

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA
SULLA SITUAZIONE DEL SISTEMA PORTUALE
ITALIANO E SULLE PROSPETTIVE CONNESSE
AGLI SVILUPPI DELLA NORMATIVA COMUNITARIA
DI SETTORE

6° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 FEBBRAIO 2004

(Antimeridiana)

Presidenza del presidente GRILLO

INDICE**Documento conclusivo**

(Seguito dell'esame e rinvio)

* PRESIDENTE	Pag. 3, 5, 11
CICOLANI (<i>FI</i>)	7
* DONATI (<i>Verdi-U</i>)	8
VERALDI (<i>Mar-DL-U</i>)	7
* VISERTA COSTANTINI (<i>DS-U</i>)	4, 5

N.B. *Gli interventi contrassegnati con l'asterisco sono stati rivisti dall'oratore.*

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democristiana e di Centro: UDC; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Indipendenti della Casa delle Libertà: Misto-Ind-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito Repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Udeur-Popolari per l'Europa: Misto-Udeur-PE.

I lavori hanno inizio alle ore 8,50.

PROCEDURE INFORMATIVE

Documento conclusivo

(Seguito dell'esame e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame di uno schema di documento conclusivo dell'indagine conoscitiva sulla situazione del sistema portuale italiano e sulle prospettive connesse agli sviluppi della normativa comunitaria di settore.

La legge n. 84 del 1994, cosiddetta legge di sistema, ha determinato effetti molto positivi perché ha consentito di mettere a regime l'organizzazione della portualità italiana nel modo più efficiente possibile.

Ricordo che, prima ancora del varo della legge n. 84, fu il ministro della marina mercantile Prandini, grande innovatore, a considerare il porto di La Spezia, allora «governato» dal famoso armatore Angelo Ravano, come luogo ideale su cui sperimentare la privatizzazione del sistema e proprio a partire dalla sua idea si avvertì la necessità di riformare la normativa vigente.

Così, proprio in virtù di quella legge di sistema, negli ultimi dieci anni l'Italia ha potuto recuperare lo svantaggio che registrava in termini di traffici portuali con il resto dell'Europa e del mondo, senza considerare il fortissimo divario che la separava dal porto di Rotterdam, monopolista nel traffico internazionale europeo.

Anche se negli anni i porti di Genova, di La Spezia, di Gioia Tauro hanno incrementato il proprio volume di traffico, la legge n. 84, allora fortemente innovativa, necessita oggi, secondo l'opinione comune, di una rivisitazione, di alcune puntualizzazioni che conferiscano una maggiore soggettività alle autorità portuali le quali, anche in base ad una logica federalista, devono diventare fortemente protagoniste nel settore.

Si rende quindi necessario un intervento che consenta di rafforzare il ruolo di questi soggetti, di pianificare diversamente gli investimenti nell'ambito dei recinti portuali e di organizzare in modo più razionale il piano regolatore portuale cittadino.

Un altro problema da affrontare è quello finanziario. Dieci anni fa, a seguito dell'istituzione delle autorità portuali, lo Stato assunse i debiti delle compagnie, allora molto consistenti, contraendo mutui – attualmente pressoché estinti – necessari in parte per la riorganizzazione della situazione esistente, in parte per l'attivazione di nuovi investimenti.

Sarebbe quindi auspicabile che già da quest'anno, o al massimo dal 2005, si avviasse una sorta di processo federalista in modo tale da trasfe-

rire gradualmente parte delle responsabilità centrali alle autorità portuali già esistenti, evitando di chiedere allo Stato risorse per investimenti; le tasse portuali o le tasse doganali potrebbero quindi in futuro essere gestite a livello periferico, aspetto questo che risulta ancora alquanto remoto. Inoltre, sarebbe opportuno procedere ad uno snellimento delle modalità di nomina dei presidenti e delle procedure di costituzione delle strutture di consultazione, che appaiono troppo ridondanti.

La bozza di documento conclusivo individua pertanto alcuni punti sui quale sarebbe opportuno intervenire: il rafforzamento del ruolo delle autorità portuali, il riconoscimento di una piena autonomia finanziaria, la semplificazione e velocizzazione delle procedure di pianificazione e realizzazione delle infrastrutture portuali, la specificità dell'organizzazione del lavoro portuale.

Preciso infine ai colleghi che la bozza di documento vuole essere una relazione aperta e rappresenta una presa d'atto da parte della Commissione. La semplice approvazione del documento conclusivo, quindi, non ha la pretesa di imporre una riforma, ma potrebbe consentire a questo ramo del Parlamento di incardinare già il mese prossimo la discussione di un disegno di legge in materia e di gestire un processo di riforme auspicato da tutte le associazioni coinvolte (Assoport, Confitarma, Fedarlinea, organizzazioni sindacali, Confindustria).

L'impegno che assumo in qualità di Presidente è che, una volta presentato il disegno di legge, la Commissione riprenda un ciclo di audizioni per svolgere un serio dibattito sul tema. Non credo che tale ipotesi di lavoro si possa concludere in poche settimane o in pochi mesi, in quanto assemblare un quadro normativo diverso da quello vigente, proiettato verso il futuro, comporta la necessità di affrontare numerose questioni.

Al riguardo, avverto che sono stati già programmati tre convegni sulle realtà portuali. Si chiede pertanto al Parlamento la giusta attenzione per riformare la normativa.

A questo punto, dichiaro aperta la discussione.

VISERTA COSTANTINI (*DS-U*). A mio avviso, la bozza di documento conclusivo ripete fedelmente i contenuti delle audizioni svoltesi presso la nostra Commissione. D'altro canto, le dichiarazioni rilasciate dalle varie organizzazioni sentite hanno focalizzato un solo aspetto della legge n. 84. Leggendo i vari documenti – e conseguentemente anche il documento da lei predisposto, signor Presidente – sembrerebbe che tutto il problema si risolva nel dare maggiori poteri alle autorità portuali. Se dopo dieci anni vogliamo procedere ad una revisione della legge, dobbiamo chiederci prima qual è stato effettivamente il valore, la funzione della legge n. 84, e in secondo luogo quali sono i problemi dei porti oggi, per vedere se con la nuova legge possiamo dare un ulteriore impulso allo sviluppo della portualità italiana.

Sappiamo che i traffici sono aumentati sensibilmente negli ultimi anni, soprattutto per effetto di una globalizzazione del mercato; il fenomeno della crescita dei traffici ha interessato in particolar modo il bacino

del Mediterraneo, all'interno del quale si è assistito alla conseguente crescita del traffico di tutti i porti che vi si affacciano, non solo quelli italiani. Per certi aspetti alcuni porti italiani hanno assunto una posizione di *leadership*: mi riferisco ad esempio al porto di Gioia Tauro, ma sappiamo che esso è un porto particolare, trattando prevalentemente un determinato tipo di attività. Comunque, secondo gli osservatori, la ragione della crescita dei traffici, ed in particolar modo dell'affermarsi dei nostri porti, non può collegarsi esclusivamente all'attività dell'autorità portuale. Importanza decisiva ha avuto il processo di liberalizzazione verificatosi nella gestione dei servizi portuali.

Lei, signor Presidente, è genovese e sa bene che il porto di Genova si sta affermando come uno dei porti più efficienti del Mediterraneo. La svolta si è prodotta con l'abolizione del monopolio pubblico-privato nella gestione dei servizi: entrano gli imprenditori, organizzano in maniera industriale i servizi, si avvia un diffuso processo di innovazione tecnologica. Il risultato è che oggi il porto di Genova è uno dei porti più vitali: è aumentato enormemente il traffico e sono diminuiti gli addetti. Questo è il segreto del successo.

PRESIDENTE. Sono diminuiti i dipendenti delle compagnie, non gli addetti, la cui occupazione nei porti è anzi aumentata!

VISERTA COSTANTINI (DS-U). Mi riferisco alle operazioni portuali.

PRESIDENTE. I dipendenti nei porti sono aumentati. Sono diminuiti i dipendenti delle compagnie portuali, altra cosa, perché operano in *outsourcing*.

VISERTA COSTANTINI (DS-U). Ho letto uno studio sul porto di Genova che posso consegnare agli atti della Commissione.

PRESIDENTE. Questo fatto riguarda tutti i porti. L'occupazione all'interno dei sistemi portuali è aumentata, essendo aumentati i traffici, ma le merci non sono più trattate come un tempo poiché i TIR usano i porti come parco di transito. Proprio per la liberalizzazione dei servizi portuali cui lei ha fatto riferimento, le società e le compagnie stanno procedendo verso un'autonomia funzionale, perché la grande novità della riforma fu appunto l'accettazione dell'autonomia funzionale. Anziché il monopolio dei lavoratori e delle compagnie, le società si organizzano in proprio. Se si fa però la somma dei dipendenti facenti capo alle compagnie e alle società, si può vedere che gli occupati sono aumentati.

VISERTA COSTANTINI (DS-U). Se, ad esempio, immaginassimo maggiori poteri per le autorità portuali e, per converso, un arretramento in ordine alla liberalizzazione dei servizi, non solo non avremmo uno sviluppo, ma addirittura dovremmo registrare un arretramento della posizione

del sistema portuale italiano. Quanto è avvenuto in questi ultimi anni può essere descritto in questo modo: vi è stata un'enorme crescita dei traffici; il sistema portuale italiano si è inserito in questo processo e, attraverso la legge n. 84 – che ha previsto l'istituzione di nuovi enti di gestione e la liberalizzazione dei servizi portuali – vi si sono inseriti positivamente anche i singoli porti italiani.

Allora, alla domanda se bisogna dare maggiori poteri alle autorità portuali, io rispondo di sì; le indicazioni contenute in tal senso nel documento mi convincono. Del resto, era anche la preoccupazione della Federlinea. Nell'aumentare l'autonomia finanziaria delle autorità portuali bisognerebbe fare attenzione a che questo non comporti un aumento del peso finanziario a carico delle imprese che gestiscono i servizi portuali, come è stato chiarito da almeno un paio di soggetti sentiti. In tal modo faremmo infatti un passo indietro perché oggi i porti italiani sono riconosciuti come temibili concorrenti anche dai porti del Nord, in quanto sono diventati efficienti ed efficaci, attraverso un abbassamento significativo dei costi.

La seconda considerazione è che negli ultimi anni il sistema della portualità meridionale è comunque riuscito a rosicchiare dei punti al sistema del Nord, ai grandi porti come Rotterdam ed Amburgo. Questa ripresa viene conteggiata in cinque punti nel traffico complessivo mondiale. Però, vi sono degli impedimenti ad un ulteriore slancio dei porti italiani che appaiono in questa fase insuperabili. Per esempio, lo studio del porto di Rotterdam ha fatto emergere che una delle ragioni del grande successo e quindi della *leadership* mondiale di tale porto deriva dal fatto che non solo esso ha al proprio interno un sistema di servizi estremamente moderno, ma anche un sistema di collegamenti con il territorio moderno ed efficiente: ciò che manca oggi ai porti italiani.

Nel rivisitare la legge n. 84 dobbiamo allora porci questo problema: come fare per far sì che si realizzi il collegamento tra il sistema portuale ed il territorio circostante? In che modo la legge può sostenere tale processo? Possiamo prevedere l'istituzione di un organismo del quale facciano parte rappresentanti delle Regioni, dei porti, dei Comuni, delle Province – naturalmente quelli interessati a livello locale – così che questo organismo possa effettuare la programmazione? L'autorità portuale programma e indirizza interventi all'interno del porto in una visione territoriale più ampia, mentre manca appunto un soggetto che concentri la propria attenzione sul problema del rapporto tra l'uno e l'altro aspetto.

Infine, vi è l'aspetto della velocizzazione di determinate procedure. Le indicazioni del Presidente mi sembrano perseguibili, anche se troppo prudenti e poco precise; sotto questo profilo ho letto documenti molto più impegnativi. Credo che, sulla falsariga delle indicazioni contenute nella bozza di documento conclusivo, si possa lavorare per affrontare un disegno di legge in materia.

VERALDI (*Mar-DL-U*). Condivido le osservazioni espresse dal senatore Viserta Costantini e concordo con quanto da lui affermato circa le soluzioni da approntare.

CICOLANI (*FI*). Vorrei svolgere alcune considerazioni in parte già anticipate dall'intervento del senatore Viserta Costantini, che condivido nei contenuti.

Credo si rendano necessarie alcune iniziative di natura legislativa. In particolare, l'incremento della quantità delle merci trasportate nel nostro Paese negli ultimi anni e il miglioramento tendenziale della razionalizzazione della logistica delle attività portuali dipendono anche dalla legge n. 84 del 1994, ma soprattutto dipendono molto da un rinnovato sistema di trasporti internazionale che, concentrando molte produzioni nell'Estremo Oriente, ai fini dell'alimentazione del mercato europeo «baricentra» nuovamente l'area del Mediterraneo.

Poiché l'ingresso della Cina e, presumibilmente nei prossimi anni, dell'India nell'Organismo mondiale per il commercio accentuerà questi fenomeni, il Parlamento italiano deve varare una legge che guardi avanti e, se possibile, migliori la normativa vigente (la legge n. 84), al fine di aiutare il nostro Paese ad essere punto preferenziale di approdo per il rinnovato meccanismo di alimentazione delle merci nel sistema europeo. È quindi necessario che la nuova normativa guidi il passaggio da una realtà portuale che, se supportata da consistenti zone di produzione come i porti di Rotterdam e di Anversa si presenta forte, soprattutto in termini di uscite, ad un sistema che faciliti l'entrata delle merci.

Questo scenario di fondo deve coniugarsi con le iniziative europee ormai già incardinate. Il Piano Van Miert, ad esempio, prevede per il nostro Paese la creazione dell'«autostrada del mare», importante infrastruttura a valenza europea, che si svilupperà in particolare attraverso il sistema tirrenico e adriatico. Non possiamo non considerare le implicazioni che tale progetto avrà sulle nostre decisioni. Peraltro, i Paesi membri dell'Unione Europea saranno chiamati ad approvare il Piano fra pochi mesi, anche se questo deve ancora passare al vaglio del Consiglio, che comunque non credo ne stravolgerà i contenuti.

Alla luce di tutto questo, la normativa che siamo chiamati a rielaborare dovrebbe considerare secondario il problema dell'autonomia delle autorità portuali e prioritario un ripensamento del loro ruolo. Probabilmente, l'integrazione fra le varie offerte di approdo e di servizio rappresenta una delle possibili soluzioni al problema della logistica portuale. In questo senso, le autorità portuali dovrebbero sovrintendere all'organizzazione di più porti per sfruttare al meglio anche quelli che non sono supportati da un'area a tergo sufficientemente attiva, perché magari questa si trova all'interno di impianti urbani. Sotto questo profilo risultano indicativi i progressi segnati dal porto di Genova, che ha notevolmente migliorato la propria capacità perché ha inglobato Genova Voltri e può quindi disporre di particolari e moderne infrastrutture portuali. Allo stesso modo, il modello Lazio, che presenta l'autorità portuale di Civitavecchia

integrata con i porti di Gaeta e di Formia, deve essere considerato un esempio positivo sotto questo profilo.

È necessario invitare le Regioni ed il Ministero delle infrastrutture ad ampliare la prospettiva e, attraverso una riclassificazione del sistema, a considerare la realtà portuale non per singoli porti, ma per areali. In questo modo, il traffico merci, quello crocieristico e l'attività portuale turistica di un'intera Regione possono assumere come punto di riferimento più strutture portuali limitrofe ed integrate tra loro.

La particolare morfologia ed urbanizzazione del nostro Paese ci induce a ragionare in questo modo e ad individuare soluzioni come quella che ho prospettato. Ad esempio, come può il sistema portuale adriatico cogliere tutte le opportunità offerte dall'allargamento dell'Europa ai Balcani, se non si ragiona in termini di integrazione? Dove si possono reperire gli spazi per rafforzare le realtà portuali esistenti? In questi ultimi anni il porto di Ancona ha registrato un incremento del traffico merci del 20 per cento e, così come quello di Pescara, è arrivato ormai a saturazione. Peraltro, entrambi i porti non dispongono di una realtà infrastrutturale a tergo adeguata alle loro esigenze. Si tratta di situazioni che devono essere affrontate e modificate.

Pertanto, poiché il territorio italiano presenta molte limitazioni allo sviluppo delle realtà portuali, la soluzione che ho prospettato dovrebbe essere valutata con attenzione.

Da ultimo, vorrei fosse questa l'occasione anche per dare un segnale sulla qualità degli uomini cui affidiamo la dirigenza dei gangli vitali del nostro Paese. Quando si approverà questo provvedimento, perché si ritiene che il sistema logistico è proprio uno dei gangli vitali del Paese, e si daranno maggiori poteri alle autorità portuali, quindi facendo presidiare i nodi di questo sistema da persone con poteri veri, reali e molto forti, si dovrà poi essere estremamente selettivi nella scelta di queste persone. Dobbiamo dare un segnale in tal senso. Quindi, se da un lato si prevede di allargare l'ambito di competenza ad un'area territoriale, per cui aumenta il numero dei sindaci che devono contribuire a questa nomina (tra l'altro va anche riformato e snellito il sistema delle nomine), dall'altro deve essere creato un meccanismo che eviti che ricoprano quei ruoli persone che non hanno qualifiche sufficienti. Si deve agire di conseguenza: se pensiamo di politicizzare troppo quel ruolo, l'impianto ipotizzato presenta un punto fondamentale di debolezza.

DONATI (*Ve-U*). Non condivido l'impostazione del documento, perché non mi pare essere soltanto una ricognizione diagnostica dei problemi. Esso ricostruisce i diversi punti di vista su temi comunque proposti dai soggetti auditi, quando secondo me sarebbero piuttosto necessari alcuni approfondimenti che possono essere fatti anche durante l'*iter* normativo. Nulla osta a questo allora ricostruire quelli che, secondo me, rappresentano i punti critici.

Si è partiti dalla legge esistente, riconosciuta da tutti come utile e positiva, per convenire sulla necessità di fare ulteriori passi perché alcune

cose non funzionano. Dovremmo più autonomamente ricostruire l'intera catena di trasporto via mare per capire, al di là delle criticità che vivono le autorità portuali segnalate in termini di incremento del loro potere di decidere, ciò che accade prima e dopo. Esaminare il meccanismo della portualità senza capire questo rischia di non darci le indicazioni utili per trovare soluzioni che sappiano dare slancio al sistema portuale e quindi ad un trasporto e ad una distribuzione delle merci e dei passeggeri via mare che siano efficienti.

Il documento è giusto quando ricostruisce vari punti di vista rispetto ai soggetti auditi. Resta il dubbio sulla portualità, che mi chiedo come possa rientrare nella politica dei trasporti, sia in generale, sia con riferimento al trasporto ferroviario e terrestre; queste sono infatti componenti essenziali del traffico di cabotaggio che, non arrivando al «porta a porta», ha bisogno dell'intermodalità continua.

Comprendo la necessità di procedere rapidamente. Non sono ostile a questa impostazione, però il documento è troppo schiacciato su una parte di questa catena, senza aver bene individuato l'intera rete nella quale riuscire a comprendere con esattezza gli elementi di criticità.

Quanto abbiamo appreso è utile a capire il punto di vista di soggetti che lavorano nel mondo della portualità. Spesso si tratta di punti di vista sempre molto parziali. Il nostro compito secondo me non è quello di fare una riforma nel dettaglio, ma allo scopo di coniugare il sistema della portualità con le politiche dei trasporti, dei sistemi di incentivi, con le infrastrutture, con i processi logistici, con il problema dei sistemi di produzione. Sono infatti diversi i fattori che interferiscono sul prodotto finale.

Le altre due obiezioni più puntuali riguardano da un lato l'assenza nel documento di un aspetto e dall'altro una questione che non condivido per come è stata scritta; ne condivido la diagnostica, ma non la soluzione e su questo dovremo discutere a lungo.

Nella bozza al nostro esame, nonostante qualche accenno in merito sia stato fatto nelle audizioni, non è trattato il problema della sicurezza del trasporto merci e passeggeri. Si parla della sicurezza legata ad eventi terroristici, aspetto sicuramente importante, ma non del trasporto di merci pericolose o delle incidentalità, verificatisi anche nel nostro Paese, e dei mezzi utilizzati che, nonostante una serie di sforzi, non prevedono obbligatoriamente e sistematicamente sin da ora il doppio scafo e che quindi costituiscono un potenziale rischio di inquinamento; basti pensare alla conformazione delle Bocche di Bonifacio dove, in caso di incidente, si causerebbe un disastro per l'intera Sardegna e la Corsica, per un intero sistema territoriale che di quello vive.

Una riforma tesa al contempo a rilanciare ed a rendere il sistema efficiente, quindi ad aumentare il traffico, si deve porre il problema – assente nel documento – di occuparsi di sicurezza e di prevenzione nel campo dei porti. Non dimentichiamo che essi sono localizzati in aree molto urbanizzate, che da essi traggono una parte della loro efficienza, ma paradossalmente anche un maggiore potenziale rischio determinato

dallo stesso aumento del traffico. Gradirei che all'interno del documento vi fosse un capitolo dedicato a questo.

Il secondo elemento che non condivido è il seguente: abbiamo appreso della necessità di realizzare le infrastrutture in modo più snello e semplificato perché l'esperienza del piano regolatore comunale, sovrapposto al piano regolatore portuale, con il processo di decisione, la Conferenza dei servizi, la VIA ed il coinvolgimento dei vari soggetti implicati nell'ammmodernamento connesso ai porti, non ha funzionato in tempi certi. Abbiamo in tal senso conosciuto un punto di vista anche apprezzabile di chi dice che bisogna fare più in fretta e snellire le procedure. Non sono contraria a questo, ma sarebbe necessario ricostruire tutti i processi, ad esempio esaminando un caso tipo e capire cosa abbia potuto bloccare il progetto.

Inoltre, dal momento che nella bozza di documento conclusivo si è fatto riferimento ai difficili rapporti con i Comuni, sarebbe opportuno aprire un dialogo proficuo con le grandi amministrazioni comunali coinvolte dalla questione portualità. Non è sufficiente limitarsi semplicemente a sostenere l'esigenza di misure efficienti, di infrastrutture e di uno snellimento dei processi decisionali. Peraltro, le normative attualmente vigenti (quelle sulla Conferenza dei servizi, sulle opere strategiche, sulla tempistica della VIA) offrono strumenti per prevenire e capire gli eventuali ostacoli nello sviluppo di un progetto infrastrutturale. Dovremmo invece approfondire l'esame delle realtà che abbiamo di fronte per capire perché i processi di decisione sono stati frenati e quali possano essere gli interventi necessari per sbloccarli, senza dimenticare che il ruolo dei Comuni in cui sono situate le aree portuali che fanno parte integrante del complesso insediativo urbano è elemento essenziale per lo sviluppo dell'intero sistema portuale italiano. Abbiamo quindi quanto meno l'obbligo di ascoltare i loro amministratori per capire come vivono e hanno vissuto il problema della portualità.

L'idea di realizzare un unico piano regolatore può essere corretta, ma ricordo che i piani regolatori generali prevedono tempi molto lunghi, perché è necessaria una completa ricognizione, le questioni da affrontare si presentano spesso complesse e non è semplice comporre tutti gli interessi in gioco.

La bozza di documento conclusivo predisposta dal Presidente si presenta quindi, a mio avviso, troppo «sdraiata» sulle richieste delle autorità portuali. Ritengo invece opportuno effettuare una diagnosi più precisa al fine di individuare soluzioni sulle quali potremmo confrontarci. Non mi sembra che questa fase sia stata già avviata.

Inoltre, la bozza attribuisce ad alcuni soggetti la responsabilità della situazione esistente, individuando nel comportamento dei Comuni, nella loro mancata collaborazione, la causa dell'arresto dei processi in corso; ma inserire una simile osservazione nel documento conclusivo equivale ad attribuirla all'intera Commissione, mentre questo non corrisponde al vero.

Sarebbe quindi necessario – ripeto – ascoltare le amministrazioni locali coinvolte nella problematica ed approfondire con loro la parte relativa agli snellimenti delle procedure. A quel punto, ognuno si assumerà la responsabilità delle proprie decisioni.

Non dimostrando alcuna ostilità particolare a che si proceda rapidamente alla votazione del documento conclusivo, chiedo comunque al Presidente di correggere la bozza da lui presentata anche nel senso da me indicato.

PRESIDENTE. Rinvio il seguito dell'esame del documento conclusivo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 9,45.

