotitolato «È mancata la politica dei rifiuti», articolo in cui la scelta di Monti dell'Ortaccio viene appunto definita «un errore figlio di tantissimi errori»;

l'articolo rende conto di come la mancanza di soluzioni soddisfacenti e idonee a risolvere l'emergenza rifiuti sembri attribuibile alle istituzioni competenti, che in questi anni hanno dimostrato di non sapere affrontare con serietà un problema così delicato e importante;

nella stessa data anche «la Repubblica» pubblicava un articolo intitolato «Monti dell'Ortaccio, l'ok di Sottile. È il sito più idoneo per la discarica», in cui si dà conto dell'esistenza di un progetto rinnovato dell'avvocato Manlio Cerroni, proprietario di Malagrotta e del sito di Monti dell'Ortaccio, e delle reazioni della politica. Come si legge in detto articolo, «Per il sindaco Alemanno "è una scelta sbagliata"». Il presidente della Provincia Zingaretti parla di decisione «inopportuna alla luce della situazione di Valle Galeria». Polverini: «Fa parte dei siti indicati dalla Regione ma più volte abbiamo indicato inquinamento dell'area»;

il quotidiano riporta che l'area di Monti dell'Ortaccio è sembrata al prefetto Goffredo Sottile, commissario per l'emergenza rifiuti della capitale, il sito più idoneo per la futura discarica e che a breve si aprirà la procedura con la Conferenza dei servizi, per adottare l'autorizzazione in

relazione al rinnovato progetto di Cerroni, ovviamente nel rispetto della normativa europea, nazionale e regionale;

Sottile ha inoltre precisato che sul progetto di Monti dell'Ortaccio «ci sarà anche un esame dal punto di vista ambientale»;

ad avviso degli interroganti i rappresentanti di Comune, Provincia e Regione hanno la responsabilità di aver usato Malagrotta come «il *bancomat*» dei rifiuti e forse è ora che rispondano di quanto non hanno fatto al fine di tutelare i cittadini e il territorio,

si chiede di sapere se e quali provvedimenti i Ministri in indirizzo, nell'ambito delle proprie competenze, intendano adottare in merito alla situazione, in particolare verificando la bontà delle scelte delle istituzioni competenti e le relative responsabilità.

(4-08173)

GASPARRI. – *Al Ministro della giustizia.* – Premesso che:

articoli pubblicati su «Il Corriere della Sera» del 10 settembre 2012, «Il Sole-24 ore» dell'11 settembre 2012 e «Avvenire» del 10 settembre 2012, riportano la notizia della presenza e partecipazione del Procuratore aggiunto di Palermo, dottor Antonino Ingroia, all'evento organizzato domenica 9 settembre 2012 da «il Fatto Quotidiano» a Marina di Pietrasanta;

da quanto emerge dagli articoli menzionati, durante il dibattito il dottor Ingroia avrebbe affermato che, per recidere i legami mafia-politica, è necessario un ricambio degli uomini politici che hanno fatto solo strategia di contenimento e non di contrasto nei confronti delle cosche, rivendicando poi la legittimità delle «sue analisi storica e sociologica del fenomeno mafioso» e sottolineando che, quando si tratta di giudizi politici, tutti hanno diritto ad averne e ad esprimerli;

il Presidente dell'Anm, dottor Rodolfo Sabelli, ha richiamato il dottor Ingroia evidenziando che «tutti i magistrati, e soprattutto quelli che svolgono indagini delicatissime, devono astenersi da comportamenti che possono offuscare la loro immagine di imparzialità, cioè da comportamenti politici» e che «con il suo "appello", Ingroia "si è spinto a fare un'affermazione che ha oggettivamente un contenuto politico, con il rischio così di appannare la sua immagine di imparzialità"»;

il Presidente dell'Associazione nazionale magistrati ha, inoltre, stigmatizzato il comportamento del dottor Ingroia il quale avrebbe dovuto allontanarsi e dissociarsi dall'attacco pubblico al Capo dello Stato;

le parole del dottor Ingroia sono, ad avviso dell'interrogante, gravi e inquietanti e confermano l'animo militante di alcuni settori della magistratura;

non è la prima volta che Ingroia sceglie palcoscenici politici per esternare valutazioni sulla politica del Paese che l'interrogante ritiene assolutamente generiche e inopportune;

giòva ricordare che il dottor Ingroia, intervenendo al sesto congresso del Pdc di Antonio Diliberto a Rimini, dichiarò testualmente: «Un magistrato deve essere imparziale quando esercita le sue funzioni –

e non sempre certa magistratura che frequenta troppo certi salotti e certe stanze del potere lo è – ma io confesso non mi sento del tutto imparziale, anzi, mi sento partigiano. Partigiano non solo perché sono socio onorario dell'Anpi, ma soprattutto perché sono un partigiano della Costituzione. E fra chi difende la Costituzione e chi quotidianamente cerca di violarla, violentarla, stravolgerla, so da che parte stare» (...). «Ho accettato l'invito di Oliviero Diliberto pur prevedendo le polemiche che potrebbero investirmi per il solo fatto di essere qui, (...) ma io ho giurato sulla Costituzione democratica, la difendo e sempre la difenderò anche a costo di essere investito dalle polemiche» (l'intervento è pubblicato su «il Fatto Quotidiano» del 30 ottobre 2011);

il 31 ottobre 2011, nel corso della trasmissione «Caffè», al direttore di «Rainews» Corradino Mineo, il dottor Ingroia disse: «"Ho voluto porre con forza il tema – (...) respingendo gli attacchi di molti quotidiani, oggi – (...): i magistrati hanno libertà d'espressione. Dietro l'ipocrisia della cosiddetta neutralità del magistrato ci sono dei valori di orientamento ai quali i magistrati hanno il diritto, anzi il dovere, di richiamarsi, i valori della Costituzione. 'Partigiano', dunque, è un'espressione che ho utilizzato volutamente per riferirmi non certo a partigianeria politica o partitica, ma alla partigianeria che fa riferimento alla Carta costituzionale" e a "quei principi che secondo me in questo momento sotto vari profili sono a rischio"» (si veda «RaiNews24.it» del 31 ottobre 2011);

lo stesso affermò altresì: «Quanto accaduto è una dimostrazione dell'arretramento del dibattito politico. (...) I magistrati non hanno più diritto di parola? Venticinque anni fa a nessuno il mio intervento sarebbe sembrato anomalo. È il segnale dell'imbarbarimento del confronto sui temi della magistratura. L'invito del Pdcì poteva essere di qualunque altro partito» (si veda il citato articolo pubblicato su «RaiNews24.it»);

il 21 luglio 2011, davanti ai giovani magistrati in tirocinio ricevuti al Quirinale, il Capo dello Stato Giorgio Napolitano ha dichiarato: «Fin dal 2007 ho invitato i magistrati a non cedere a fuorvianti esposizioni mediatiche, a non sentirsi investiti di improprie ed esorbitanti missioni, a non indulgere ad atteggiamenti protagonisti e personalistici che possono mettere in discussione l'imparzialità dei singoli, dell'ufficio giudiziario cui appartengono, della magistratura in generale» (l'intervento è riportato ancora dal citato articolo pubblicato su «RaiNews24.it»);

il 21 marzo 2012, l'interrogante ha presentato un atto di sindacato ispettivo (4-07131) con il quale, relativamente alla partecipazione del dottor Antonino Ingroia a numerose iniziative di tenore politico, chiedeva al Ministro in indirizzo se non ritenesse di assumere urgenti iniziative volte a rilevare un comportamento non conforme ai doveri di un magistrato e se vi fossero i presupposti per avviare un'azione disciplinare nei confronti del pubblico ministero,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga gravissimo il comportamento del dottor Ingroia e particolarmente inopportune le sue dichiarazioni;

se non ritenga che i magistrati, soprattutto quelli impegnati in inchieste delicate, non debbano astenersi dall'esprimere valutazioni di qualsiasi genere riguardanti la politica e le istituzioni, e usare maggior cautela nei comportamenti pubblici;

se, alla luce dei gravi comportamenti e della reiterata partecipazione del dottor Ingroia a manifestazioni di tenore politico, non ritenga di assumere iniziative volte ad accertare la responsabilità del magistrato per il mancato rispetto del principio della separazione dei poteri sancito dalla Costituzione.

(4-08174)

LANNUTTI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

Ria Pennarola per la rivista la «Voce delle Voci» scrive sugli sprechi dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (Agcom) con oltre «150 milioni di euro l'anno per 300 dipendenti e uno stuolo di consulenti, 10 milioni e passa di fitti passivi a Propaganda Fide e Caltagirone», autorità «su cui oggi potrebbe arrivare un nuovo, pesantissimo j'accuse per l'omessa vigilanza sul binomio milionario camorra-tv private, che dilaga nel napoletano ed oltre»;

si legge nell'articolo citato: «Concorso esterno in associazione mafiosa e favoreggiamento. Sarebbe questa la pesante ipotesi accusatoria nei confronti dell'Agcom contenuta in una denuncia che potrebbe essere presentata nelle prossime settimane da alcune imprese televisive danneggiate dal dilagare del perverso binomio tv private-camorra, venuto ancor più alla luce negli ultimi mesi grazie all'azione incisiva della Direzione distrettuale antimafia partenopea. Il fenomeno è balzato alle cronache nazionali in tutta la sua pervasività grazie anche alla puntata di *Uno Mattina* del 6 giugno scorso cui ha preso parte l'avvocato Lucio Varriale, consulente del network *Julie-Telelibera*, l'unico circuito partenopeo che la guerra aperta ai clan camorristici l'ha dichiarata fin dagli anni novanta e la combatte ancora oggi a caro prezzo (l'ennesimo sabotaggio di tutte le postazioni è di appena un mese fa). Varriale, che l'accusa di concorso esterno l'ha rivolta in Procura contro diverse emittenti in forte odor di camorra, nel corso del programma di Rai 1 ha minuziosamente documentato il business criminale che avvelena i cieli partenopei da decenni, distorce il mercato delle frequenze e costringe gli operatori onesti a pagare il pizzo se intendono mantenere intatte le loro apparecchiature. Esperienza raccontata in diretta anche da Alessandro De Pascale, autore del recentissimo *Telecamorra* (Lantana Editore) e da Bruno De Vita, patron di *Teleambiente*, costretto dai clan a rinunciare alle frequenze legittimamente acquisite per estendere alla Campania la sua popolarissima emittente romana»;

a quanto risulta all'interrogante numerose retate stanno mettendo a nudo buona parte del sistema canoro-malavitoso. Un modo per far girare il denaro provento di reati, ma anche per controllare la mentalità delle nuove leve, nonché per evadere il fisco, con conseguente perdita da parte dell'erario di centinaia di migliaia di euro, irradiando da anni, continuamente ed

esclusivamente, programmazione di cantanti neomelodici rigorosamente al nero;

l'articolo prosegue: «Pur trattandosi di fenomeni che rientrano nelle sue competenze, l'Autorità ha finora ignorato del tutto la questione, benché i fatturati delle tv vicine ai clan si siano ingrossati a dismisura proprio in ragione di crimini come l'evasione fiscale, il riciclaggio e – fattispecie riscontrata più di recente dai pm della Dda – anche istigazione alla delinquenza di stampo mafioso. "Eppure – spiegano gli esperti – in base alla legge istitutiva del 1999, ma anche secondo il nuovo Codice delle comunicazioni elettroniche, l'Agcom è tenuta al monitoraggio costante di tutte le trasmissioni televisive, ad assicurare la corretta competizione degli operatori sul mercato e a tutelare il pluralismo e le libertà fondamentali dei cittadini nel settore delle telecomunicazioni, dell'editoria, dei mezzi di comunicazione di massa", Senza contare il fatto che i titolari di emittenti private, per poter trasmettere, sono obbligati a presentare all'Agcom anche il certificato antimafia. Invece si è andati avanti nel segno dell'illegalità, senza che finora l'Autorità o il Corecom territoriale ad essa connesso abbiano avuto nulla da eccepire. Ma le operazioni messe a segno dalla Direzione distrettuale antimafia partenopea negli ultimi mesi la dicono lunga sull'estensione del fenomeno malavitoso in un settore che, fra l'altro, sta condizionando in maniera negativa modelli e stili di vita soprattutto nei giovani. Per un giro d'affari in nero non inferiore ai 2 milioni di euro l'anno, con un'evasione fiscale globale calcolata in circa 80 milioni di euro»;

prosegue l'articolo: «a questo punto è lecito domandarsi, anche alla luce di quello che sta succedendo a Napoli, quanto costa ogni anno agli italiani la sua vigilanza sui mezzi di comunicazione. Partiamo dagli immobili, (...) solo di fitti, l'Agcom ci costa oltre ventisettemila euro al giorno, il doppio di quanto guadagna un lavoratore medio in 12 mesi. La spesa appostata nel bilancio 2011 per i canoni di locazione è infatti pari alla bellezza di 8 milioni e 64mila euro: tanto costa l'affitto delle due mastodontiche sedi di Roma e Napoli, cui si aggiungono, sempre su base annua, 1 milione e 219mila euro per "pulizie, traslochi, facchinaggio e smaltimenti rifiuti", ed un altro milione e 133mila euro per spese di "portierato e vigilanza privata", Totale: la stratosferica cifra di 10 milioni 418mila e rotti (contro i 4 milioni e mezzo del 2008), solo per consentire ai dirigenti e al personale dell'Autorità per le Garanzie delle comunicazioni di mettere piede ogni mattina negli sterminati uffici. In tempo di spending review, ma soprattutto con le restrizioni da lacrime e sangue che stanno letteralmente decimando le fasce deboli della popolazione italiana, mentre i prelievi sulle pensioni o l'Imu alle stelle impediscono ad anziani e pensionati anche l'acquisto dei farmaci salvavita, l'ultimo bilancio reso noto dall'Agcom suona come un autentico schiaffo in pieno viso agli italiani. Considerando soprattutto che – a dire dei redattori del documento contabile – sarebbero stati già eseguiti i "tagli" previsti dall'ex ministro Tremonti. E che, se anche fosse, si tratta pur sempre di spese alle stelle, quasi sempre in favore di privati. Senza contare il fatto che a tutto il 22 agosto 2012

non era ancora comparso sul sito ufficiale dell'Agenzia il bilancio chiuso al 31 dicembre 2011, nonostante il richiamo ufficiale in tal senso del Dipartimento Funzione pubblica. "Di sicuro – dice chi ha spulciato fra quelle carte – il documento contabile si è chiuso con avanzo zero. Il che significa che negli ultimi tre anni è stato bruciato un avanzo pregresso pari a circa 19 milioni di euro", Soldi nostri, ovviamente. Ma torniamo ai fitti d'oro, magna pars di quel bilancio spendaccione. Se a Roma il palazzone di via Isonzo che ospita il quartier generale dell'Agenzia fa capo a Propaganda Fide (spesa per l'affitto: circa 4 milioni e mezzo l'anno), a Napoli il canone da capogiro (circa 1 milione e 200mila) per Torre Francesco va nelle casse del Gruppo Caltagirone, proprietario del grattacielo del centro direzionale, originariamente destinato ad ospitare circa 1000 dipendenti ed ora riservato ai 111 "sopravvissuti" del capoluogo partenopeo, che si aggirano come fantasmi dentro le smisurate quadrature di ben 12 piani, "per una media – dice sardonico un frequentatore di quelle stanze – di 9 persone a piano", E recentemente a dettare i suoi nomi per i nuovi vertici Agcom è stato proprio uno stretto congiunto del "padrone di casa" Francesco Caltagirone (...) Nessun pudore, anche su questo strategico versante, per un'Autorità capace di spendere ogni anno oltre 150 milioni di euro per mantenere circa 300 dipendenti, uno stuolo di consulenti e una nomenclatura apicale retribuita a peso d'oro. Andiamo con ordine e partiamo dalle nomine»;

la giornalista continua con le recenti elezioni: «A fine luglio si è insediata la quaterna dei superconsiglieri andati a sostituire gli otto membri delle precedenti legislature». L'articolo si sofferma innanzitutto su Francesco Posteraro. «Un'investitura, quella di Posteraro, sicuramente gradita anche al presidente uscente dell'Agcom Corrado Calabrò, visto che entrambi figurano nell'organizzazione chiamata C3. Niente a che vedere con P3, P4 o P2, benché alcuni fra i vip che popolano la sigla per i calabresi illustri nel mondo siano più volte incappati nel mirino di indagini condotte su questi o analoghi consessi al limite dell'illegalità. Per chi non lo ricordasse (la Voce ne aveva scritto un anno fa, a settembre 2011) la C3, anzi, "il" C3, dicono loro, che aggiungono anche l'aggettivo "International" – è il Centro Culturale Calabrese fondato 23 anni fa da Giuseppe Accroglianò, grand commis della Dc calabrese, che dalla sede romana del sodalizio dichiara oggi di contare su 70mila iscritti. Di sicuro, nel comitato d'onore del C3 siedono fior di magistrati, vertici istituzionali e vip della politica nazionale. Nel passato di Accroglianò solo un'ombra, tuttora presente negli archivi di Repubblica. Che il 4 luglio del 1995, nell'ambito di un articolo di Pantaleone Sergi su "Donna Gina", zarina della 'ndrangheta jonica, dava conto delle minuziose indagini in corso e concludeva ricordando "l'elenco dei coinvolti eccellenti: con gli 'avvisati' Amedeo Maticena jr deputato di Forza Italia, Attilio Bastianini e Salvatore Frasca ex sottosegretario, c'è anche, indagato, l'ex consigliere regionale Giuseppe Accroglianò, del Ppi, mentre suo fratello, Antonio, è stato arrestato a Roma", Tutto risolto, probabilmente. Ma il nome di Giuseppe Accroglianò sbucca più di recente fra le carte delle inchieste condotte a Ca-

tanzaro dall'allora pm Luigi de Magistris, per le sue telefonate con il generale della Guardia di finanza Walter Cretella Lombardo. Un altro incomparabile trait d'union, il generale, tra il Centro Culturale Calabrese e l'Authority per le Comunicazioni. Cretella Lombardo, infatti, è stato a lungo capo del nucleo delle Fiamme Gialle operante a Torre Francesco. E contemporaneamente siede nel Comitato d'Onore della C3. Indagato nell'ambito delle inchieste Why Not e Poseidone, prima che la sua posizione venisse archiviata, Cretella proviene dai Servizi segreti dell'era Nicolò Pollari. E così torniamo a Posteraro (...), che nel parterre de roi messo su da Accroglianò e compagni siede già da tempo. [...] Non meno velenose le polemiche che hanno accompagnato la sua investitura quando si è scoperto, all'indomani della nomina, che suo figlio, Paolo Posteraro, era già membro del Corecom Calabria, organismo controllato per legge dalla stessa Agcom. Risultato: il beau geste di Posteraro junior, che presenta le dimissioni. E l'ancor più eroica iniziativa di Franco Talarico, presidente del Consiglio regionale calabrese, che prontamente le respinge. A Francesco Posteraro, che in Agcom va a guidare la Commissione Servizi e Prodotti, va un emolumento annuo di 264.293 euro lordi. Altri 264.293 euro (il compenso dei quattro consiglieri è identico) se ne andranno per il commissario Agcom prescelto dal partito di Pier Luigi Bersani. Si tratta di Maurizio Decina, docente di ingegneria al Politecnico di Milano». Quali benemerenze o competenze specifiche per la guida dell'Autorità, a parte quelle accademiche, potrà avere il professore gradito al Pd? «Beh – spiega un vecchio funzionario del partito – forse basta ricordare che Maurizio Decina è stato socio di Claudio Velardi in Reti». (...) Con Velardi e Decina, nel parterre di Reti, anche il migliorista di lungo corso Antonio Napoli e il tesoriere di quegli anni di sfrenato dalemismo, il fedelissimo di Velardi Massimo Micucci. Una buona credenziale di inossidabile fede Pd, questa, tanto per cominciare. Nè può considerarsi trascurabile il fatto che il professor Decina sia stato per un certo periodo fra i docenti ai master superiori organizzati dal Consorzio Elis, colosso formativo delle elites giovanili targate Opus Dei. Correva l'anno 2005 e nel comitato scientifico dei corsi Elis per le tecnologie informatiche, accanto a Maurizio Decina, sedeva fra gli altri Adamo Bove, «suicidato» alla vigilia della sua deposizione chiave dinanzi ai pm partenopei nell'ambito delle indagini sugli spioni di casa Telecom. Circostanze che capitano, indubbiamente, nel corso di una lunga carriera accademica come quella del professor Decina. (...) Di certo resta il fatto che nel Pd i fan del professor Decina l'hanno spuntata rispetto ai sostenitori di Antonio Sassano, che avrebbero visto nella nomina di quest'ultimo un segnale di rigore e di moralizzazione. «Sassano – spiega infatti una fonte interna – è già da lungo tempo consulente esterno dell'Agcom con retribuzioni che si aggirano intorno ai 60mila euro e passa ogni anno. La sua investitura avrebbe consentito di tagliare quelle somme per consulenza, riconvertendole nel fatidico emolumento dei consiglieri in carica, i 264 mila euro e passa». Niente da fare: Sassano resta superconsulente e Decina va a ricoprire la casella del Pd nell'organigramma di vertice. Poco da segnalare, poi, sugli

altri due neoconsiglieri, entrambi in quota Pdl. Il primo, Antonio Preto, è capo di Gabinetto del vicepresidente della Commissione Europea Antonio Tajani, altro fedelissimo del Cavaliere. Per il secondo, il berlusconiano d'acciaio Antonio Martusciello, si tratta in realtà di una riconferma, visto che il Pdl lo aveva piazzato su quella poltrona fin dalla scorsa legislatura, all'indomani della defenestrazione di Giancarlo Innocenzi Botti, colpito dalle indagini della magistratura di Trani sulle pressioni ricevute per far sospendere il programma di Michele Santoro. Napoletano del Vomero, una carriera tutta in Publitalia, Fininvest e Pdl, Antonio Martusciello è fratello del consigliere regionale Fulvio, dato in rampa di lancio per un assessorato alla Regione Campania del governatore Stefano Caldoro. Non resta al palo nemmeno sua moglie, la bionda Valeria Licastro Scardino, piazzata nella commissione per i finanziamenti statali al cinema dal ministro dei Beni culturali Giancarlo Galan un attimo prima che cadesse il governo Berlusconi, a novembre dello scorso anno. La giostra di incarichi, milioni, posti e onorificenze, insomma, continua, alla faccia di quegli italiani che si suicidano per debiti da poche migliaia di euro con Equitalia. «Il fatto è – sbotta un esperto di telecomunicazioni – che nei prossimi mesi l'Agcom dovrà gestire alcune partite vitali per il Paese e per il suo destino»; tra queste: «il braccio di ferro che vede contrapposti il gigante Telecom, da un lato, e sul versante opposto gli altri operatori di telefonia, che attualmente pagano un canone salato al monopolista Telecom per utilizzare il tratto finale (definito appunto "ultimo miglio") delle reti telefoniche italiane»; «l'approvazione degli atti di gara del cosiddetto Beauty Contest, i cinque multiplex di frequenze ancora tutti da assegnare (pari a 25 canali nazionali sul digitale terrestre), con Mediaset ben intenzionata a fare la parte del leone e, dall'altra parte, una società ad hoc con 1 miliardo di euro in dote messa su recentemente da Telecom Italia (attraverso La 7) e Sky per contendere il primato alla corazzata berlusconiana»; «le competenze di vigilanza sui servizi postali, compresa la corazzata Poste Italiane, passate in carico all'Agcom dal 1° gennaio 2012. "La nuova direzione – dicono al desolato quartier generale del centro direzionale partenopeo – appena creata è stata subito spostata nella sede romana". E a dirigerla è andato Claudio Lorenzi, molto vicino al segretario generale Agcom Roberto Viola, quest'ultimo ora in partenza per la direzione comunicazioni dell'Unione Europea. Con quella per i servizi postali le direzioni all'Authority sono diventate cinque. Le altre quattro sono rispettivamente guidate da Vincenzo Lobianco (Reti e servizi), Laura Aria (Media), Antonio Perrucci (ai Mercati, ma è dato in partenza per la nuova Autorità per i trasporti) e Federico Flaviano (Consumatori). Cinque anche i direttori dei Servizi: Carmine Spinelli (affari generali), Fabio Tortora (servizio giuridico), Nicola Sansalone (Corecom), Giulietta Gamba (organizzazione e bilancio) e il magistrato Maria Antonietta Garzia (risorse umane)»;

relativamente agli stipendi d'oro percepiti dai magistrati fuori ruolo passati all'Agcom, si legge ancora nel citato articolo «solo in parte ha posto rimedio, nel marzo scorso, il decreto salva-Italia di Monti»; «Quanto alla dottoressa Garzia, dopo la permanenza in Corte d'Appello a Latina,

era passata tra i fuori ruolo: prima per dirigere il gabinetto dell'ex ministro per la Gioventù Giorgia Meloni e poi, nel 2008, per guidare l'ufficio pareri dell'Agcom. A marzo 2012, dopo un parere pilatesco del Csm, la vecchia dirigenza Calabrò ha nominato la Garzia alla direzione del servizio risorse umane. "Oggi però – fanno notare al Centro direzionale – il comando di cinque anni sta per scadere", Oltre alla Garzia, che dovrà tornare nei ranghi della magistratura, per analoghe scadenze sono dati in imminente partenza anche Bruno Tagliaferri (ex di Finmeccanica, poi capo della segreteria di Adolfo Urso, sempre area An), il viceprefetto Sabrina Agresta e lo stesso Carmine Spinelli, tutti prossimi alla "scadenza" quinquennale. Resta e avanza, invece, la già ricordata Giulietta Gamba, vincitrice di un recente concorso interno per entrare in ruolo su cui pendono quattro ricorsi al Tar. Nei quali si ricorda, inoltre, che l'altro concorrente si era ritirato all'ultimo momento, pur chiamandosi Andrea Patroni Griffi e pur essendo il fratello di un ministro in carica dell'esecutivo Monti. Misteri dell'Agcom. Qualche altro ricorda che è stato proprio su iniziativa della dottoressa Gamba che la tesoreria dell'Autorità è stata appena spostata da Napoli a Roma ed affidata all'agenzia BNL a due passi dal quartier generale di via Isonzo, "benché – fa notare un funzionario, leggi alla mano – per la pubblica amministrazione sia stato istituito e reso obbligatorio fin dal 2011 il servizio di tesoreria unica", Restano al loro posto, infine, anche i componenti della commissione di garanzia: è composta da Fulvio Balsamo, Francesco Caringella e Mario Piovano, retribuiti originariamente con 25mila euro a testa ogni anno, spese a parte. Stesso discorso per il Comitato etico: circa 40 mila euro l'anno ciascuno a Riccardo Chieppa e Franco Bile, mentre ha lasciato l'incarico il magistrato Pasquale De Lise, nominato circa un mese fa al vertice della nuova Authority dei trasporti. Con oltre 300 persone alle sue dipendenze, senza contare la nomenclatura di vertice, l'Autorità non trova di meglio che elargire ogni anno grosse somme per consulenze esterne. A parte il caso di Antonio Sassano, scorrendo l'elenco dei fortunati destinatari di questi incarichi ecco i 35mila euro ad Umberto Maiello per "consulenza ed assistenza giuridica" e gli altrettanti, stessa motivazione, a Michele Buonauro, consigliere del Tar Campania e figlio d'un ex sindaco di Nola. 30mila ciascuno a Maria Grazia Battistoni e Claudia Bello, esperte di assistenza fiscale, 24 mila a Patrizia Chiodo per assistenza al comitato NGN Italia, non determinato il compenso all'avvocato Franco Scoca per assistenza legale. Dal bilancio di previsione 2011, che contiene ulteriori dettagli sulle parcelle pagate ai consulenti, apprendiamo che lo stesso Sassano, oltre ai 60 e passa mila euro del periodo 2011-2012, aveva ricevuto nel solo 2009 quasi 110mila euro per "pareri su modelli di evoluzione delle reti e delle tecnologie nel settore radio", Lo stesso anno tal Augusto Preta riceveva 26.400 euro per soli otto mesi di "indagine conoscitiva sui contenuti nel settore comunicazioni", più altri 20.000 per la proroga di altri sei mesi della stessa indagine»;

considerato che nel maggio 2012 si legge sul *blog* «anso.it»: «Frank La Rue, relatore speciale delle Nazioni Unite ha ufficialmente

chiesto che sia adottata trasparenza nelle nomine per il rinnovo dei componenti delle autorità pubbliche di controllo. Fra queste l'AGCOM; (...) il processo di nomina dei (...) membri AGCOM sembrerebbe tutt'altro che cristallino, la richiesta delle Nazioni Unite sarebbe quella di poter inviare» in Italia «un loro rappresentante (...) come osservatore affinché tutto si svolga con correttezza e trasparenza. La stessa trasparenza che chiede l'Open Media Coalition (OMC) di cui ANSO è fra i promotori. La coalizione, che sta portando avanti la campagna informativa "Vogliamo Trasparenza", ha avuto un ruolo preciso e incisivo affinché questo passo fosse fatto da oltreoceano». OMC ha inviato una lettera «al Primo Ministro Monti (...) in merito alla necessità di avere un osservatore ONU garante di imparzialità e correttezza come Frank La Rue per le prossime nomine in AGCOM. La modalità più opportuna a garanzia di imparzialità, trasparenza e pluralismo, sarebbe quella di consultazioni pubbliche che coinvolgano la società civile: necessaria la pubblicazione dei curricula dei candidati a far parte dell'AGCOM (...) L'intervento dell'ONU, diretto all'esecutivo italiano, la dice lunga sulla situazione italiana e su quanto sia importante assicurare che, per i prossimi anni, le decisioni in merito a temi critici come banda larga, frequenze, diritto d'autore online e molto altro ancora, siano prese senza opacità e da persone competenti. Soprattutto con equidistanza e imparzialità»,

si chiede di sapere:

se il Governo sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa e se risulti quali iniziative abbia adottato e come abbia vigilato su tali vicende l'Agcom, che proprio a Napoli ha la sua sede principale ormai da oltre dieci anni, considerato che i fatturati delle televisioni vicine ai *clan* si sono ingrossati a dismisura proprio in ragione di crimini come l'evasione fiscale, il riciclaggio nonché l'istigazione alla delinquenza di stampo mafioso;

quali siano le ragioni per cui, proprio in un momento così delicato per la Nazione, mentre tutte le forze politiche e sociali chiedono di perseguire l'evasione fiscale e si preparano provvedimenti di prelievo fiscale a cittadini già vessati, milioni di euro evasi, come in questo caso, non vengono recuperati, ma piuttosto favoriti, come sembra all'interrogante, con persistenti omissioni;

se risulti corrispondente al vero che negli ultimi tre anni l'Autorità avrebbe mandato in fumo un avanzo pregresso di circa 19 milioni di euro;

se il Governo non ritenga che le ingenti somme destinate alla gestione dell'Agcom arrechino un grave pregiudizio agli equilibri di bilancio;

quali iniziative di competenza intenda assumere al fine di porre un freno a quelli che ad avviso dell'interrogante costituiscono sperperi e sprechi, quando di contro aziende ed enti pubblici tagliano e licenziano per far quadrare i conti;

se non ritenga che, in un momento di crisi come quello che sta attraversando il Paese, con manovre «lacrime e sangue» che costeranno in media 2.103 euro all'anno a famiglia, con incrementi di imposte, tasse

e tariffe a loro carico, peraltro destinati ad aumentare ulteriormente, sia doveroso intraprendere le opportune misure al fine garantire un taglio alla spesa pubblica, a partire dagli sprechi e dalle spese inutili, garantendo comunque la spesa sociale insopprimibile;

quali urgenti iniziative intenda intraprendere per impedire che siano sempre i cittadini a pagare i costi della crisi, ed evitare che lavoratori e pensionati, oltre al danno, debbano subire perfino la beffa di prediche ed esortazioni al risparmio, quando ci sono categorie privilegiate a cui sembra sia tutto dovuto;

se risulti corrispondente al vero che la tesoreria dell’Autorità è stata spostata da Napoli a Roma ed affidata alla Banca Nazionale del Lavoro, benché per la pubblica amministrazione sia stato istituito e reso obbligatorio fin dal 2011 il servizio di tesoreria unica;

se il Governo intenda promuovere le opportune iniziative di carattere normativo affinché i membri dell’Agcom possano assicurare all’Autorità efficienza, trasparenza, facendo venir meno quelle che ad avviso dell’interrogante appaiono pratiche clientelari nocive alla credibilità di una tra le più importanti istituzioni di garanzia dei diritti di consumatori ed utenti.

(4-08175)

PEDICA. – Ai Ministri della salute e dell’economia e delle finanze. – Premesso che, a quanto risulta all’interrogante:

il reparto di chirurgia maxillo-facciale di «villa Betania», presidio del polo ospedaliero Santo Spirito, facente capo alla ASL Roma E, prima della sua inspiegabile chiusura aveva una tradizione di oltre 20 anni, inizialmente comunità della chirurgia ortopedica e poi autonomamente come unità organizzativa complessa (UOC) dal 1998;

a causa dei tagli alla sanità, decisi dalla Giunta regionale nell’ambito del piano di rientro dal *deficit* della Regione Lazio, con decreto del 29 settembre 2010 n. 273 il Presidente della Regione disponeva la chiusura del reparto alla data del 31 dicembre 2010; a seguito di tale provvedimento il direttore del reparto, dottor Domenico Scopelliti, chiedeva di essere trasferito nel medesimo ruolo dirigenziale, presso la UOC di chirurgia maxillo-facciale dell’azienda ospedaliera San Camillo-Forlanini di Roma;

dopo una serie di rinvii, il reparto di villa Betania è stato chiuso in via definitiva il 12 marzo 2011; a seguito della chiusura non è stata data nessuna indicazione sul nuovo collocamento dei dirigenti medici, tre chirurghi maxillo-facciali ed un odontoiatra, oltre che del direttore del reparto, lasciando tra l’altro nella totale incertezza i 500 assistiti in continuità di cura ed i 350 pazienti in lista d’attesa presso la UOC;

il professor Domenico Scopelliti è un chirurgo di fama internazionale, ambito dalle strutture sanitarie di mezzo mondo, primario del reparto; è anche vicepresidente con delega scientifica di «Operation Smile Italia onlus», l’organizzazione *non profit* che dal 1982 opera in 64 Paesi per restituire il sorriso ai bambini affetti da deformità del volto; è stato

l'unico italiano ad essere invitato, nel maggio 2012, al congresso mondiale di malformazioni cranio-facciali;

la sua *équipe* di villa Betania, formata da medici con diverse specializzazioni (chirurgia maxillo-facciale, chirurgia ricostruttiva, ortognatodonzia) si occupa da 12 anni di pazienti provenienti da tutta Italia, ed inoltre anche i membri dell'*équipe* sono volontari e consiglieri scientifici di «Operation smile Italia»;

dal 29 settembre 2000, dopo regolare concorso, il dottor Scopelliti ha rivestito il ruolo di direttore della UOC e, grazie anche all'impegno di tutta l'*équipe*, in breve ha implementato le attività e i servizi della UOC, facendola diventare un modello di riferimento, non solo regionale ma anche nazionale, per il trattamento delle patologie malformative del viso; inoltre, grazie all'impegno profuso nell'aggiornamento e nella ricerca, il reparto ha assunto un rilievo scientifico internazionale, partecipando a convegni e congressi in tutto il mondo con contributi scientifici di spessore;

la scelta di chiudere un reparto d'eccellenza appare all'interrogante controversa sotto molteplici aspetti: la chiusura della UOC è avvenuta prima dell'assegnazione dei nuovi incarichi ai medici, tutti dipendenti del Santo Spirito di Roma, provocandone l'inattività forzata e questo mentre in altri due ospedali romani, il San Camillo e il San Giovanni, non c'erano primari di chirurgia maxillo-facciale, ma degli aiuti con ruolo di facenti funzione, come risulta dagli organici; inoltre la chiusura provocherà, come ha già provocato, gravi disagi per la salute fisica e la tranquillità psicologica dei pazienti, legati da un forte rapporto umano ai membri dell'*équipe* medica, data la particolare natura di questo tipo di interventi che possono richiedere lunghi periodi di trattamento chirurgico e terapeutico. Come è noto, in molti casi si rendono necessarie intere serie di operazioni e lunghe convalescenze: ad esempio, gli interventi di chirurgia ortognatica arrivano solitamente al termine di trattamenti preventivi prolungati; quindi la chiusura dell'unità operativa ha già colpito direttamente i pazienti, nel caso di interventi chirurgici programmati nel periodo di attività dalla UOC e conseguentemente sospesi, costringendo gli interessati, alcuni dei quali sottoposti ad anni di terapia pre-operatoria, a cercare, con urgenza e difficoltà, una nuova disponibilità presso altre strutture;

oltre al cagionato danno sociale, si aggiunge il danno economico generale per il sistema sanitario, *in primis* per via della mole di richieste che si sono riversate su liste di attesa già molto lunghe, e poi per la questione delle retribuzioni dei medici dell'*équipe*, come evidenziato dal direttore generale dell'Asl Roma E al Presidente della Regione Lazio, con nota del 3 marzo 2011, nella quale si segnala testualmente la problematica inerente al mantenimento in servizio dei dipendenti dell'unità organizzativa senza utilmente potersi avvalere della loro prestazione lavorativa, con conseguente danno economico;

il professor Giuseppe Spata, designato dal Ministero della salute nel marzo 2011 subcommissario *ad acta* per la Regione Lazio, è intervenuto nella vicenda, rilevando che sul territorio regionale esistevano due

primariati vacanti di chirurgia maxillo-facciale: uno presso l'ospedale San Camillo e l'altro presso l'ospedale San Giovanni. I ruoli in entrambi i casi erano temporaneamente coperti da facenti funzione, ex aiuti;

atteso il decreto regionale relativo alla regolamentazione della mobilità dei dipendenti regionali del comparto sanitario, pubblicato nel maggio 2011, il dottor Spata dava formale comunicazione che l'intero personale della UOC di chirurgia maxillo-facciale della ASL Roma E, alla data del 1° settembre 2011 dovesse confluire per trasferimento presso l'ospedale San Camillo-Forlanini e che il medesimo, *per tabulas*, dovesse assumere la direzione;

in data 8 luglio 2011, la Regione, a seguito di sollecito da parte della ASL Roma E, comunicava di ritenere opportuna la data del 1° settembre 2011 per il trasferimento dei componenti del reparto maxillo-facciale presso l'azienda ospedaliera San Camillo-Forlanini;

in data 31 agosto 2011 la Regione Lazio, contrariamente a quanto precedentemente determinato, comunicava la decisione di riaprire la chirurgia maxillo-facciale presso l'ospedale Santo Spirito, caratterizzandola maggiormente per il trattamento delle malformazioni del volto, con conseguente riattivazione dei posti letto e la riprogrammazione delle attività connesse; la ASL Roma E incaricava, quindi, il dottor Scopelliti di elaborare un programma contenente una valutazione dei costi, tempi e modalità, finalizzato alla riapertura della UOC;

tale operazione, oltre a risolvere il problema dell'*équipe* medica, secondo l'interrogante metteva anche al riparo la Regione da un'eventuale attribuzione di responsabilità amministrativa da parte della Corte dei conti, che avrebbe potuto sollevare delle obiezioni sulla scelta di aver chiuso per 7 mesi il reparto, continuando a pagare i dipendenti e creando un notevole disagio assistenziale, per poi riaprirlo con le medesime caratteristiche;

il dottor Scopelliti provvedeva a redigere la relazione richiestagli ed a trasmetterla tempestivamente alla ASL Roma E in data 6 e 7 settembre 2011; di seguito la ASL provvedeva a trasmettere la relazione alla Regione Lazio; il piano per la riapertura del Santo Spirito con questa nuova *mission*, dedicata anche alle malformazioni del volto, prevede, tra le altre cose, le seguenti necessità: 1) assumere tre dirigenti medici maxillo-facciali, dato che ad uno era stato sospeso il contratto a termine dopo la chiusura ed un altro aveva chiesto il trasferimento presso l'ospedale di Terni; la terza assunzione si rendeva necessaria data la nuova ubicazione, per garantire guardie e reperibilità; 2) ristrutturare un nuovo reparto; 3) acquisire strumentazioni e attrezzature necessarie allo svolgimento dell'attività;

nonostante i reiterati solleciti effettuati dalla direzione della ASL Roma E, non è pervenuta risposta alcuna da parte della Regione; di conseguenza il dottor Scopelliti e la sua *équipe* sono rimasti in una situazione di totale inattività, non essendo stato messo a disposizione né il reparto presso il Santo Spirito, né reso operativo il trasferimento precedentemente disposto presso il San Camillo-Forlanini;

con nota del 1o settembre 2011, successivamente confermata con nota del 26 settembre 2011, la UOC di chirurgia maxillo-facciale risulta

riattivata e tale dato è confermato dal fatto che presso l'agenzia di sanità pubblica risulta attivo anche il codice che consente la remunerazione delle prestazioni erogate dal servizio. Ciò significa che, almeno sulla carta, la UOC è presente ed è in carico alla ASL Roma E, ma non si mette in condizione la UOC né di funzionare né di operare poiché, appunto, mancano il personale, il reparto e gli strumenti;

a seguito di quello che all'interrogante appare un colpevole silenzio della Regione Lazio, il dottor Scopelliti si è coraggiosamente auto-denunciato, nonostante percepisse puntualmente lo stipendio da primario praticamente senza lavorare e, proprio non volendo essere concausa dello sperpero di denaro pubblico oltre a voler difendere la propria posizione professionale, lo stesso prima ha fatto domanda di aspettativa per inattività forzata, poi ha inteso adire le vie legali per fare chiarezza sulla vicenda, ricorrendo al tribunale del lavoro di Roma;

il giudice, con sentenza del 2 maggio 2012, depositata in cancelleria del tribunale ordinario di Roma il 3 maggio 2012, ha emesso l'ordinanza di reintegro del dottor Scopelliti nelle mansioni precedentemente svolte (direttore UOC di chirurgia maxillo-facciale) o in altre equivalenti presso la ASL Roma E, ed ha condannato la Regione e la ASL al pagamento delle spese processuali, compensando le spese per l'ospedale San Camillo-Forlanini;

nell'ordinanza si rileva, tra l'altro, che nessun dubbio sussiste in ordine all'illegittima condotta datoriale della Regione Lazio, in quanto, come evidenziato dalla Suprema Corte, sentenza n. 17564 del 2 agosto 2006, il lavoratore ha *a fortiori* il diritto, sancito dall'articolo 2103 del codice civile a svolgere le mansioni per le quali era stato assunto, a non essere lasciato in condizioni di forzata inattività e senza assegnazione di compiti ancorché senza conseguenze sulla retribuzione: e, dunque non solo il dovere, ma anche il diritto all'esecuzione della propria prestazione lavorativa, costituendo il lavoro non solo un mezzo di guadagno, ma anche un mezzo di estrinsecazione della personalità di ciascun cittadino;

il giudice ha rilevato altresì l'obbligo del datore di lavoro a predisporre le condizioni minime necessarie per consentire la ripresa, sia pure nei limiti delle risorse disponibili, nel caso specifico con riferimento alla struttura ospedaliera del Santo Spirito, dell'attività lavorativa del dottor Scopelliti e della sua *équipe*;

nell'ordinanza si rileva testualmente che l'inerzia della Regione Lazio appare ancora più grave considerando che la UOC maxillo-facciale risulta riattivata ed inserita nel vigente atto aziendale della ASL Roma E, come da nota aziendale del 20 gennaio 2012 presentato dalla stessa;

le considerazioni del giudice, in merito al *periculum in mora* evidenziano che il prolungato stato di inattività in cui è stato posto il dottor Scopelliti potrebbe ledere irrimediabilmente non solo la professionalità dello stesso impoverendone le competenze tecnico-professionali, ma potrebbe pregiudicare anche la possibilità di un rinnovo dell'incarico dirigenziale; infatti tenuto conto che il contratto del dottor Scopelliti scadrà a fine settembre 2012 e che la rinnovabilità è subordinata alla previa ve-

rifica dell'espletamento dell'incarico, con riferimento agli obiettivi affidati e alle risorse attribuite, risulta palese al giudice, come all'interrogante, che egli potrebbe non essere in grado di redigere adeguata relazione e questo inciderebbe in modo negativo sulla possibilità di rinnovo del contratto;

il 17 maggio 2012 la ASL Roma E ha presentato reclamo avverso l'ordinanza emessa dal tribunale di Roma in data 3 maggio 2012, con la quale era stato ordinato il reintegro del dottor Domenico Scopelliti nelle mansioni precedentemente svolte di direttore UOC di chirurgia maxillo-facciale o in altre equivalenti, con la condanna della ASL reclamante e della Regione Lazio, in solido tra di loro, al pagamento delle spese processuali; nel ricorso la ASL sosteneva l'erroneità della decisione del giudice, ritenendo impossibile, per causa alla stessa non imputabile, reintegrare il dottor Scopelliti ed il suo *staff*, a seguito della disattivazione del reparto per il disposto della Regione;

l'8 giugno 2012, i magistrati dottor Sordi, dottoressa Pangia e dottor Selmi, riuniti in camera di consiglio per la prima sezione lavoro del tribunale di Roma, con ordinanza depositata in cancelleria il 13 giugno 2012, hanno ritenuto che il reclamo fosse infondato nel merito;

nella premessa dell'ordinanza i magistrati hanno ribadito l'obbligo di natura contrattuale del datore di lavoro di adibire il dipendente alle mansioni per le quali è stato assunto o comunque a mansioni equivalenti, obbligo sancito espressamente dall'articolo 2103 del codice civile, ricomprende il più generale obbligo di non lasciare il lavoratore in condizioni di forzata inattività e senza assegnazione di compiti, avendo il lavoratore non solo un obbligo ma anche il diritto all'esecuzione della propria prestazione lavorativa, costituendo come detto il lavoro non solo un mezzo di guadagno, ma anche un mezzo di estrinsecazione della personalità di ciascun cittadino. La violazione di tale diritto del lavoratore all'esecuzione della propria prestazione è fonte di responsabilità risarcitoria per il datore di lavoro; responsabilità che, peraltro, derivando dall'inadempimento di un'obbligazione, resta pienamente soggetta alle regole generali in materia di responsabilità contrattuale: sicché, se essa prescinde da uno specifico intento di declassare o svilire il lavoratore a mezzo della privazione dei suoi compiti, la responsabilità stessa deve essere nondimeno esclusa (oltre che nei casi in cui possa ravvisarsi una causa giustificativa del comportamento del datore di lavoro connessa all'esercizio di poteri imprenditoriali, garantiti dall'articolo 41 della Costituzione, ovvero di poteri disciplinari) anche quando l'inadempimento della prestazione derivi comunque da causa non imputabile all'obbligato, fermo restando che, ai sensi dell'articolo 1218 del codice civile, l'onere della prova della sussistenza delle ipotesi ora indicate grava sul datore di lavoro, in quanto avente, per questo verso, la veste di debitore»;

nuovamente, così come ritenuto dal giudice di primo grado, il collegio giudicante ha ritenuto che la ASL Roma-E, in questo caso reclamante, non può che ritenersi inadempiente a tale obbligo (obbligo di natura contrattuale del datore di lavoro) derivante dal rapporto di pubblico impiego tuttora vigente tra le parti, essendo chiaro che a partire dal 7 set-

tembre 2011 il dottor Scopelliti risulta rimasto sostanzialmente privo di mansioni, avendo ricevuto solo in data 3 aprile 2012 un incarico, peraltro provvisorio, di direttore facente funzioni del Dipartimento di chirurgia, incarico quest'ultimo che, peraltro, non sembra avere ad oggetto mansioni specificatamente mediche e il cui conferimento non può reputarsi idoneo adempimento degli obblighi della ASL;

nell'ordinanza si evidenzia l'incongruenza tra le posizioni vantate dalla ASL, subordinata alle decisioni della Regione Lazio, ed i dati presenti nella documentazione agli atti, secondo i quali la UOC è da ritenersi effettivamente esistente presso la ASL Roma E sin dal 31 agosto 2011, dato che, come rilevato dal tribunale, la Regione dopo avere disposto con decreto n. 273 del 29 settembre 2010 la disattivazione della UOC (a decorrere dal 31 dicembre 2010, disattivazione poi resa concretamente operativa a partire dal 12 marzo 2011, data in cui è venuta meno anche l'attività ambulatoriale) e dopo avere condiviso l'opportunità di trasferire la predetta unità presso l'ospedale San Camillo (nota in data 7 luglio 2011), con una successiva nota in data 31 agosto 2011, modificando le precedenti determinazioni, aveva comunicato al direttore generale della ASL la volontà di conservare le attività in essere presso la struttura, determinazione poi ribadita dal suddetto ente locale con la successiva nota del 26 settembre 2011 con la quale veniva previsto il mantenimento dei posti letto dell'Unità Operativa di chirurgia maxillo-facciale in virtù della proposta di riorganizzazione della rete maxillo-facciale disposta con decreto 78 del 2010 che prevedeva la possibilità di mantenere le attività di chirurgia maxillo-facciale presso il complesso del Santo Spirito (si vedano le note del 31 agosto 2011 e del 26 settembre 2011);

a parere del tribunale, queste determinazioni costituiscono un'implicita revoca della precedente soppressione della UOC diretta dal dottor Scopelliti e risultano allo stato vigenti, tanto che la stessa ASL reclamante ha provveduto ad inserire la suddetta UOC nell'organigramma aziendale inviato alla Regione con la nota del 20 gennaio 2012;

la ASL Roma E ha sostenuto che la Regione Lazio avesse nuovamente soppresso la menzionata UOC, con la nota del 23 marzo 2012 nella quale la Regione stessa richiamava il precedente provvedimento del 12 gennaio 2012 con cui era stata disposta una ricognizione di tutte le posizioni apicali vacanti e coperte al fine della ricollocazione degli esuberanti, affermando che non appena saranno acquisiti i dati da tutte le aziende del SSR, si procederà tempestivamente all'istruttoria del caso ed all'adozione degli atti conseguenti, ma anche in questo caso il tribunale ha chiarito che tale interpretazione non può ritenersi corretta;

il tribunale ha riconosciuto l'esistenza della UOC, a cui era preposto il dottor Scopelliti, sin dal 31 agosto 2011, la struttura risulta quindi da tale data semplicemente inattiva, così come aveva rilevato anche il giudice di primo grado; questa circostanza ha portato ad attribuire alla responsabilità della ASL Roma E, quanto meno in via concorrente con la Regione Lazio, il lungo periodo di inattività del dottor Scopelliti;

essendo certamente imputabile a tale ente il lungo periodo di inattività della struttura a cui il dottor Scopelliti era preposto come dirigente, e vista la conseguente sussistenza del *fumus boni iuris* in ordine ad un diritto di quest'ultimo, il tribunale, condividendo anche le considerazioni effettuate dal giudice di primo grado in ordine all'imputabilità all'amministrazione datrice di una condotta di inerzia protrattasi per circa 7 mesi, e consistita nell'omessa adozione delle concrete misure necessarie per consentire la ripresa, eventualmente in misura ridotta e nei limiti delle risorse disponibili, della UOC e, conseguentemente, dell'attività lavorativa del dottor Scopelliti e della sua *équipe*, ha ordinato il reintegro nelle mansioni precedentemente svolte o comunque equivalenti. Il tribunale ha altresì riconosciuto la sussistenza di una corresponsabilità, nell'inadempimento degli obblighi che gravavano quale datore di lavoro sulla ASL, della Regione, la quale oltre a tenere una condotta incostante e contraddittoria non risulta avere dato adeguato riscontro alle reiterate richieste di risorse avanzate nei suoi confronti dalla ASL, complicando notevolmente a quest'ultima l'adempimento dei suoi obblighi datoriali;

nell'ordinanza si legge che l'eventuale responsabilità della Regione ben può essere suscettibile di essere fatta valere a livello risarcitorio in separato giudizio, considerazione questa che espone l'ente ad ulteriori procedimenti giuridici, forieri per la parte lesa, ovvero il dottor Scopelliti e la sua *équipe*, di positivi riscontri, ed invece per la Regione stessa di ulteriore sperpero di denaro pubblico;

risultano, nell'ordinanza, pienamente condivise le considerazioni effettuate, sul *periculum in mora*, espresse dal giudice di prime cure in ordine ai pericoli di irreversibile lesione dell'elevata professionalità del dottor Scopelliti e della perdita della possibilità per quest'ultimo di vedersi rinnovato l'incarico alla naturale scadenza dello stesso;

il reclamo, integralmente rigettato dal tribunale del lavoro, con conferma dell'ordinanza di primo grado, ha prodotto ulteriore condanna per la ASL Roma E a rifondere nuovamente le spese processuali;

del caso del dottor Scopelliti hanno parlato ampiamente i quotidiani e le televisioni, è stato fatto un servizio da «Striscia la notizia» su «Canale 5», dalla trasmissione «l'Aria Che Tira» su «La7» e da trasmissioni RAI, e sono apparsi numerosi articoli su quotidiani regionali e riviste;

considerato inoltre che:

non risultano chiare le motivazioni, anche in considerazione delle esigenze di razionalizzazione della spesa di cui al piano di rientro dal *deficit*, della scelta di chiudere prima un reparto e di fare solo successivamente il piano di mobilità;

a parere dell'interrogante sarebbe opportuno, alla luce della politica di risanamento finanziario propugnata dal Governo e vista la presenza di un subcommissario *ad acta* nominato presso la Regione Lazio, utilizzare il personale in esubero per le esistenti posizioni di ruolo mancanti, in questo caso primariale,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza di quanto esposto e quali iniziative di competenza si intenda assumere al riguardo.

(4-08176)

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

il decreto-legge n. 95 del 6 luglio 2012 recante «Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini», dispone all'articolo 14, comma 14, il transito degli insegnanti tecnico-pratici delle classi di concorso C999 e C555 al ruolo ATA, con funzioni di assistente amministrativo, assistente tecnico e di collaboratore scolastico in base ai titoli di studio;

tale disposizione risulta all'interrogante del tutto illogica oltre che illegittima dal momento che il regio decreto 6 maggio 1923, n. 1054, all'articolo 97, assegnava alle amministrazioni provinciali l'onere di fornire gli assistenti ai licei scientifici e agli istituti tecnici commerciali e per geometri, e il decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1277, disponeva che tale personale confluisse negli insegnanti tecnico-pratici, inserendoli così all'interno del corpo docente;

il decreto del Presidente della Repubblica 31 maggio 1974, n. 417, riguardante lo stato giuridico del personale docente, ribadiva all'articolo 118 l'applicabilità delle norme anche agli assistenti dei licei e degli istituti tecnici;

con la legge 3 maggio 1999, n. 124, articolo 8, comma 3, veniva disposto il passaggio allo Stato. Il comma 3 del suddetto articolo stabiliva specificatamente che «Il personale di ruolo che riveste il profilo professionale di insegnante tecnico-pratico o di assistente di cattedra appartenente al VI livello nell'ordinamento degli enti locali, in servizio nelle istituzioni scolastiche statali, è analogamente trasferito alle dipendenze dello Stato ed è inquadrato nel ruolo degli insegnanti tecnico-pratici»;

con il passaggio allo Stato gli insegnanti tecnico-pratici sono stati inseriti nella classe di concorso C999, istituita appositamente con valenza temporanea, in attesa di ricollocazione nelle graduatorie delle classi di concorso ITP (insegnanti tecnico-pratici) già in essere nello Stato;

tale inquadramento non è mai stato realizzato e la classe di concorso C999 è stata considerata successivamente ad esaurimento; il personale ivi inquadrato ha continuato comunque a svolgere le funzioni ed i ruoli ricoperti in precedenza ed anzi nella stragrande maggioranza dei casi ha acquisito ed applicato competenze nelle moderne tecnologie, strettamente legate all'uso e gestione dei sempre più numerosi laboratori realizzati negli istituti;

ora il passaggio obbligato in profilo e mansioni diverse, previsto dal citato decreto-legge n. 95 del 2012, risulta a parere dell'interrogante illegittimo in quanto non consentito dall'ordinamento italiano, che prevede che «Il prestatore di lavoro deve essere adibito alle mansioni per le quali è stato assunto o a quelle corrispondenti alla categoria superiore che abbia

successivamente acquisito ovvero a mansioni equivalenti alle ultime effettivamente svolte, senza alcuna diminuzione della retribuzione» (articolo 2103 del codice civile e articolo 13 dello statuto dei lavoratori);

inoltre il passaggio al ruolo ATA è un chiaro demansionamento e ciò comporta una conseguente riduzione stipendiale in quanto il testo del decreto-legge prevede che sia mantenuto il trattamento salariale ma specifica che lo stesso è riassorbibile con i successivi miglioramenti economici a qualsiasi titolo conseguiti;

l'espulsione dal ruolo docente comporterà altresì l'impossibilità, per i docenti delle classi di concorso C999 e C555, di accedere al fondo d'istituto, alle figure strumentali, alla collaborazione con il dirigente scolastico, alla partecipazione a progetti, alle attività di recupero, alle commissioni d'esame;

il risparmio effettivo di tale operazione appare, a giudizio dell'interrogante, quanto mai limitato se non inesistente: molti insegnanti della classe di concorso C999 svolgono negli istituti attività che spesso nessun altro docente è in grado di garantire, quali la gestione dei siti *web*, delle reti informatiche, delle strumentazioni tecniche, quindi gli istituti, per mantenere gli *standard* didattici attuali, dovrebbero avvalersi di collaborazioni esterne;

l'attribuzione dei posti vacanti e disponibili del personale amministrativo, tecnico e ausiliario ai docenti ITP comporterà un'ulteriore contrazione dei posti per i precari ATA, che da anni svolgono le loro mansioni con una professionalità tale da garantire il buon funzionamento delle scuole, dalle segreterie ai laboratori, dalla sorveglianza alla cura degli ambienti scolastici,

si chiede di sapere se il Governo intenda recedere dalle proprie posizioni e, dopo aver effettuato una rilevazione negli Istituti per conoscere quali attività svolgano detti docenti e se la loro eliminazione possa comportare problemi nelle attività scolastiche, valutare la necessità di assumere ulteriori iniziative di competenza al fine di mantenere questa categoria di docenti all'interno del proprio inquadramento professionale, utilizzando eventualmente come dotazione organica aggiuntiva dell'istituzione scolastica, limitatamente allo svolgimento delle attività di laboratorio o per la copertura degli incarichi di supplenze brevi e saltuarie del personale docente, in modo tale da dare la possibilità alle istituzioni scolastiche di continuare a giovare della professionalità di queste categorie di docenti o, qualora poi si rendesse necessario, facendo ricorso alla mobilità anche intercompartimentale, nel rispetto della volontà dei docenti interessati e salvaguardando i diritti da essi acquisiti.

(4-08177)

RIZZI. – *Ai Ministri della salute, della giustizia, dello sviluppo economico e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

in data 20 agosto 2012 sulla testata giornalistica *on line* «Messina Oggi», il giornalista Davide Gambale titolava «Uccidete i randagi. Sono

un pericolo» e concludeva con il *post scriptum* «Al bando gli animalisti. I cani vanno abbattuti»;

la legge n. 281 del 1991 affida il controllo a la tutela del randagismo al sindaco e alle ASL veterinarie di ogni paese/città;

anche la legge n. 15 del 2000 della Regione Sicilia tutela gli animali randagi da ogni forma di maltrattamento o uccisione e affida a sindaci e ASL veterinarie il controllo del randagismo;

la legge n. 189 del 2004 punisce severamente chi uccide animali d'affezione, nella fattispecie gli animali vaganti tutelati dalle altre leggi citate;

considerato che:

la situazione del randagismo è fuori controllo in diverse regioni del Sud, nel caso specifico, la situazione nella città di Messina è stata già oggetto di sindacato ispettivo 4-05167 pubblicato il 17 maggio 2011;

pur condannando il presunto tono minaccioso di alcuni esponenti del mondo animalista nei confronti del giornalista, il medesimo, in altro articolo del 22 agosto 2012 sulla stessa testata *on line*, generalizzando definiva «pochi per la verità gli animalisti veri e gli altri per lo più fanatici cialtroni», a giudizio dell'interrogante offendendo il sentimento di tutte le persone che amano gli animali, le quali sono a propria volta, invece, sempre più esasperate sia per la mancata corretta applicazione della legge n. 281 del 1991 da parte di troppi amministratori locali e ASL veterinarie, che per inadempienza sono la prima causa del randagismo in branchi e della mancanza di sicurezza per i cittadini, sia per il mancato controllo da parte di Stato e Regioni;

in articoli successivi le parole del giornalista venivano definite come provocatorie, ma neppure in maniera provocatoria si può istigare a violare leggi dello Stato anche in considerazione del fatto che non si possono controllare gli effetti devastanti, che le parole potrebbero provocare,

si chiede di sapere:

come sia possibile che a mezzo di testata *on line* un giornalista possa incitare a violare le leggi dello Stato;

quali eventuali sanzioni si intenda prendere nei confronti del giornalista;

se ai Ministri in indirizzo risulti se il Comune di Messina abbia fatto richiesta di accesso ai fondi regionali destinati al contenimento e alla tutela del randagismo e come li abbia utilizzati;

quali misure il Governo intenda intraprendere per effettuare controlli su Sindaci ed ASL veterinarie affinché applichino correttamente la legge n. 281 del 1991 nelle aree a maggiore criticità di randagismo.

(4-08178)

PEDICA. – *Ai Ministri dell'interno e del lavoro e delle politiche sociali.* – Premesso che:

la recente notizia dell'avviso di garanzia, in merito all'inchiesta sugli appalti per il trasporto disabili, all'Assessore provinciale per i trasporti

e mobilità di Roma e ad alcuni dirigenti della Provincia è di estrema gravità non solo per i personaggi coinvolti ma soprattutto per i delicati settori che verrebbero toccati da questo presunto episodio di illegalità: da un lato la tutela dei disabili, dall'altro la tutela dei lavoratori;

il servizio di trasporto per disabili «AmicoBus», ai tempi dell'amministrazione provinciale guidata da Enrico Gasbarra, era effettuato con ottimi risultati da «Opere generali SCPA» con sede a Roma in via Barberini;

a quanto risulta all'interrogante con l'insediamento della nuova amministrazione provinciale e con i primi tagli al *budget* ad esso destinato, il servizio fu affidato alla società «ATI Schiaffini Travel SpA», società attualmente coinvolta nell'indagine della Procura;

la situazione è di estrema delicatezza, visto che ha determinato altresì il licenziamento di oltre 60 lavoratori che, secondo quanto riferito all'interrogante, nonostante le promesse non sono mai stati ricollocati;

della vicenda si sono occupate numerose testate giornalistiche. In particolare in data 8 agosto 2012 il «Corriere della sera», anche sul proprio sito *Internet*, pubblicava un articolo intitolato «Bus disabili, indagini chiuse. In 29 rischiano il processo» e sottotitolato «Tra gli indagati alcuni dirigenti di Palazzo Valentini e l'assessore provinciale», in cui si legge che il pubblico ministero Stefano Rocca Fava ha formalizzato la conclusione dell'indagine nei confronti di 29 persone, tra cui l'assessore provinciale ai Trasporti e mobilità e alcuni dirigenti di palazzo Valentini;

della chiusura delle indagini ha dato notizia anche il sito di informazione «Affaritaliani»: nei confronti dei 29 indagati l'accusa sarebbe di associazione a delinquere finalizzata alla truffa e alla turbativa d'asta. Gli accertamenti dei magistrati sarebbero iniziati dopo il sequestro, avvenuto nell'aprile del 2010, di 24 pullmini per il trasporto disabili gestito dalla società Ati Schiaffini Travel SpA;

in data 8 agosto anche «Il Messaggero» pubblicava un articolo intitolato «Bus disabili della Provincia l'assessore Colaceci verso il processo», in cui si legge: «Ventinove avvisi di garanzia e la notifica del 415-bis, ovvero dell'atto che prelude alla chiusura di una inchiesta, sono stati notificati all'assessore provinciale ai Trasporti e alla mobilità, Amalia Colaceci, e a un lungo elenco di dirigenti e funzionari della Provincia di Roma. La vicenda è delicata e, ieri, ha provocato una grossa scossa negli uffici di Palazzo Valentini. Riguarda l'appalto per la gestione del trasporto dei disabili che già in passato ha scatenato polemiche, ricorsi al Tar e anche un sequestro. La società coinvolta nell'indagine è la Ati Schiaffini Travel SpA, azienda storica nel trasporto privato della Capitale, che da anni si occupa, in consorzio con altre due società, del servizio "AmicoBus"»;

secondo il quotidiano, dopo un lungo periodo di accertamenti e di intercettazioni, considerate fondamentali per l'inchiesta, il procuratore aggiunto Nello Rossi e il pubblico ministero Stefano Rocca Fava sono arrivati alla conclusione che le norme siano state più volte violate e che diversi aspetti della gestione del servizio siano da chiarire;

come si evince da numerosi articoli di giornale relativi alla vicenda, emergerebbero dati poco chiari nel passaggio della gestione del servizio «AmicoBus» dalla società Opere generali SCPA alla Ati Schiaffini Travel SpA, tanto da far seriamente dubitare della legittimità di tutte le attività ad esso riconducibili, compresi i licenziamenti subiti dai lavoratori,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti esposti;

se e quali provvedimenti, nell'ambito delle rispettive competenze, intendano adottare a tutela di tutti i soggetti coinvolti nella vicenda.

(4-08179)

PEDICA. – Al Ministro dell'interno. – Premesso che:

l'articolo 16, comma 25, del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 148 del 2011, ha previsto che «A decorrere dal primo rinnovo dell'organo di revisione successivo alla data di entrata in vigore del presente decreto, i revisori dei conti degli enti locali [appartenenti alle Regioni a statuto ordinario, speciale e alle Province autonome], sono scelti mediante estrazione da un elenco nel quale possono essere inseriti, a richiesta, i soggetti iscritti, a livello regionale, nel Registro dei revisori legali di cui al decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 39, nonché gli iscritti all'Ordine dei dottori commercialisti e degli esperti contabili»;

in sostanza i revisori degli enti locali non sono più scelti dai Consigli comunali o provinciali, ma sorteggiati tra quanti iscritti in un apposito elenco ed in possesso di determinati requisiti, individuati con regolamento adottato dal Ministro dell'interno n. 23 del 15 febbraio 2012;

tra i requisiti necessari ai fini dell'iscrizione nell'elenco figura il possesso di crediti formativi, conseguiti nel triennio 2009-2011;

ad avviso dell'interrogante, considerando che l'introduzione delle nuove regole di nomina dei revisori degli enti locali si deve ad una disposizione dell'estate 2011, subordinata all'emanazione del successivo regolamento, il combinato disposto configura una incongruente «tagliola»: così solo pochi professionisti hanno avuto la possibilità di ottenere crediti formativi validi al fine di acquisire il diritto all'iscrizione nel costituendo elenco;

oltre il 90 per cento dei commercialisti (tra l'altro, i soli ad aver esercitato la revisione degli enti locali, poiché la normativa previgente disponeva espressamente la loro partecipazione nei collegi di revisione) potrebbe non aver accesso all'iscrizione, poiché privo di ufficiali crediti da esibire conseguiti entro il termine utile, il 31 dicembre 2011: ciò rende possibile che professionisti che sono revisori da anni, con grande esperienza acquisita, siano esclusi e altri, con crediti acquisiti nel dicembre 2011, e poca esperienza, vi rientrino,

si chiede di sapere se non si intenda adottare iniziative normative finalizzate ad estendere il limite di riconoscibilità dei crediti formativi fino

alla data di presentazione della domanda di iscrizione nell'elenco indicato o a quella di adozione del regolamento ministeriale.

(4-08180)

DI GIACOMO. – *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

alla vigilia del 15 agosto 2012 il Ministro in indirizzo ha rilasciato alla multinazionale petrolifera Petroceltic l'autorizzazione alla trivellazione del fondo del mare Adriatico, precisamente nei pressi delle isole Tremiti;

tale decisione del Ministro è contro la volontà degli enti locali e delle Regioni Molise, Abruzzo e Puglia che si erano espresse negativamente alle perforazioni presso le loro coste;

è vero che la competenza al rilascio delle autorizzazioni è strettamente statale, in quanto Regioni ed enti locali non hanno alcuna competenza per quanto riguarda il mare;

autorizzare le trivellazioni in contesti di grande pregio paesaggistico e naturalistico e di conclamata vocazione turistica rappresenta un clamoroso errore, anche dal punto di vista economico;

si ricorda che già nel 2011 la vicenda era già stata affrontata dal Ministro *pro tempore*, il quale aveva assicurato un maggior coinvolgimento degli enti locali, attraverso la convocazione di una Conferenza di servizi, anche se non prevista dall'*iter* procedurale, per consentire una maggiore trasparenza ed informazione a tutte le parti coinvolte, prima della conclusione delle autorizzazioni;

in questi casi sarebbe opportuno coinvolgere anche soggetti di diritto internazionale come l'Euroregione adriatica al fine di tutelare integralmente il tessuto economico-produttivo di un'importante zona dell'Europa, anche per evitare comportamenti speculativi da parte delle regioni balcaniche vicine;

si evidenzia che secondo le stime del Ministero dello sviluppo economico, la ricerca per individuare ed estrarre petrolio in Italia potrebbe portare al massimo circa 130 milioni di tonnellate e, anche estraendo tutto il petrolio recuperabile nel sottosuolo e sotto il mare italiano, la quantità ottenuta sarebbe sufficiente, ai consumi attuali, a garantire l'autonomia per soli 20 mesi;

è evidente che l'estrazione di petrolio non conviene sia per l'esigua quantità ottenibile dai giacimenti italiani ma ancor di più perché compromette irrimediabilmente il patrimonio paesaggistico e naturale delle coste italiane ponendo una grave ipoteca sullo sviluppo e sulla tutela di ampie aree del mare e del territorio;

a giudizio dell'interrogante sarebbe opportuno che il Governo ripensasse la politica in materia di perforazioni petrolifere in quanto si garantiscono solo gli interessi delle multinazionali e nessun beneficio reale per la collettività,

si chiede di sapere:

quale siano i benefici, in termini di sviluppo per il Paese e del territorio interessato, per aver concesso alla Petroceltic il permesso di perforare il fondo marino dell'Adriatico contro la volontà degli enti locali e delle Regioni Molise, Abruzzo e Puglia;

quali iniziative intenda assumere il Governo per tutelare le coste italiane, in particolare quelle del mare Adriatico, dalle perforazioni petrolifere;

se non ritenga opportuno un maggior coinvolgimento degli enti locali, Regioni e soggetti istituzionali europei nel rilasciare l'autorizzazione alle prospezioni e trivellazioni petrolifere presso le coste italiane.

(4-08181)

TEDESCO. – *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

l'approvazione in corso presso la Regione Puglia del progetto preliminare per la realizzazione del sistema fognario e del depuratore di Porto Cesareo (Lecce), nonché del collettore che dovrà veicolare i reflui del depuratore nella condotta che attualmente scarica in mare in località torre Inserraglio di Nardò i reflui di quest'ultimo comune, contestualmente all'affidamento dell'appalto per la redazione del progetto esecutivo della condotta sottomarina che scaricherà sia i reflui di Porto Cesareo che quelli di Nardò a circa 1.100 metri dalla linea di costa e a 30 metri di profondità (contrariamente al progetto originario che prevedeva la lunghezza della condotta di 3.600 metri), suscita non poche preoccupazioni e perplessità ancora maggiori per le considerazioni che seguono;

a parere dell'interrogante, del tutto conforme a quello espresso sull'argomento dal Comitato della tutela del paesaggio (CTP) di Nardò, l'inopportunità di tale intervento (peraltro già segnalata alla Regione, ai Comuni di Nardò e di Porto Cesareo, alla Provincia di Lecce, all'Ufficio parchi e riserve naturali della Regione, alla società Acquedotto pugliese ed altri soggetti interessati) è del tutto evidente per le conseguenze inducibili sull'ecosistema marino dall'immissione di enormi quantità di nutrienti in mare accompagnati da un'insostenibile carico di elementi chimici naturali e di sintesi;

tale condotta scaricherebbe, inoltre, in un'area marina interessata da un'intensa attività antropica e nella quale due tra le più importanti marinerie d'Italia (Gallipoli e Porto Cesareo) esercitano permanentemente la pesca professionale che si aggiunge a quella sportiva ed amatoriale;

ad avviso dell'interrogante siffatte scelte amministrative evidentemente inopportune e dannose, e comunque in contrasto con una seria politica di salvaguardia ambientale, andrebbero immediatamente corrette nel senso di ricercare soluzioni alternative, agevolmente individuabili, allo sversamento in mare;

tali preoccupazioni vengono esponenzialmente accresciute dal fatto che il depuratore di Porto Cesareo è assolutamente fatiscente e gravemente disfunzionante e, peraltro, la sua permanenza nell'attuale località è stata

messa in seria discussione dal TAR Lecce che, a quanto risulta all'interrogante, con sentenza del 7 luglio 2010, all'esito del procedimento introdotto nel lontano 1994 dai proprietari dei terreni e degli immobili adiacenti all'impianto, assecondati dall'intervento *ad adiuvandum* del Comune di Nardò, ha annullato la localizzazione e i conseguenti atti espropriativi posti in essere dal Comune di Porto Cesareo;

il contestato progetto, attualmente all'esame della Regione Puglia, dunque, si riferisce al completamento e alla messa in funzione di un impianto che, viceversa, a seguito della richiamata sentenza del TAR Lecce, dovrebbe essere smantellato;

e ancora: la condotta prevista a valle del depuratore, per il collettamento dei reflui sino alla richiamata località di torre Inserraglio dovrebbe svilupparsi per circa 7 chilometri nel territorio neritino lungo un tracciato che attraversa aree sensibili e plurivincolate dal punto di vista dell'ambiente, tra le quali siti di interesse comunitario (SIC) e il parco naturale regionale di Portoselvaggio – palude del Capitano – istituito con legge regionale n. 6 del 2006;

le particolari condizioni dell'area, interessata da numerose cavità carsiche, e la presenza della falda insistente nel piano immediatamente sottostante a quello di campagna, rendono elevatissimo il rischio idrogeologico connesso all'opera *in fieri*, nonché impraticabile un interrimento della condotta che, appunto, verrebbe «annegata» nell'acqua di falda;

la soluzione progettualmente prevista per l'interrimento della condotta implica il temporaneo prosciugamento della stessa falda;

inoltre, se la sentenza del TAR Lecce divenisse definitiva nelle more della realizzazione della condotta, ci si troverebbe di fronte ad una situazione per cui, inibito il funzionamento del depuratore, le acque reflue del Comune di Porto Cesareo verrebbero convogliate «tal quali», senza trattamento alcuno, in mare aperto, a soli 1.100 metri dalla costa e sversate a ridosso dell'area marina protetta di Porto Cesareo, peraltro interessata da un progetto di ulteriore ampliamento a fronte dell'area del parco di Portoselvaggio;

a completare un quadro devastante si aggiunge che tale riserva marina si troverebbe interessata dagli sversamenti di ben 3 distinte condotte provenienti dai depuratori di Manduria, Gallipoli e Nardò,

si chiede di conoscere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere per prevenire tale infausta situazione, fortemente contrastante con le diverse vigenti disposizioni in materia di tutela ambientale nonché con la sperimentata vocazione turistica dei territori interessati.

(4-08182)

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

la presenza massiccia delle organizzazioni malavitose nei territori del sud pontino è ormai nota nella drammaticità delle sue dimensioni e per l'incessante attività volta al traffico di stupefacenti, alle estorsioni, al riciclaggio e all'inquinamento degli appalti pubblici, così come da

anni l'interrogante evidenzia anche attraverso numerosi atti di sindacato ispettivo;

la Direzione investigativa antimafia continua a mandare segnali di allarme in merito alla forte offensiva che le mafie stanno realizzando per accaparrarsi ampi segmenti dell'economia del Lazio, in particolare della provincia di Latina e nello specifico nel sud pontino con ramificazioni presenti nella capitale, in settori chiave come quello del turismo, dell'edilizia e del commercio;

secondo quanto documentato dai maggiori quotidiani nazionali, gli agguati mortali che si sono intensificati dall'inizio dell'estate 2012, partendo dal quartiere di Scampia (Napoli) attraversando Terracina (Latina) e Nettuno (Roma), sono l'effetto di una faida scoppiata tra i *clan* camorristici campani, alla luce di nuovi equilibri criminali mirati al controllo del territorio e al traffico di stupefacenti;

gli inquirenti ritengono che la catena di agguati e omicidi che da giugno a settembre 2012 ha coinvolto nuovamente i *clan* criminali della zona di Scampia, per il controllo del traffico e dello spaccio della droga, investirà inevitabilmente anche il Lazio ed in particolare la fascia costiera che dai comuni del sud pontino passa per Latina e raggiunge i comuni alle porte di Roma;

considerato che:

i *clan* camorristici, nella provincia di Latina con solide basi nel territorio del sud pontino, agiscono con sempre maggiore spregiudicatezza per il controllo del territorio, rendendosi protagonisti di efferati episodi di cronaca nonché di atti intimidatori e di ritorsione nei confronti di appartenenti alle Forze dell'ordine, giornalisti, imprenditori e commercianti;

la Direzione investigativa antimafia ha in più occasioni evidenziato i rischi di infiltrazioni camorristiche per il controllo del territorio della provincia di Latina, ed in modo allarmante nelle pubbliche amministrazioni di quest'area, definita «colonia» dei camorristi campani;

le Forze dell'ordine temono un inasprimento dello scontro tra i vari gruppi camorristici con l'inevitabile scia di sangue come già accaduto in passato,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda riferire urgentemente sulla grave e pericolosa realtà criminale dilagante che ormai da anni soffoca il litorale laziale con forti concentrazioni nel sud pontino da parte dei *clan* camorristici, anche alla luce dei recenti omicidi che lasciano presupporre la rottura degli equilibri tra le varie organizzazioni malavitose e la riapertura di una nuova sanguinosa faida;

quali provvedimenti intenda intraprendere, tenuto conto della gravità della situazione, per contrastare la criminalità organizzata e le infiltrazioni malavitose nella provincia di Latina ed in particolare nel sud pontino al fine di garantire in questi territori la sicurezza e l'incolumità dei cittadini.

(4-08183)

FLERES. – *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

la zona industriale di Catania è un territorio abbandonato a se stesso tra strade gravemente danneggiate e quasi totalmente al buio, per i continui furti di rame e ghisa, allagamenti, soprattutto in inverno, per la mancata manutenzione del sistema di deflusso delle acque piovane e decine di discariche abusive;

la parte della periferia a sud sta letteralmente morendo fra l'indifferenza di tutti. I commercianti e gli abitanti reclamano una totale assenza di controlli ed interventi risolutivi. Oltre ai furti in appartamenti e negozi, aumentati a dismisura negli ultimi tempi, i cittadini, visto il parcheggio selvaggio di auto e furgoni sui marciapiedi, trovano più sicuro camminare in mezzo alla strada. I percorsi pedonali usati dai lavoratori, che portano a capannoni e stabilimenti, sono in uno stato di degrado da decenni; buste di immondizia sui cigli della strada, vecchi frigoriferi, lavatrici arrugginite e materassi fanno da indecorosa cornice all'intera zona;

sulla sedicesima strada, tra l'ottava e la nona, non si riesce a vedere il marciapiedi, ci sono montagne di spazzatura con rifiuti di ogni genere, *eternit* compreso. Qualche volta succede che qualcuno appicchi il fuoco alla spazzatura e l'aria diventi irrespirabile;

anche sulla quattordicesima strada lo scenario è identico alla sedicesima, tra la montagna di copertoni delle auto restano le tracce dei roghi;

la via che passa sotto il ponte dell'ottava strada è sbarrata con vecchi pali della luce e materassi logori. Resta in piedi la vecchia linea ferrata non più in uso da tanti anni;

sulla nona strada, oltre ai rifiuti, il marciapiede viene ostruito dalle macchine parcheggiate ovunque, anche all'interno delle pensiline dell'autobus, e, per il troppo peso, ha le lastre di cemento completamente in pezzi;

anche per la viabilità la situazione non cambia: cartelli stradali danneggiati, abbattuti o semplicemente nascosti da cespugli altissimi. Un ponte con il *guard-rail* da sostituire completamente, semafori in equilibrio precario e pronti a cadere, canali otturati dai rifiuti, avvallamenti per un'arteria a doppio senso, dove non esiste lo spartitraffico e dove gli incidenti stradali sono all'ordine del giorno,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della situazione descritta in premessa;

se non ritenga di dover intervenire tempestivamente al fine di fronteggiare la drammatica emergenza di abbandono e degrado in cui versano le strutture della zona industriale di Catania, con gli evidenti disagi per imprese, lavoratori e cittadini;

se non ritenga che questa imbarazzante situazione, che si è venuta a creare negli anni, non sia un pessimo biglietto da visita per i numerosi clienti ed addetti ai lavori che arrivano nella zona industriale da tutta la Sicilia.

(4-08184)

BIANCHI. – *Ai Ministri della difesa e dell'economia e delle finanze.*

– Premesso che:

come riportato da diverse testate giornalistiche e confermato ufficialmente, il Reparto Navale Motovedetta Carabinieri CC 805 «De Giorgi» di Crotona rientrerà nei tagli previsti dal Comando generale dell'Arma dei carabinieri al fine di ridurre la spesa. Tale previsione allo stato attuale è al vaglio del Ministero della difesa che a breve dovrà pronunciarsi circa l'eventuale soppressione;

il territorio della provincia di Crotona, in buona parte proiettato sul mare, necessita da sempre di una adeguata e crescente presenza istituzionale relativamente ai controlli, finalizzata alla tutela degli interessi economici e produttivi che hanno ad oggetto proprio il mare. Infatti in presenza di realtà ed attività come la Riserva marina protetta di Capo Rizzuto (la seconda più grande d'Europa per estensione), le attività di pesca professionale e la relativa marineria peschereccia, gli insediamenti turistici lungo tutta la costa, l'attività estrattiva di idrocarburi dell'ENI, le attività commerciali portuali (con i progetti di ampliamento e potenziamento del porto), il mare rappresenta un importante volano per lo sviluppo serio e duraturo di questo territorio;

per tale motivo, sin dai primi anni '70, il Reparto in questione ha ricoperto un ruolo di primaria importanza all'interno dell'organizzazione navale dell'Arma dei carabinieri, venendo privilegiato rispetto ad altri proprio per la particolarità delle sue attività che si svolgono in molteplici settori (immigrazione clandestina, abusivismo edilizio sul demanio, soccorso marittimo, attività info-investigativa e contrasto alla criminalità organizzata in mare e degli interessi della stessa sulla costa, vigilanza e controllo di porto e navigazione commerciale, antinquinamento, anticontrabbando, identificazione e controlli di polizia su persone in ingresso e uscita nel porto a bordo di unità navali), e quindi considerato fiore all'occhiello dell'Arma locale;

nel corso degli ultimi anni, inoltre, intensificandosi il fenomeno dell'immigrazione clandestina con partenza da porti greci e medio-orientali, il Reparto ha visto ulteriormente ampliarsi i compiti d'istituto: già da diversi anni, infatti, la Motovedetta di Crotona risulta inserita in un programma di contrasto al fenomeno di portata regionale, che coinvolge le Forze di polizia di tutta la fascia ionica calabrese, coordinato a livello centrale dalla Prefettura di Catanzaro (la Motovedetta dei carabinieri di Crotona è l'unica dell'Arma inserita in detto piano relativamente al versante ionico calabrese);

considerato che:

la collocazione geografica di Crotona situa la città ed il suo porto in una posizione strategica nelle attività commerciali che si svolgono nell'area ionica e non solo: dopo l'attuazione del piano di razionalizzazione e di soppressione del sito navale, da Taranto sino ad arrivare in Sicilia, l'Arma dei carabinieri non sarà quindi più operante per ciò che riguarda

la vigilanza marittima su questo versante e Crotona perderà il ruolo primario di riferimento nel delicato settore della polizia marittima. Di fatto, con il piano di controllo della spesa pubblica posto in essere, nonostante le peculiarità del territorio e delle connesse esigenze, sono state privilegiate altre realtà di mare, sicuramente più rappresentative, ma certamente di minore spessore strategico-marittimo;

quindi, in questo particolare momento storico, il territorio, già interessato da una forte pressione criminale, oltre a rischiare un impoverimento istituzionale dovuto al riordino delle province italiane che porterà alla sparizione di importanti presidi statali (Prefettura, Questura, Comando provinciale carabinieri, Guardia di finanza, eccetera), vedrà il venir meno di un Reparto che si è sempre distinto per l'elevata professionalità, per l'alto numero dei servizi di controllo effettuati, nonché per lo svolgimento di attività di ordine pubblico, di assistenza a manifestazioni sportive e religiose locali e non, di operazioni di polizia giudiziaria volte al contrasto della pesca illegale (pesca illegale del novellame, di specie ittiche protette) all'interno dell'area marina protetta e sui restanti tratti di costa provinciali e non, oltre ad interventi mirati a tutela della salute e della sicurezza alimentare lungo la filiera ittica locale, attività che hanno portato nel tempo ad un alto numero di sequestri di attrezzi da pesca e pescato;

solamente negli ultimi 3 anni, il Reparto ha preso parte ad operazioni di rintraccio e soccorso in mare e a terra di oltre 1.500 cittadini clandestini extracomunitari, in occasione di decine di sbarchi sulle coste crotonesi, portando al sequestro di diversi natanti ed in alcuni casi all'arresto di alcuni scafisti. È il caso di ricordare, a supporto di quanto detto, che la città di Crotona è sede del Centro accoglienza richiedenti asilo (CARA), ovvero della struttura di accoglienza di immigrati più grande d'Europa, con una capienza massima di 1.252 posti: un dato, questo, che necessariamente rimanda alla necessità di mantenere, se non rinforzare, sul territorio crotonese qualsiasi tipo di presidio che possa garantire il controllo dei flussi migratori ed il mantenimento dell'ordine pubblico,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano consapevoli dei disagi che l'eventuale soppressione della Motovedetta Carabinieri CC 805 «De Giorgi» comporterebbe per l'intero territorio della città di Crotona, alla luce degli elementi di utilità della medesima espressi in premessa;

se siano stati ad oggi, in particolar modo per quanto riguarda la lotta alla criminalità organizzata, analizzati gli effetti che tale soppressione avrebbe in tale contesto, tenendo ben presente l'effettiva incidenza che le organizzazioni criminali hanno sul tessuto economico-sociale del territorio crotonese;

se non sia possibile, alla fine del percorso di analisi e di esame in corso presso il Ministero della difesa, evitare la soppressione di un presidio così vitale per il territorio in questione, cercando di reperire le dovute risorse finanziarie, in un contesto di tagli alla spesa, in campi e settori

della società meno fragili e meno esposti ai pericoli ed alle minacce alla tenuta della presenza istituzionale sul territorio provenienti dalle organizzazioni criminali, dotate di una sempre maggior forza di influenza ed incidenza all'interno del tessuto sociale ed economico del territorio calabrese ed anche nazionale.

(4-08185)

Avviso di rettifica

Nel Resoconto sommario e stenografico della 790^a seduta pubblica dell'11 settembre 2012, a pagina 90, sotto il titolo «Atti e documenti trasmessi dalla Commissione europea, deferimento a Commissioni permanenti», alla terza riga del primo capoverso, sostituire le parole: «3^a e 14^a» con le seguenti: «1^a e 3^a».