



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 3

*N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.*

**8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Lavori pubblici, comunicazioni)

**INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROBLEMATICHE  
RELATIVE ALLA NAVIGAZIONE LACUALE**

351<sup>a</sup> seduta (pomeridiana): mercoledì 11 gennaio 2012

Presidenza del presidente GRILLO

**I N D I C E****Documento conclusivo**(Esame e approvazione del *Doc.* XVII, n. 12)

* PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 4, 5 e <i>passim</i>
BORNACIN ( <i>PdL</i> ) . . . . .	7, 10
BUTTI ( <i>PdL</i> ) . . . . .	3, 4, 7 e <i>passim</i>
CASTELLI ( <i>LNP</i> ) . . . . .	5, 9
DE TONI ( <i>IdV</i> ) . . . . .	6, 10
FILIPPI Marco ( <i>PD</i> ) . . . . .	6, 11
* MATTEOLI ( <i>PdL</i> ) . . . . .	5, 8, 10 e <i>passim</i>
RANUCCI ( <i>PD</i> ) . . . . .	7, 8, 10
* TOFANI ( <i>PdL</i> ) . . . . .	7
ALLEGATO ( <i>contiene il documento conclusivo</i> )	13

---

**N.B.** L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Coesione Nazionale-Io Sud-Forza del Sud: CN-Io Sud-FS; 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-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I.*

*I lavori hanno inizio alle ore 15,50.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Documento conclusivo**

(Esame e approvazione del *Doc.* XVII, n. 12)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'esame di uno schema di documento conclusivo dell'indagine conoscitiva sulle problematiche relative alla navigazione lacuale, sospesa nella seduta antimeridiana del 9 marzo 2011.

È oggi in programma l'approvazione del documento conclusivo.

Invito il senatore Butti ad illustrare lo schema di documento conclusivo da lui predisposto.

BUTTI (*PdL*). Presidente, innanzitutto, esprimo un ringraziamento, a nome mio e anche dei colleghi lombardi, veneti e piemontesi per avere accolto la nostra richiesta di svolgere questa indagine conoscitiva, che ha consentito alla Commissione di comprendere un problema serio, che coinvolge 700 lavoratori.

Il trasporto pubblico lacuale – che consente lo spostamento di otto milioni di persone all'anno e comporta l'utilizzo di circa una novantina di natanti – è da qualche tempo oggetto di un taglio drastico da parte del Ministero dell'economia e delle finanze, che comporterebbe poi una maratona a livello parlamentare per affrontare e risolvere il problema del reperimento delle risorse.

Sia nel 2009 che nel 2010, la questione è stata affrontata e risolta con un corretto e perfetto stile *bipartisan*. Gli emendamenti da noi presentati sono stati poi sottoscritti da colleghi di diversa estrazione e provenienza politica, ma non avremmo avuto soluzione del problema se non fosse intervenuto l'allora Ministro, oggi senatore, Matteoli.

Va ribadito, senza alcuna polemica, che oggi c'è un Governo tecnico e che, quindi, c'è qualche sponda politica e qualche sensibilità politica in meno. Nel documento conclusivo si suggerisce, in maniera concreta, una soluzione, che è poi quella prospettata da tutti i colleghi che hanno preso la parola durante il dibattito e durante il ciclo delle audizioni. Voglio ricordare che abbiamo ascoltato non solo il dottor Poletti e il dottor Calaprince della Gestione Governativa Navigazione Laghi, ma anche gli assessori competenti delle Regioni Piemonte, Veneto e Lombardia. Ebbene, il suggerimento unanime, forte e concreto, è stato nel senso di procedere alla regionalizzazione di questo servizio. Per fare questo occorre, ovvia-

mente, una fase propedeutica, un accordo tra Stato e Regioni, la copertura da parte dello Stato di importanti spese per il trasferimento delle competenze e poi, naturalmente, l'adeguamento e l'armonizzazione di una serie di leggi regionali.

Da parte delle Regioni che abbiamo audito è stata mostrata grande disponibilità in tal senso. Inoltre tale soluzione probabilmente ci consentirebbe di risolvere anche il problema, che da qualche anno si pone, del taglio di una buona parte dei trasferimenti statali a sostegno di questo servizio (stiamo parlando di circa 26 milioni di euro all'anno).

La situazione per il 2012 è drammatica. Mancano circa 13 milioni di euro che potrebbero essere, almeno in parte, reperiti utilizzando, come è stato fatto in passato, anche gli utili di esercizio realizzati dalla Gestione Navigazione negli anni precedenti. Comunque, 13 milioni sono tanti. La situazione è meno drammatica per il 2013, nel senso che mancano all'appello circa sei milioni di euro.

È importante che oggi si voti questo documento conclusivo perché lunedì si terrà a Milano un incontro alla presenza della Gestione Governativa Navigazione Laghi e dei sindacati posto che, come abbiamo detto, questo problema coinvolge circa 700 persone.

Quindi, oltre a ringraziare il Presidente, spero che la Commissione si esprima all'unanimità su un documento che ha tenuto in seria considerazione tutte le posizioni espresse dai colleghi.

PRESIDENTE. Senatore Butti, non so se i colleghi abbiano potuto prendere visione di questo documento conclusivo.

BUTTI (*PdL*). Presidente, anche grazie agli Uffici, abbiamo tracciato la cronistoria di quanto accaduto, che ovviamente è stata verbalizzata. Le conclusioni, semplicissime, consistono in venti righe nell'ultima pagina del documento, che tra l'altro qualche collega, soprattutto quelli della Lombardia, del Piemonte e del Veneto, hanno già avuto modo di leggere.

PRESIDENTE. Forse, se anche il Governo esprimesse la propria posizione in materia, il risultato sarebbe ancor più importante.

BUTTI (*PdL*). Presidente, l'importante è arrivare ad approvare il documento entro lunedì. Questo non impegna il Governo, ma rappresenta una valutazione politica della Commissione. Peraltro, il precedente Governo aveva dato una disponibilità di massima, anche se comprendo che adesso la situazione è diversa.

Lunedì si svolgerà una importante riunione tra l'ente Gestione Governativa Navigazione Laghi e i sindacati, proprio perché sono coinvolti 700 lavoratori. I tagli saranno efficaci già a partire dal mese di febbraio e vi sono, ovviamente, sollevazioni da parte di tutte le amministrazioni comunali interessate e da parte dei lavoratori attraverso le rappresentanze sindacali.

PRESIDENTE. Ma là dove ottenessimo anche il consenso del Governo, questo documento assumerebbe maggiore importanza. Mi rimetto comunque alla Commissione per la decisione.

Potremmo inviare il documento al Governo e anticipare la prossima seduta della Commissione alle ore 14,30 di martedì, in modo che il Governo possa venire in questa sede ad esprimere la sua posizione. Chiedo comunque ai rappresentanti dei Gruppi come preferiscano agire, perché io non ho obiezioni di sorta a che il testo si licenzi entro oggi.

Dichiaro aperta la discussione.

CASTELLI (*LNP*). Presidente, non intendo essere provocatorio, ma dal momento che ho la delega del mio partito per le acque interne, ritengo di poter dire qualcosa su questo tema. A mio avviso, si compirebbe senz'altro un'azione meritoria regionalizzando questa fattispecie, per due motivi fondamentali. Per le Regioni, i laghi (soprattutto i grandi laghi prealpini) sono una risorsa fondamentale di storia, di cultura, di turismo e anche per quanto riguarda l'industria. Quindi, è un bene sul quale vi è un'attenzione enorme.

Per quanto riguarda, invece, il Ministero – e lo dico senza alcuna polemica – l'unico tema su cui gli organismi preposti sono attivi riguarda la navigazione del sistema idroviario padano-veneto, che presenta una certa vitalità anche in Europa. Quindi, su quel tema vi è una certa attenzione, anche se molto teorica, perché ormai è da anni che non vengono più stanziati risorse al riguardo. Per il resto, i laghi vivono in una sorta di limbo perché nessuno in pratica se ne occupa, se non in maniera meramente formale. Io credo che nessun Governo possa non essere d'accordo sulla necessità di regionalizzare questi bacini. Certo, si tratta di un'operazione non semplice essendo, come correttamente si dice nelle conclusioni, alcuni bacini interregionali. Sarà quindi necessaria un'azione propedeutica di armonizzazione delle norme delle varie Regioni, però credo che se in questa Commissione ci fosse l'unanimità sul documento ciò potrebbe essere di aiuto al Governo nel prendere una decisione in tal senso (senza alcuna volontà prevaricatoria nei confronti del Governo). Credo faremmo un'azione meritoria perché i laghi sono una risorsa fondamentale per le Regioni del Nord. C'è un interesse enorme delle Regioni sui laghi, mentre Roma – non lo dico come leghista, ma lo riporto come dato oggettivo – è veramente lontana. Diverso è il caso del Po o delle dighe, dove c'è un interesse del Ministero. Senza voler fare uno sgarbo al Governo, sarei favorevole a prendere un'iniziativa rapida in funzione, come diceva il senatore Butti, del segnale positivo che potremmo dare in vista dell'incontro di lunedì. Questa è la mia opinione.

MATTEOLI (*PdL*). Il Presidente non ha espresso un parere di disaccordo o delle perplessità; ha detto di apprezzare questo documento facendo notare che, laddove vi fosse anche il parere favorevole del Governo, esso avrebbe un significato più forte. Credo anch'io che non ci possa essere da parte del Governo una posizione contraria e l'appuntamento di lu-

nedì, anche se non ci obbliga ad approvare qualcosa prima di tale data, ha un significato politico forte. Ritengo, pertanto che, soprattutto se c'è l'unanimità, si possa procedere senza aspettare oltre.

Rispetto a quanto diceva il senatore Castelli sulla regionalizzazione dei bacini, voglio aggiungere che, ad esempio, il lago di Como, se non ricordo male, dà acqua potabile a circa 100.000 persone. Ebbi l'occasione come Ministro dell'ambiente di andare a visitare questo lago che, grazie alla depurazione delle acque, non soltanto dà acqua a tutti coloro che vivono nella città di Como, ma anche ad un circondario più vasto. Il problema è molto più serio per quanto riguarda i fiumi perché soprattutto i maggiori attraversano più Regioni e sarebbe difficile ipotizzare un regime per il tratto che attraversa una certa Regione e un altro regime per il tratto che si trova nella Regione confinante.

In conclusione, non ho nulla in contrario a votare oggi, soprattutto se c'è l'unanimità.

DE TONI (*IdV*). Ringrazio il collega Butti per il lavoro che ha portato avanti e per l'azione di coordinamento nelle conclusioni. Credo che siamo tutti favorevoli e condividiamo le sue riflessioni. Ho solo una perplessità, che potrebbe essere superata, rispetto all'indicazione di queste cifre, stimate senza il parere del Governo. Concordiamo tutti sulla regionalizzazione del trasporto pubblico lacuale e condividiamo tutti le riflessioni riportate nel documento, resta tuttavia una perplessità: mi chiedo se il documento che approviamo vincola e impegna il Governo a risolvere e risanare attraverso il trasferimento di questa cifra oppure no. Se vogliamo approvare il documento per l'incontro di lunedì è importante sapere come formularlo in modo che sia sostenibile. Non si può dire una cosa e magari essere smentiti tra una settimana. Siccome crediamo in questa idea di riorganizzazione del trasporto lacuale mi piacerebbe che uscisse dalla Commissione una riflessione unanime, che portasse a delle conclusioni condivise anche dal Governo.

FILIPPI Marco (*PD*). Anche noi abbiamo apprezzato e condiviso l'impegno del collega Butti, dando con il collega Vimercati l'adeguato contributo e supporto al lavoro che è stato fatto in Commissione. Comprendo la necessità, rispetto all'importante appuntamento di lunedì, di presentarci con una documentazione che dia conto dell'interesse, del lavoro e della posizione unanime della Commissione. L'unica perplessità è sulla quantificazione delle risorse stimate, cui accennava il collega De Toni e che riveste una certa delicatezza in termini di rispetto nei confronti del Governo, rispetto che sempre abbiamo avuto in questa Commissione indipendentemente dal colore politico di quest'ultimo. Per tale motivo mi parrebbe opportuno avere un confronto con il Governo sugli stanziamenti.

Una soluzione per contemperare le diverse esigenze potrebbe essere quella di omettere la quantificazione parlando di «trasferimento delle risorse adeguate». Questo, a mio avviso, da un lato per una forma di rispetto e cortesia nei confronti del Governo e, dall'altro, per essere conse-

guenti anche ai prossimi provvedimenti. Da questo punto di vista l'interlocuzione del Governo mi sembrerebbe di reciproca utilità. Tuttavia, una volta espunto l'elemento della quantificazione, se c'è la necessità di dare un rendiconto del lavoro fatto e una valutazione, nulla osta a pronunciarsi nella sede odierna.

TOFANI (*PdL*). Desidero fare una riflessione. Ci troviamo di fronte ad un'indagine conoscitiva decisa da questa Commissione. Si tratta di un atto parlamentare e, pertanto, ritengo che ci sia poco di cui discutere con il Governo, perché non c'è nessuna richiesta di impegni al Governo.

La valutazione alla quale faceva riferimento il collega Filippi è una valutazione che scaturisce dall'indagine svolta dalla Commissione, sentiti i soggetti riportati nella relazione, che sono addetti ai lavori o comunque persone che hanno conoscenza diretta dell'argomento. Alla luce di tutto questo la Commissione si è orientata nel ritenere che sono necessari 30 milioni di euro. Non c'è alcun impegno del Governo.

Credo si tratti di una competenza specifica del Parlamento, quindi per quel che mi riguarda non vedo alcuna lesa maestà nei confronti di nessuno, anzi probabilmente è un documento su quale il Governo vorrà svolgere le sue riflessioni e che tra l'altro non lo obbliga ad assumere delle iniziative.

C'è una Commissione che è stata autorizzata a svolgere un'indagine conoscitiva, sulla quale ha redatto un documento conclusivo che viene approvato, anche in considerazione della tempistica cui si è fatto riferimento. Non mi sembra che stiamo creando un *vulnus* nei confronti del Governo.

BORNACIN (*PdL*). Signor Presidente, concordo con il senatore Tofani, nel senso che questo documento è l'esito di una indagine conoscitiva della Commissione e quindi un atto del Parlamento. L'indagine conoscitiva ha individuato questa come cifra necessaria, sarà poi il Governo che dirà quanti milioni ritiene di poter stanziare. Il documento in esame è un lavoro della Commissione, del Parlamento, e come tale ritengo si possa esprimere su di esso un giudizio in questa seduta, senza attendere il parere del Governo ombra (o ombra di Governo che sia).

RANUCCI (*PD*). Signor Presidente, sono d'accordo con gli interventi dei colleghi riguardo all'indipendenza della Commissione, tuttavia credo vi sia un aspetto di opportunità. Mi sembra che il senatore Filippi abbia superato il problema della presenza o meno del rappresentante del Governo, però credo si potrebbero creare aspettative sbagliate indicando una cifra. Forse basterebbe parlare di «adeguati importi» e questo documento potrebbe essere sicuramente deliberato all'unanimità.

BUTTI (*PdL*). Stiamo parlando del nulla.

RANUCCI (*PD*). Hai ragione, stiamo parlando del nulla, ma tu hai maggiore esperienza di me e quando un documento di questo tipo arriverà

in mano agli operatori, ai sindacati o alle Regioni la prima cosa che verrà messa in luce è la cifra: 30 milioni di euro per il lacuale. Siccome siamo tutti d'accordo su questo, forse adottando la dizione «adeguati importi» potremmo risolvere il problema, pronunciandoci per la regionalizzazione che chiedono le Regioni e nello stesso tempo mostrando che c'è un supporto del Parlamento a questa indagine.

PRESIDENTE. Prima che prenda la parola il relatore, vorrei dire che mi sembra importante ciò che ha detto il senatore Tofani. Abbiamo condotto una indagine conoscitiva e abbiamo titolo e diritto di concluderla con un documento, all'interno del quale mettere indicazioni, direttive e anche chiedere impegni al Governo. Credo quindi che si sia nelle condizioni di prendere questa decisione anche in assenza di una rappresentanza del Governo.

Credo che sia importante che questo documento, per come si sono svolti i lavori, sancisca l'unità di intenti dei Gruppi. Al riguardo, senatore Butti, la storia dei 30 milioni non ha il bollino della Ragioneria generale dello Stato: potremmo parlare di «adeguate risorse» e risolveremmo il problema.

MATTEOLI (PdL). Signor Presidente, il documento così com'è scritto non impegna il Governo a pagare 30 milioni di euro, tra l'altro è discorsivo e laddove recita: «affinché lo Stato garantisca gli investimenti necessari per il suddetto risanamento nonché il trasferimento delle risorse necessarie in conto esercizio stimate in» reca una stima che non impegna il Governo.

Lei ha ragione, Presidente, quando in risposta alla preoccupazione del collega Filippi che ha chiesto che significato avrebbe questo documento qualora approvato ha detto che avrebbe il significato di tutti documenti parlamentari in una Repubblica parlamentare quale la nostra, ossia un documento di cui in qualche modo il Governo deve tenere conto.

Capirei le preoccupazioni dei colleghi se ci fosse scritta la parola «impegna», ma siccome non c'è, credo si possa votare così, anche con la stima di un costo di 30 milioni di euro: non si impegna il Governo a tirarli fuori, semmai lo si auspica.

RANNUCCI (PD). Infatti ho eccepito un fatto di opportunità.

BUTTI (PdL). Signor Presidente, possiamo anche togliere la cifra, vorrei però tranquillizzare i colleghi che essa non è inventata o campata per aria: è quella che è stata indicata dall'ente Navigazione Laghi, dal Governo e dalle Regioni. Almeno su questo c'è unanimità. Nulla vieta di espungere la cifra, anche se non ritengo sia opportuno. Ricordo infatti che le condizioni sono tre e sono quelle che ho elencato e che ha ricordato anche il senatore Castelli: l'armonizzazione delle leggi regionali, che attualmente differiscono in alcuni passaggi non proprio di dettaglio; l'investimento statale, cioè il trasferimento delle risorse per fare in modo che la



competenza passi definitivamente alla Regione; l'accordo Stato-Regioni. Saranno questi i tre passaggi propedeutici all'eventuale regionalizzazione e che andranno anche a stimare le cifre definitive. Se è per questo, i 30 milioni di euro sono il conto di esercizio ma poi ci sono l'investimento per l'adeguamento e la spesa in conto capitale.

Lascerei pertanto il documento così com'è perché la cifra che reca è certificata: ci sono resoconti parlamentari, interrogazioni e risposte in tal senso.

PRESIDENTE. Mi scusi, senatore Butti, stiamo tutti lavorando per un medesimo risultato. Il documento conclusivo reca la dicitura: «lo Stato garantisca», non sono parole per aria. Il problema è: bisogna inchiodarsi sui 30 milioni di euro o può andar bene anche parlare di «adeguate risorse»? Dopo di che mi pare vi sia la volontà politica unanime di approvare questo documento.

CASTELLI (LNP). Personalmente sono per votare questo documento così com'è per due motivi, uno formale ed uno sostanziale. Quello sostanziale è che è stata svolta un'indagine conoscitiva, cui peraltro non ho partecipato ma che ritengo estremamente seria, e il Parlamento nella sua piena indipendenza è giunto alla conclusione che sono necessari 30 milioni di euro. Cosa c'entra sapere se il Governo è d'accordo o meno? Quello è il parere cui il Parlamento è giunto attraverso un'approfondita indagine conoscitiva. Poi il Governo potrà dire: avete ragione e vi do i 30 milioni di euro, avete ragione ma i 30 milioni non li ho e quindi vi posso dare una cifra diversa, oppure non concordo con voi perché attraverso mie indagini interne arrivo ad una conclusione diversa. Eliminare il riferimento ai 30 milioni di euro significa togliere una delle conclusioni fondamentali cui è giunta l'indagine conoscitiva, vuol dire svuotarla di contenuto.

A questo punto però non posso non sollevare un'altra questione. Questo Governo ha fatto bella figura sui *media* e presso l'opinione pubblica nominando pochi Ministri e pochi Sottosegretari ed il risultato è che il Parlamento non può più lavorare perché la sedia del rappresentante del Governo è sempre vuota. Questo è un dato di fatto sul quale prima o poi qualche posizione bisognerà prendere.

Bisognerà valutare se è giusto che si faccia bella figura presso l'opinione pubblica gabellando questa sorta di rigore che poi in realtà si tramuta in una inefficienza e in una paralisi del Parlamento. Questo è un tema che prima o poi andrà affrontato. In un Ministero gigantesco come quello delle infrastrutture e dei trasporti sono solo in due; basta fare i conti di quanti Sottosegretari ci vorrebbero. Su questo punto la Commissione dovrà prendere posizione o non riusciremo più a lavorare perché il Governo non c'è mai. Ho una certa assiduità nel frequentare la Commissione e quante volte si sono visti i rappresentanti del Governo? Pochissime: è venuto una volta il Ministro e personalmente ho visto due volte il Sottosegretario. Per il resto, la sedia è sempre vuota.

DE TONI (*IdV*). Presidente, l'ultimo paragrafo delle conclusioni è scritto molto male. Esaminiamolo nel merito, e riscriviamolo come si deve. Potremmo, ad esempio, dividerlo in due parti. La prima parte potrebbe cominciare con: «Quanto sopra porta a ritenere indispensabile procedere»; in tal modo, potremmo agire nel rispetto delle volontà, ma anche trovare elementi che non permettano che da lunedì pomeriggio il «Corriere della Sera» titoli: «Trovati 30 milioni per risolvere i problemi del settore della navigazione lacuale», senza che il Governo lo sappia.

Abbiamo messo questo punto all'ordine del giorno della seduta pomeridiana di martedì, alle ore 14,30 e, quindi, non possiamo lanciare accuse. Noi non stiamo inventando nulla. Il passato è passato: facciamo le cose per bene da ora in avanti, se possibile.

Quindi, il primo paragrafo delle conclusioni è per sottolineare il fatto che si rende indispensabile procedere ad un accordo tra Stato e Regioni per il risanamento tecnico ed economico, che vada nel solco della premessa che noi siamo per la regionalizzazione; un secondo paragrafo, invece, deve dire che quanto detto sopra richiede la necessità da parte del Governo di un risanamento attraverso un trasferimento che si renderà necessario per rendere efficiente il servizio. Su tale punto potrei essere d'accordo, perché è diverso dal dire che lo Stato garantisce gli investimenti.

BORNACIN (*PdL*). Presidente, le cifre fornite nel documento conclusivo provengono dall'attività conoscitiva autonoma del Parlamento. Il Governo è assolutamente libero di svolgere le proprie considerazioni.

RANUCCI (*PD*). Concordo con quanto affermato dai senatori Tofani e Bornacin, però ricordo che bisogna valutare il rischio che le conclusioni ingenerino nei soggetti coinvolti aspettative che potrebbero essere frustrate.

BUTTI (*PdL*). Presidente, voglio evitare qualsiasi attrito dal momento che continuiamo a ripetere che su tale questione siamo tutti d'accordo.

PRESIDENTE. La divisione dell'ultimo paragrafo in due parti potrebbe andare bene, nel senso che i due concetti espressi sono diversi.

BUTTI (*PdL*). Certo, Presidente, perché è in sede di accordo fra Stato e Regioni che il Governo dovrà andare a stabilire, a stanziare e a garantire gli investimenti necessari. Potremmo quindi riformulare la seconda parte del paragrafo scrivendo che le risorse necessarie sono stimate dalla indagine della Commissione in 30 milioni di euro.

MATTEOLI (*PdL*). Presidente, il riferimento alla somma di 30 milioni di euro potrebbe anche essere inserito all'inizio del paragrafo; si potrebbe poi proseguire dicendo che è indispensabile procedere ad un accordo.

Riformulando il testo in questo modo, a mio avviso, verrebbero meno tutte le preoccupazioni, evidenziando al tempo stesso che l'indagine ha individuato una cifra da stanziare. Naturalmente, prima di tutto, è necessario eliminare il riferimento allo Stato che garantisce gli investimenti necessari.

PRESIDENTE. Colleghi, con l'aiuto degli Uffici, siamo arrivati a una riformulazione dell'ultimo paragrafo delle conclusioni, dividendolo in due parti. Così riformulato, reciterebbe: «É indispensabile procedere ad un accordo tra Stato e Regioni per il risanamento tecnico-economico. Dall'indagine è emersa la necessità di garantire gli investimenti necessari per il suddetto risanamento nonché il trasferimento di risorse necessarie in conto esercizio stimabili in 30 milioni annui».

FILIPPI Marco (PD). Presidente, a me sembrava che la soluzione indicata dal collega Matteoli corrispondesse a diverse esigenze: quella di inserire la stima dei 30 milioni di euro nella premessa, avendo l'indagine conoscitiva della Commissione stimato in tale ammontare la cifra da stanziare; quella di mantenere in termini più generici, ma mantenendo ovviamente l'impegno del Governo, le parti risolutive e conclusive.

Era una soluzione che salvaguardava, in maniera opportuna, la forma che, ovviamente, nei documenti politici è anche sostanza. Non si veniva meno alla stima e alla quantificazione del dato ma, allo stesso tempo, veniva resa più opportuna anche per noi, nel rispetto del Governo, la parte dispositiva delle conclusioni.

MATTEOLI (PdL). Presidente, propongo tale riformulazione dell'ultimo paragrafo delle conclusioni: «L'indagine conoscitiva ha stimato il costo di esercizio in 30 milioni di euro annui; è ora auspicabile un accordo tra Stato e regioni per consentire, da parte del Governo, il risanamento tecnico-economico in attesa che le regioni maturino una gestione autonoma ed efficiente del servizio».

PRESIDENTE. Chiedo all'estensore del documento, senatore Butti, se accetta di modificare la proposta di documento conclusivo come suggerito dal senatore Matteoli.

BUTTI (PdL). Concordo con la modifica suggerita dal senatore Matteoli.

PRESIDENTE. Dichiaro pertanto chiusa la discussione.

Passiamo alla votazione.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).

Metto ai voti lo schema di documento conclusivo, così come modificato, con l'intesa che la Presidenza si intende autorizzata ad effettuare i coordinamenti che si rendessero necessari.

**È approvato.**

Dichiaro conclusa l'indagine conoscitiva sulle problematiche relative alla navigazione lacuale.

*I lavori terminano alle ore 16,30.*

ALLEGATO

**DOCUMENTO CONCLUSIVO DELL'INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA NAVIGAZIONE LACUALE APPROVATO DALLA COMMISSIONE (Doc. XVII, n. 12)**

**Antefatto: l'affare assegnato relativo alle problematiche connesse al settore della navigazione lacuale (n. 540)**

Il 12 gennaio 2011, il Presidente della Commissione Lavori pubblici e comunicazioni ha chiesto al Presidente del Senato, ai sensi dell'art. 34, comma 1, del Regolamento, l'assegnazione di un affare riguardante le problematiche connesse al settore della navigazione lacuale.

La richiesta era motivata sulla base del fatto che la legge di stabilità per il 2011 (legge 13 dicembre 2010, n. 220) aveva decurtato di circa 10 milioni di euro le risorse per il settore della navigazione lacuale e che ciò avrebbe comportato rilevanti difficoltà al servizio di trasporto pubblico in realtà di grande importanza produttiva e turistica, quali i territori bagnati dai laghi di Como, Garda e Maggiore.

Una volta assegnato l'affare, la Commissione ha proceduto ad audire, nel corso della seduta del 26 gennaio 2011, i vertici della Gestione governativa navigazione laghi, alla quale la legge 18 luglio 1957, n. 614 ha affidato l'esercizio, in nome e per conto dello Stato, delle linee di navigazione in servizio pubblico sui laghi suddetti, prevedendo che l'eventuale disavanzo di bilancio sia coperto con i fondi stanziati annualmente nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, cui spetta la vigilanza sull'amministrazione affidata al gestore.

Nel corso dell'audizione, il Gestore, dottor Renato Poletti, ha ricordato che, negli ultimi anni, il finanziamento statale si è assestato su circa 26 milioni di euro e che, a fronte di un primo pesante taglio di fondi operato nel 2009 e al fine di scongiurare la possibilità che fosse compromessa la continuità del servizio pubblico di navigazione, l'art. 7-sexies, comma 4, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5 ha autorizzato la Gestione ad utilizzare, per gli esercizi finanziari 2009 e 2010, gli avanzi di amministrazione risultanti dai bilanci 2007 e 2008 per fronteggiare le spese di esercizio per la gestione dei servizi.

Il Gestore ha chiesto, pertanto, un impegno, affinché, a fronte di nuove decurtazioni incidenti per il 45 per cento sulle risorse a disposizione, venisse prevista la possibilità di continuare a fare ricorso all'utile pregresso, paventando, in caso contrario, il rischio di tagliare il personale a contratto stagionale, pari a circa 130 persone, oltre a quello di dover ridurre gli *standard* del servizio, con conseguente possibile diminuzione degli utili futuri.

In risposta ad alcuni membri della Commissione, i quali suggerivano che la regionalizzazione del servizio avrebbe potuto garantire una maggiore funzionalità ed efficienza dello stesso, il Gestore ha ricordato che l'art. 11 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (che, in realtà, riproduceva l'art. 98 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616) prevedeva che, entro il 1 gennaio 2000, la gestione fosse trasferita alle regioni territorialmente competenti e alla Provincia autonoma di Trento, previo risanamento tecnico ed economico a cura dello Stato, da realizzarsi in base ad un piano predisposto dal Ministero dei trasporti ed approvato, entro il 31 marzo 1998, dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, a seguito di intesa con le regioni interessate e con la provincia autonoma di Trento.

Nonostante l'art. 2, comma 8, della legge 18 giugno 1998, n. 194 abbia disposto un finanziamento urgente ai fini del risanamento tecnico-economico, i termini suddetti sono però trascorsi invano e, secondo una stima dell'assessorato ai trasporti della Regione Lombardia, il completamento del piano di risanamento richiederebbe un fabbisogno di circa 250 milioni di euro (v. *infra*). Sul punto, si segnala che, successivamente all'audizione del Gestore, nel corso della seduta della Camera dei deputati del 27 luglio 2011, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha dichiarato che il piano di risanamento non è stato attuato per il mancato accordo tra le Regioni interessate con conseguente perdita dei fondi stanziati. Ne consegue che il fabbisogno di 250 milioni di Euro occorrente per il piano di risanamento sarebbe costituito pertanto da nuovi fondi.

Il Gestore ha concluso il suo intervento affermando che molti dei problemi potrebbero essere risolti se l'art. 4, quarto comma, della legge 614/1957 istitutiva della gestione governativa – che dispone il versamento allo stato di previsione dell'entrata dello Stato degli utili di gestione risultanti dal conto economico – fosse modificato nel senso di prevedere che tali avanzi di gestione rimangano nella disponibilità dell'ente.

*Il decreto-legge «mille-proroghe» 29 dicembre 2010, n. 225*

Nel corso dell'esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 29 dicembre 2010, n. 225 (A.S. 2518), le Commissioni riunite affari costituzionali e bilancio del Senato – nelle sedute del 10 e dell'11 febbraio 2011 – hanno approvato due emendamenti relativi alla Gestione governativa navigazione laghi.

Il primo (1.227, Zanetta, Butti) prorogava per il biennio 2011 e 2012 la possibilità di utilizzare gli avanzi di amministrazione risultanti dai bilanci 2007 e 2008 della Gestione.

Il secondo (2.507, Bricolo e altri) attribuiva alla Gestione un finanziamento di due milioni di euro, per l'anno 2011.

I due emendamenti in questione sono stati poi recepiti nel maxi-emendamento approvato in Aula al Senato e hanno infine trovato colloca-

zione nell'art. 2, commi 12-*bis* e 12-*ter*, del decreto-legge in questione, come modificato dalla legge di conversione 26 febbraio 2011, n. 10.

*L'indagine conoscitiva sulle problematiche relative alla navigazione lacuale*

Nella seduta del 16 febbraio 2011, la Commissione Lavori pubblici e comunicazioni ha deliberato, su proposta del Sen. Butti e di altri componenti, di procedere allo svolgimento di un'indagine conoscitiva sulle problematiche della navigazione lacuale.

Nel corso dell'indagine, sono stati auditi gli assessori ai trasporti delle regioni Piemonte e Lombardia (seduta del 23 febbraio 2011) e Veneto (seduta del 9 marzo 2011).

Il dottor Raffaele Cattaneo, assessore alle infrastrutture e alla mobilità della Regione Lombardia, ha affermato che la mancata regionalizzazione della navigazione lacuale è da imputare al mancato raggiungimento di un accordo sul previo risanamento tecnico-economico.

Ricordato che esistono già due casi di gestione non governativa – lago Ceresio, sul quale opera la Società Navigazione del Lago di Lugano S.A., e lago di Iseo, già regionalizzato, in cui opera la Lago d'Iseo s.r.l., una società formata da un consorzio di Comuni del territorio –, ha auspicato che il trasferimento alla Regione del servizio di navigazione lacuale possa avvenire anche per i laghi di Como, Maggiore e Garda, nei quali una flotta di circa 90 natanti trasporta oltre otto milioni e mezzo di passeggeri, a condizione che vi sia un reale risanamento tecnico-economico e che le risorse per l'esercizio del servizio vengano confermate.

Il percorso prospettato per giungere alla regionalizzazione del servizio consta di tre fasi. In primo luogo, si dovrebbe procedere ad una verifica dello stato dell'arte, con un aggiornamento del piano di risanamento tecnico-economico per l'individuazione e il reperimento dei fondi necessari, facendo riferimento ai dati contenuti negli studi commissionati dalla Regione Lombardia nel 1997 e nel 2006. Successivamente, raggiungere un accordo tra le Regioni interessate per la gestione delle funzioni e delle competenze trasferite. Infine, stipulare un accordo di programma tra lo Stato e le Regioni, grazie al quale definire le risorse finanziarie in conto capitale e in conto esercizio, nonché la loro ripartizione.

Per quanto concerne la consistenza delle risorse necessarie, le risorse da erogare a carico dello Stato all'atto del trasferimento, e negli anni successivi, venivano quantificate, dallo studio del 2006, in: 128 milioni di euro per investimenti di ammodernamento della flotta; 24 milioni di euro per investimenti sulle strutture fisse (pontili, punti di manutenzione); 18 milioni di euro per il fondo TFR. Questo per la parte in conto capitale.

Quanto alla stima delle risorse necessarie in conto esercizio, la quantificazione era intorno ai 30 milioni di euro l'anno. Immaginando una crescita legata alla dinamica ordinaria dei prezzi e dei costi, la stima si aggira

intorno ai 37 milioni di euro nel 2016; si tratta di una stima al netto dell'IVA, cui perciò bisogna aggiungere il dieci per cento.

In sintesi, l'investimento dovrebbe ammontare a circa 200 milioni di euro in conto capitale e 30 milioni in conto esercizio. Dal momento che la legge pone come condizione il «previo risanamento tecnico-economico», tale risanamento dovrebbe avvenire, secondo la Regione Lombardia, nel momento in cui la competenza è ancora in capo allo Stato.

Sull'individuazione del modello di *governance* della navigazione nei tre bacini in questione, veniva sottolineata l'esigenza di tenere conto del vincolo di esclusione dell'affidamento diretto e, quindi, della necessità di bandire una gara per la gestione del servizio, sebbene le procedure di gara possano essere particolarmente lunghe. In realtà allo stato attuale, si deve tenere in considerazione anche l'esito dell'ultimo referendum in materia di affidamento dei servizi di pubblica utilità per cui è ritornato legittimo il cosiddetto affidamento «in house».

Ad ogni modo, l'Assessore Cattaneo evidenziava l'opportunità di prevedere una separazione giuridica tra il proprietario di beni e infrastrutture ed il gestore del servizio vincitore della gara, conservando la proprietà dei beni e delle infrastrutture in capo ad una società pubblica, che disponga di tutti i beni attualmente di proprietà di Navigazione Laghi e cui siano affidate le funzioni tipiche dell'ente regolatore (programmazione, regolazione, coordinamento, definizione delle linee di indirizzo del servizio).

In merito alla ripartizione delle quote societarie, l'audit affermava che i criteri per la determinazione dei pesi ponderati che i vari enti saranno chiamati ad assumere nei processi decisionali relativi a ciascun bacino dovrebbero essere il più possibile oggettivi, con riferimento, ad esempio: al numero degli imbarchi e degli sbarchi per area geografica di competenza; alla produzione di natanti/chilometro, vale a dire alla dimensione del servizio; al fatturato; al numero di abitanti costieri; ai chilometri di costa di competenza; ai metri quadrati di bacino; all'attrattiva turistica. Un modello ipotizzabile è quello di una *holding* che gestisca il processo di regionalizzazione del servizio sulla base di criteri di natura più istituzionale, in termini di indirizzo e di strategie, con quote di partecipazione in tre società, una per ciascun lago, individuate secondo criteri maggiormente legati ai dati oggettivi prima indicati: in questo modo, si eviterebbe, ad esempio, che il Veneto possa venir coinvolto nella gestione del lago Maggiore o il Piemonte in quella del lago di Garda.

Infine, considerata la natura interregionale del lago di Garda e del lago Maggiore, l'audit ha sostenuto che l'attuazione del processo di trasferimento dallo Stato alle Regioni debba necessariamente prevedere anche una armonizzazione delle differenti discipline regionali (legge Regione Lombardia n. 11 del 2009; legge Regione Veneto n. 25 del 1998; leggi Regione Piemonte n. 1 del 2000 e n. 2 del 2008; legge Provincia



autonoma di Trento n. 4 del 1990), nonchè la rivisitazione, ed eventualmente la modifica, laddove risultasse opportuno, di quella parte della Convenzione tra lo Stato italiano e la Confederazione elvetica che concerne gli accordi in materia di gestione della navigazione del lago di Lugano e della sponda svizzera del lago Maggiore.

Ad un'operazione di questo genere veniva attribuito anche il beneficio di stimolare l'armonizzazione delle norme vigenti in materia di demanio lacuale. Ad esempio, le tariffe del demanio lacuale sono diverse tra le differenti Regioni, per cui accade che, nel caso del lago Maggiore, sulla sponda lombarda si segua una disciplina e su quella piemontese un'altra, il che determina spesso una sorta di competizione, al fine di sottrarsi quelle opportunità che la gestione del demanio lacuale porta con sé, e questo non sempre costituisce un fattore positivo; al contrario, forse una gestione più ordinata potrebbe favorire un rapporto maggiormente produttivo.

In conclusione, secondo la Regione Lombardia, un percorso di regionalizzazione della navigazione lacuale, favorendo una valorizzazione complessiva del territorio e avvicinando il luogo della risposta a quello del bisogno, costituirebbe un grosso vantaggio. In questo modo, la navigazione dei laghi andrebbe ad inserirsi all'interno di un più ampio disegno di valorizzazione turistica, ambientale, economica e trasportistica del territorio stesso.

La Regione ha ricordato che oggi la navigazione, con percentuali molto simili nei tre bacini, produce ricavi per circa 30 milioni di euro e costi per circa 60 milioni di euro. Attualmente, dunque, lo Stato si assume ogni anno l'onere di 30 milioni di euro, indicati come contributi in conto esercizio. Senza quei contributi, il servizio di navigazione non reggerebbe. La percentuale dei ricavi rispetto ai costi può essere aumentata in modo significativo solo attraverso una gestione diversa, attraendo una domanda che oggi non è completamente valorizzata. Dalle stime realizzate, il coefficiente di esercizio, pari attualmente al 50 per cento, potrebbe salire addirittura al 100 per cento (nei mesi estivi siamo già all'85 per cento), con la possibilità, quindi, di ripagare i costi di gestione.

Secondo la Lombardia, le Regioni devono dunque raccogliere la sfida e affrontare un percorso in cui, progressivamente, il contributo gestionale si riduce ed esse si fanno carico della responsabilità di tenere in piedi un modello che, dal punto di vista gestionale, stia in equilibrio. Ciò comporterebbe un risparmio di 30 milioni di euro annui per le casse dello Stato. Esiste, tuttavia, a monte, il problema degli investimenti. A detta degli esperti l'età massima dei natanti è di 40 anni per le navi in acciaio e di 25-30 anni per quelle in alluminio, laddove, al momento, circa i due terzi della flotta sono al di sopra di questo limite. Assai difficilmente si potrà trovare qualcuno in grado di farsi carico di un investimento assai cospicuo.

Tale questione evidenzia anche il problema dell'alta specificità di questo tipo di navigazione e quindi il problema delle tariffe. La leva per migliorare i ricavi può essere l'attrattiva complessiva del servizio, ma soprattutto il prezzo a cui si offre. Occorre, però, tenere presente che la navigazione in questione è ibrida, avendo sia una dimensione di trasporto pubblico locale, che necessita di tariffe connesse all'impianto complessivo del trasporto pubblico locale del nostro Paese, sia una dimensione di trasporto turistico.

L'Assessore ha infine affermato che occorre dunque temperare l'esigenza di assicurare il trasporto pubblico locale e il funzionamento dal punto di vista dei conti.

La dottoressa Barbara Bonino, assessore ai trasporti, infrastrutture, mobilità e logistica della Regione Piemonte, nel concordare con la posizione illustrata dalla Lombardia, ha evidenziato la necessità che il processo di regionalizzazione si inserisca in un contesto connotato dalla certezza dei trasferimenti e delle risorse finanziarie: alle Regioni deve essere assicurata una prospettiva di programmazione di lungo periodo, che non sia limitata soltanto ai primi due anni di vita del provvedimento di regionalizzazione.

A riprova della volontà di svolgere un ruolo diretto nella materia in questione, la Regione Piemonte ha predisposto, anche attraverso interventi legislativi, una delega alla Giunta finalizzata alla costituzione di un'apposita società erogatrice del servizio di navigazione lacuale.

Nella seduta del 9 marzo 2011, l'ingegner Bruno Carli, direttore della direzione mobilità della Regione Veneto, ha dichiarato che quest'ultima condivide le posizioni espresse nell'audizione precedente dalla Lombardia e dal Piemonte.

Già in passato, la Regione Veneto aveva chiesto che si procedesse, analogamente a quanto è stato fatto con le gestioni commissariali e ferroviarie, alla trasformazione della Gestione in una società di capitali soggetta a bilancio di tipo civilistico, dal quale possano emergere i reali costi di gestione e tutte le problematiche che altrimenti non emergerebbero (ad esempio, ammortamento di beni, capitalizzazione delle spese di manutenzione straordinaria e accantonamenti vari, tra cui l'accantonamento annuale del trattamento di fine rapporto).

Per quanto riguarda le tariffe (con particolare riferimento al lago di Garda), il servizio che si occupa della gestione navigazione laghi è definito di trasporto pubblico locale, ma in realtà è simile a quello di Venezia, dove la quota turistica è forse prevalente rispetto a quella del trasporto pubblico dei residenti veri e propri. I problemi legati alla tariffazione potrebbero dunque essere risolti, come è stato fatto a Venezia, dove è stata introdotta la cosiddetta «carta Venezia», in base alla quale ai turisti viene applicata una tariffa superiore a quella che pagano i residenti. Ciò ha comportato qualche problema con la Corte di giustizia dell'Unione europea, che è stato però risolto, sostenendo che la tariffa reale era quella applicata

ai turisti e la tariffa applicata ai residenti era in realtà una tariffa agevolata.

Dovrebbe poi essere affrontata la questione delle tabelle di armamento, che prevedono l'equipaggio a bordo delle imbarcazioni, alla luce del fatto che le tabelle di armamento delle compagnie che operano sul lago Maggiore in Svizzera sono ridotte rispetto a quelle che sono in vigore in Italia. Tabelle di armamento ridotte vorrebbe dire risparmio anche sui costi di esercizio. È ovvio che bisognerebbe pensare ad una procedura graduale perchè ne conseguirebbe la riduzione del personale imbarcato. Tali tabelle sono sostanzialmente legate al concetto di sicurezza e sono di competenza statale.

### *CONCLUSIONI*

La regionalizzazione del trasporto pubblico lacuale può costituire una concreta soluzione.

Appare, infatti, evidente la volontà delle regioni interessate di vedersi assegnare la competenza del trasporto navigazione lacuale per i laghi di Como, Garda e Maggiore.

A tal riguardo è necessario tener conto di due esempi positivi di gestione non governativa: il Lago Ceresio sul quale opera la Società Navigazione del lago di Lugano S.A. e il lago di Iseo già regionalizzato su cui è attiva una società formata da un consorzio di Comuni del territorio.

I laghi di Garda e Maggiore, per la loro natura interregionale necessitano di una revisione e di una armonizzazione delle differenti discipline regionali.

L'indagine conoscitiva ha stimato il costo di esercizio in 30 milioni di euro annui; è ora auspicabile un accordo tra Stato e regioni per consentire, da parte del Governo, il risanamento tecnico-economico in attesa che le regioni maturino una gestione autonoma e efficiente del servizio.

