



Assemblea

RESOCONTO SOMMARIO  
RESOCONTO STENOGRAFICO  
ALLEGATI

**ASSEMBLEA**

408<sup>a</sup> seduta pubblica (antimeridiana)  
mercoledì 21 luglio 2010

Presidenza del vice presidente Nania,  
indi della vice presidente Bonino

**INDICE GENERALE**

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i> . . . . .	Pag. V-XVI
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i> . . . . .	1-49
<i>ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta)</i> . . . . .	51-79
<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> . . . . .	81-100

## INDICE

## RESOCONTO SOMMARIO

## RESOCONTO STENOGRAFICO

**PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRO-NICO** ..... Pag. 1

## DISEGNI DI LEGGE

## Seguito della discussione:

(2262) *Conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo (Relazione orale)*

**Approvazione, con modificazioni, con il seguente titolo: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo:**

PERDUCA (PD) .....	2, 33
PEDICA (IdV) .....	4, 19, 30 e <i>passim</i>
ADAMO (PD) .....	7
STIFFONI (LNP) .....	8
SIRCANA (PD) .....	10, 11
CICOLANI (PdL) .....	12
MUSSO (PdL), relatore .....	14, 18, 20
GIACHINO, sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti .....	15, 19, 21 e <i>passim</i>
FILIPPI Marco (PD) .....	19, 20, 31 e <i>passim</i>
INCOSTANTE (PD) .....	21, 28, 32 e <i>passim</i>
ZANDA (PD) .....	22
BELISARIO (IdV) .....	24
GRILLO (PdL) .....	25, 41, 43
GASPARRI (PdL) .....	26, 27
FOSSON (UDC-SVP-Aut:UV-MAIE-IS-MRE) ..	34
MURA (LNP) .....	36
Votazioni nominali con scrutinio simultaneo ..	21, 28, 29 e <i>passim</i>

## COMMISSIONI PERMANENTI, AUTORIZZAZIONE ALLA CONVOCAZIONE

PRESIDENTE .....	44
------------------	----

## INTERROGAZIONI

## Per lo svolgimento e la risposta scritta:

PRESIDENTE .....	Pag. 45, 46, 47 e <i>passim</i>
GARAVAGLIA Massimo (LNP) .....	45
BERTUZZI (PD) .....	45
CECCANTI (PD) .....	45, 46
LANNUTTI (IdV) .....	46
PERDUCA (PD) .....	47
D'UBALDO (PD) .....	47
FILIPPI Alberto (LNP) .....	47, 48

## PER UNA RAPIDA CONCLUSIONE DELL'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE IN MATERIA DI PERSONE SCOMPARSE

PRESIDENTE .....	48, 49
DI GIOVAN PAOLO (PD) .....	48
SALTAMARTINI (PdL) .....	48, 49

## ALLEGATO A

## DISEGNO DI LEGGE N. 2262

Ordini del giorno .....	51
Articolo 1 del disegno di legge di conversione ..	59

## Decreto legge 6 luglio 2010, n. 103:

Articolo 1 ed emendamenti .....	59
Emendamento tendente ad inserire un articolo aggiuntivo dopo l'articolo 1, subemendamenti e ordine del giorno .....	64
Articolo 2 .....	78
Emendamento al titolo del decreto-legge ...	79

## ALLEGATO B

**VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA** . 81

**CONGEDI E MISSIONI** ..... 90

## GRUPPI PARLAMENTARI

Variazioni nella composizione .....	90
-------------------------------------	----

*N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Io Sud, Movimento Repubblicani Europei): UDC-SVP-Aut: UV-MAIE-IS-MRE; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS.*

---

<b>AFFARI ASSEGNATI</b> . . . . .	<i>Pag.</i> 90	<b>INTERROGAZIONI</b>	
<b>AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO</b>		Interrogazioni . . . . .	<i>Pag.</i> 91
Trasmissione di atti . . . . .	90	Da svolgere in Commissione . . . . .	100
		<b>AVVISO DI RETTIFICA</b> . . . . .	100

## RESOCONTO SOMMARIO

### Presidenza del vice presidente NANIA

*La seduta inizia alle ore 9,35.*

*Il Senato approva il processo verbale della seduta del 15 luglio.*

### 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 ai Resoconti della seduta.

### Preannuncio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverte che dalle ore 9,38 decorre il termine regolamentare di preavviso per eventuali votazioni mediante procedimento elettronico.

### Seguito della discussione del disegno di legge:

*(2262) Conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo (Relazione orale)*

**Approvazione, con modificazioni, con il seguente titolo: *Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo***

PRESIDENTE. Ricorda che nella seduta di ieri è stata dichiarata aperta la discussione generale.

PERDUCA (PD). Il Governo ancora una volta ha dimostrato di non sapere cosa siano realmente la libera concorrenza e il libero mercato, in

quanto sta procedendo alla privatizzazione di un'importante compagnia di trasporto marittimo, la Tirrenia, senza aver prima provveduto a liberalizzare effettivamente il settore. I soggetti privati che acquisteranno la compagnia potranno fruire di cospicui finanziamenti statali per garantire la fornitura del servizio pubblico di collegamento con le isole: l'intera operazione si configura come un ulteriore pesante intervento pubblico nell'economia, suscettibile di gravi conseguenze a livello comunitario, con il rischio che le procedure avviate debbano essere annullate e con una conseguente situazione di incertezza per quanto riguarda il futuro occupazionale dei lavoratori. L'emendamento 1.0.100 presentato dal Governo non è assolutamente attinente alla materia del decreto-legge, in quanto riguarda il trasporto privato su gomma laddove il provvedimento in esame si riferisce al trasporto pubblico marittimo. La scelta di dichiararlo ammissibile, da parte della Presidenza, è stata una decisione politica; peraltro è stato concesso un tempo molto ridotto all'opposizione per presentare subemendamenti ad un testo piuttosto ampio e rilevante.

PEDICA (*IdV*). L'emendamento 1.0.100 del Governo, in materia di autotrasporto privato, è totalmente estraneo al contenuto del decreto-legge, che riguarda invece il trasporto pubblico marittimo. Ancora una volta viene ammessa una prassi legislativa assai discutibile e censurata dalla stessa Corte costituzionale, quella di inserire in un decreto-legge norme eterogenee e non rispondenti al titolo del provvedimento, accomunate, in questo caso, unicamente dal ricorrere del termine «trasporto» e dall'essere la materia in entrambi i casi di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Per quanto riguarda la privatizzazione della Tirrenia, il Governo ha assunto finora una posizione ambigua, che il decreto-legge non contribuisce a chiarire: ancora non si capisce, infatti, se Fin-tecna intenda accettare o meno l'unica offerta di acquisto pervenuta da parte di Mediterranea holding. Tale situazione di incertezza e di confusione fa sorgere il sospetto che il Governo, per ragioni tuttora oscure, intenda ritornare sui suoi passi; questa ipotesi è avvalorata da alcune dichiarazioni del vice ministro dell'economia Vegas, che lasciano trasparire la possibilità di un mancato completamento della privatizzazione della Tirrenia e quindi della messa in gara delle sole linee di trasporto, con conseguente dismissione della compagnia. Tale possibilità aprirebbe scenari critici e potrebbe avere gravi conseguenze sull'occupazione. Inoltre, i contributi economici che lo Stato garantirà ai soggetti privati per la fornitura di un servizio pubblico potranno dare adito a ricorsi e all'apertura di procedure di infrazione a livello comunitario. Alla superficialità e all'incertezza che hanno caratterizzato l'intera operazione, e che destano notevole perplessità, il decreto-legge in esame non è in grado di fornire risposte adeguate e convincenti. (*Applausi dal Gruppo IdV*).

ADAMO (*PD*). L'emendamento 1.0.100 del Governo introduce nel testo del decreto-legge una materia completamente estranea ed eterogenea rispetto al contenuto del provvedimento; tale modo di legiferare, secondo

una prassi divenuta purtroppo abituale, non appare in linea con il dettato costituzionale e con i frequenti richiami del Presidente della Repubblica, volti ad evitare un uso improprio dello strumento della decretazione d'urgenza. Un ulteriore profilo di incostituzionalità del provvedimento è costituito dalla norma che esclude la responsabilità civile e amministrativa degli amministratori e di altri soggetti nel periodo in cui restano in carica gli amministratori unici, ponendola a carico esclusivamente delle società interessate; tale previsione è in contrasto con gli articoli 3, 24, 28 e 97 della Costituzione, che si riferiscono ai principi di uguaglianza, al diritto alla difesa, alla responsabilità dei dipendenti pubblici e al buon andamento della pubblica amministrazione. La norma andrebbe inoltre formulata in modo più chiaro ed univoco, onde evitare il rischio di interpretazioni distorte. Non appare infine congrua l'affermazione, contenuta nella relazione tecnica, secondo cui la norma non comporta effetti sui saldi di bilancio; ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, infatti, è necessario dichiarare se sono previste nuove o maggiori spese e se vi sono i mezzi per farvi fronte. (*Applausi dal Gruppo PD*).

STIFFONI (*LNP*). Il processo di privatizzazione di Tirrenia Spa, avviato da Fintecna, non sembra destinato ad un buon esito: appare difficile infatti collocare sul mercato una società che ha accumulato un debito ingente a causa di scelte di investimento sbagliate. Lo stato di incertezza della procedura ha determinato difficoltà finanziarie anche in capo alla controllata Siremar. Il decreto-legge in esame interviene per dettare norme transitorie dirette ad assicurare la regolarità del servizio di trasporto marittimo con le isole nel periodo estivo, nelle more del completamento delle procedure di dismissione del capitale sociale di Tirrenia. Per rispettare il termine stabilito dall'Unione europea entro il quale lo Stato dovrà uscire dal settore, il Governo ha immaginato un piano alternativo che consiste nella messa in gara delle singole rotte, ma si tratta di una soluzione meno auspicabile. Merita infine apprezzamento l'emendamento aggiuntivo presentato dal Governo che, richiamando i protocolli di legalità proposti dal ministro Maroni e fissando tariffe minime, mira a rendere il settore dell'autotrasporto più europeo, più sicuro, più trasparente.

SIRCANA (*PD*). Il provvedimento è criticabile per ragioni di metodo e di merito. Sul primo versante, è palesemente inaccettabile l'argomento in base al quale l'emendamento sull'autotrasporto, presentato dal Governo, è stato ammesso alla discussione: il riferimento alla stessa materia del decreto-legge è infatti criterio eccessivamente generico. D'altronde il Governo aveva già provato a introdurre l'emendamento nella manovra finanziaria approvata la scorsa settimana, incontrando la ferma opposizione del presidente della 8ª Commissione permanente. Entrando nel merito, il decreto-legge offre il fianco a tre rilievi critici: la previsione di tariffe minime e di garanzie nell'autotrasporto sconfessa l'orientamento liberista professato dal Governo; le operazioni di privatizzazione realizzate in tempi di crisi economica sono sconsigliabili; è lecito chiedersi, infine,

se quella in discussione non sia una falsa privatizzazione, considerato che la Regione Sicilia è il maggior azionista della Mediterranea holding, l'unica società interessata all'acquisizione. Il Governo, infine, dovrebbe chiarire quale sia la strategia alternativa ove la Mediterranea holding dovesse ritirarsi. (*Applausi dal Gruppo PD. Congratulazioni*).

CICOLANI (*PdL*). Le procedure di privatizzazione richiedono tempi lunghi e quella in esame è iniziata da anni: è quindi evidente che il Governo non ha scelto di dismettere il capitale sociale di Tirrenia in tempi di crisi. In prossimità della scadenza imposta dall'Unione europea per la cessazione delle concessioni pubbliche e in presenza di una società interessata con tutti i requisiti prescritti, è comunque opportuno concludere un'operazione che è stata avviata alcuni anni fa. La Tirrenia nacque in epoca fascista, nel periodo dell'intervento statale in economia; ebbe un costante sviluppo fino agli anni '60 ed entrò in grave crisi negli anni '90, quando gli accordi di Maastricht e il risanamento della finanza pubblica ridimensionarono sensibilmente il flusso delle risorse statali. La società mantiene un'importanza strategica per la continuità territoriale e il sistema dei trasporti del Paese: la procedura di privatizzazione deve quindi essere circondata da garanzie in ordine alla qualità e quantità dei servizi ed è condivisibile la richiesta di salvaguardia dei livelli occupazionali e di elaborazione di un piano industriale per accedere alle risorse pubbliche. Nelle more del completamento della procedura di dismissione, sono state opportunamente previste ulteriori linee di credito ed è stata adottata la soluzione, già sperimentata con Alitalia, degli amministratori unici, dei cui atti e provvedimenti resteranno responsabili le società interessate. Infine, l'emendamento 1.0.100 presentato dal Governo non costituisce un arretramento rispetto alla riforma che ha liberalizzato l'autotrasporto: intervenendo in un settore che è stato duramente colpito dalla crisi economica, la norma si limita a stabilire che non si possono stipulare contratti di importi inferiori ai costi puri sostenuti dal settore, introducendo in un mercato in grave sofferenza un elemento di moralizzazione che merita di essere sostenuto.

PRESIDENTE. Dichiara chiusa la discussione generale.

MUSSO, *relatore*. Sono emerse nel dibattito preoccupazioni in ordine al mantenimento dei livelli occupazionali nel settore dei trasporti marittimi nonché alle garanzie di continuità territoriale e al rispetto della normativa europea sulle liberalizzazioni, ma non è stata contestata dall'opposizione la scelta della privatizzazione che, anzi, viene favorita con la previsione della nomina dell'amministratore unico per le società Tirrenia e Siremar che gestisca la complessa fase finale dell'operazione. Con riguardo all'emendamento del Governo sull'autotrasporto, i rilievi mossi in ordine alla definizione di un sistema di tariffe vincolate, che appare in contrasto con il mercato, sono parzialmente condivisibili - in tal senso ha presentato alcuni emendamenti tesi a stemperare tale vincolatività - ma la scelta è giu-



stificabile in considerazione della peculiarità del settore, della rigidità del mercato dei carburanti e della necessità di assicurare condizioni di sicurezza della circolazione trasporto.

VIMERCATI, *relatore di minoranza*. Rinuncia alla replica.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Le norme sull'autotrasporto sono la trasposizione dell'intesa raggiunta tra il Governo, i rappresentanti del settore e la committenza, a seguito di un lavoro sviluppatosi nell'arco di alcuni mesi e caratterizzato da volontà di dialogo e confronto. Il Governo ha scelto tale strada nella consapevolezza della strutturale debolezza del settore, caratterizzato da un eccesso di offerta rispetto alla domanda, ma anche della sua importanza strategica, visto che il 90 per cento del trasporto merci nazionale viaggia su gomma. L'accordo raggiunto consente quindi di scongiurare eventuali blocchi della circolazione e del trasporto merci, che tanto peso hanno avuto, anche nel passato recente, nel condizionare la politica dei Governi, e di assicurare la collaborazione di un settore essenziale nel favorire condizioni di superamento dell'attuale fase di crisi economica. Nella norma proposta, peraltro, non si impongono tariffe minime, ma si individuano costi minimi di gestione, che sono quelli incomprimibili relativi al costo del carburante, del dipendente e della manutenzione del veicolo; a breve, inoltre, il Governo predisporrà un piano teso a favorire i processi di aggregazione del settore, tali da renderlo più competitivo, nonché procederà alla redazione di un testo unico delle norme sull'autotrasporto che terrà conto anche di importati suggerimenti emersi nel dibattito parlamentare. (*Applausi dai Gruppi PdL e LNP*).

VICARI, *segretario*. Dà lettura dei pareri non ostativi espressi dalle Commissioni permanenti 1ª e 5ª sul disegno di legge e sugli emendamenti.

MUSSO, *relatore*. È favorevole all'accoglimento degli ordini del giorno G1, con una modifica del dispositivo (*v. Resoconto stenografico*), e G2, relativamente al solo dispositivo, nonché all'accoglimento come raccomandazione dell'ordine del giorno G100.

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

PEDICA (*IdV*). Accoglie la proposta di modifica dell'ordine del giorno G1 (*v. testo 2 nell'Allegato A*) ed accetta che l'ordine del giorno G100 sia accolto come raccomandazione.

FILIPPI Marco (*PD*). Pur non ritenendo secondarie le premesse dell'ordine del giorno G2, si ritiene soddisfatto per l'accoglimento del dispositivo in cui vi è un impegno alla salvaguardia dei livelli occupazionali.

PRESIDENTE. Essendo stati accolti dal Governo, gli ordini del giorno G1 (testo 2), G2 (testo 2) e G100 (come raccomandazione) non sono posti in votazione. Passa all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge, avvertendo che gli emendamenti si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge da convertire. Procede all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 1 del decreto-legge.

FILIPPI Marco (*PD*). Illustra in particolare gli emendamenti 1.1, teso a limitare i poteri dell'amministratore unico all'operazione di privatizzazione, 1.5, che ricostituisce la responsabilità dell'amministratore unico, e 1.16, volto a circoscrivere la facoltà di spesa ai compiti di assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo e la continuità territoriale con le isole.

MUSSO, *relatore*. Esprime parere favorevole sugli emendamenti 1.15, 1.0.100 e Tit.1 e contrario sui restanti. Ritira gli emendamenti 1.0.100/2, 1.0.100/3, 1.0.100/4 e 1.0.100/5, il cui contenuto trasforma nell'ordine del giorno G1.0.100 (*v. Allegato A*).

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Si rimette all'Assemblea sull'emendamento 1.15. Ha già fatto circolare in Aula un testo dell'emendamento 1.0.100 contenente alcune modifiche di mero carattere formale (*v. testo corretto nell'Allegato A*). Per il resto, il parere è conforme a quello del relatore. Accoglie l'ordine del giorno G1.0.100.

*Con votazione nominale elettronica, chiesta dalla senatrice INCO-STANTE (PD), è respinta la prima parte dell'emendamento 1.1, con conseguente preclusione della restante parte e dell'emendamento 1.2. Il Senato respinge l'emendamento 1.3, identico all'emendamento 1.4.*

ZANDA (*PD*). Dichiaro il voto favorevole all'emendamento 1.5, che chiede di votare con il sistema elettronico. Coglie l'occasione per ritornare sulla questione della proponibilità dell'emendamento 1.0.100 (testo corretto), rilevando come la decisione assunta dal presidente Schifani rivesta carattere di natura puramente politica. Dal punto di vista procedurale, infatti, la normativa sull'autotrasporto è estranea al contenuto del decreto-legge, il cui oggetto è limitato alla nomina di un amministratore unico delle società Tirrenia e Siremar che ne gestisca la fase di privatizzazione. La forzatura operata dal presidente Schifani, oltre a porre problemi sul piano della qualità legislativa, altera i rapporti tra maggioranza e opposizione e tra quest'ultima e la Presidenza del Senato, che ha il dovere di svolgere un ruolo *super partes*. L'opposizione non ha finora posto il problema della gelosa gestione dei precedenti operata dagli Uffici del Senato, nel presupposto che la Presidenza ne faccia un uso equilibrato ed esclusivamente tecnico, non politico, come avvenuto ieri, con una evidente sot-

tomissione delle regole del Senato agli interessi contingenti del Governo. (*Applausi dai Gruppi PD e IdV e del senatore Fosson.*)

BELISARIO (*IdV*). Concorde con le considerazioni del senatore Zanda, valutando la decisione della Presidenza del Senato di dichiarare ammissibile l'emendamento del Governo sull'autotrasporto una forzatura politica e un errore nel procedimento legislativo. (*Applausi dai Gruppi IdV e PD.*)

GRILLO (*PdL*). Pur non essendo insensibile alla necessità di evitare decreti-legge *omnibus* che di fatto svuotano di competenze le Commissioni parlamentari di merito, considera eccessivamente enfatiche le valutazioni del senatore Zanda, giacché l'emendamento 1.0100 (testo corretto) recepisce un importante accordo grazie al quale il Governo ha garantito la pace sociale sul fronte dell'autotrasporto proprio nell'imminente fase di ripresa dalla crisi. Nel merito, le norme a favore dei lavoratori del trasporto costituiscono certamente una frenata nel processo di liberalizzazione del settore, ma anche da tale punto di vista l'operato del Governo appare prudente e adeguato all'attuale congiuntura economica.

GASPARRI (*PdL*). Le obiezioni sollevate dal senatore Zanda riguardano un tema già dettagliatamente affrontato in sede di Conferenza dei Capigruppo. Non vi sono dubbi quindi sulla correttezza dell'operato del Presidente del Senato e sull'opportunità dell'intervento del Governo sul comparto dell'autotrasporto, senza il quale le opposizioni avrebbero dirottato le critiche odierne sull'Esecutivo rispetto agli effetti devastanti che sarebbero derivati da un eventuale blocco dei Tir. (*Applausi dal Gruppo PdL.*)

*Con votazione nominale elettronica, il Senato respinge l'emendamento 1.5. Con successive votazioni nominali elettroniche, chieste dalla senatrice INCOSTANTE (PD), risultano poi respinti gli emendamenti 1.6 e 1.7. Il Senato respinge gli emendamenti 1.8 (identico all'1.9), 1.10, 1.11, 1.12 e 1.13 prima parte (con conseguente preclusione della restante parte e del successivo 1.14).*

*Il Senato approva l'emendamento 1.15, con conseguente preclusione dell'1.16. Il Senato respinge l'emendamento 1.0.100 (testo corretto)/1 nonché, con votazioni nominali elettroniche chieste dal senatore PEDICA (IdV), gli emendamenti 1.0.100 (testo corretto)/6 e 1.0.100 (testo corretto)/7.*

PRESIDENTE. Accolto dal Governo, l'ordine del giorno G1.0.100 non viene posto ai voti.

FILIPPI Marco (*PD*). Invita nuovamente il rappresentante del Governo a ritirare l'emendamento 1.0.100 (testo corretto) che ricorre al concetto di costi minimi che, come già spiegato in altra circostanza dall'Au-

torità garante per il mercato e la concorrenza, ha il solo scopo di coprire il mancato rispetto degli standard minimi di qualità da parte di alcuni operatori. Sarebbe peraltro più opportuno inserire la materia nella più ampia cornice di un testo unico alla cui stesura spera che l'opposizione venga coinvolta per fornire il proprio contributo. (*Applausi dal Gruppo PD*).

### **Presidenza del vice presidente BONINO**

PERDUCA (*PD*). Invita la Presidenza a vigilare sull'effettiva presenza dei senatori al momento delle votazioni.

*Con votazione nominale elettronica, chiesta dalla senatrice INCO-STANTE (PD), il Senato approva l'emendamento 1.0.100 (testo corretto). Il Senato approva infine l'emendamento Tit.1.*

PRESIDENTE. Passa alla votazione finale.

PEDICA (*IdV*). Il Gruppo voterà contro il provvedimento, non solo per le ragioni di merito esposte nel corso della discussione a fronte di una normativa confusa che finirà per penalizzare i lavoratori, ma anche per rilevanti aspetti di metodo. Prosegue infatti il malcostume delle trasposizioni legislative di provvedimenti (in questo caso il decreto sull'autotrasporto) in testi normativi aventi oggetto completamente diverso. Chiede pertanto che la Presidenza renda disponibile ai Gruppi il massimario dei precedenti che intervengono a regolare l'attività dell'Assemblea e che la Giunta per il Regolamento sia investita delle modifiche al regime di emendabilità dei decreti-legge derivanti dalla decisione assunta dal presidente Schifani sull'emendamento 1.0.100, che ha impropriamente introdotto nel decreto Tirrenia una riforma della disciplina dell'autotrasporto imposta dall'alto e sotto il ricatto di un nuovo sciopero degli operatori del settore. (*Applausi dal Gruppo IdV*).

FOSSON (*UDC-SVP-Aut:UV-MAIE-IS-MRE*). La flotta cabotiera svolge un ruolo importante nell'economia del Paese con la sua attività di servizio pubblico volto a garantire la continuità territoriale con le isole e per questo motivo lo Stato corrisponde annualmente ingenti contributi alle società operanti nel settore. Nel rispetto delle direttive comunitarie, la società Tirrenia deve essere privatizzata perché non può continuare ad operare con aiuti di Stato in un mercato liberalizzato. La procedura di privatizzazione avviata da Fintecna ha però visto via via ritirare le manifestazioni di interesse all'acquisizione, a causa della decisione del Governo di inserire nell'operazione di vendita anche la Siremar, società pesantemente indebitata e non appetibile sul mercato. La privatizzazione

della Siremar avrebbe dovuto essere scorporata ed il Governo avrebbe dovuto avviare presso l'Unione europea la procedura per il riconoscimento della particolarità del servizio di collegamento svolto da tale compagnia marittima, non economicamente sostenibile da imprese private; una particolarità che, anche in base alla disciplina comunitaria, giustifica il mantenimento del sistema di convenzione pubblica. Il Gruppo voterà contro il provvedimento ritenendo un errore vendere la Tirrenia ora e con l'assetto proposto. (*Applausi dal Gruppo UDC-SVP-Aut: UV-MAIE-IS-MRE. Congratulazioni.*)

MURA (*LNP*). Il decreto-legge n. 103 reca norme transitorie volte ad assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo con le isole nel periodo di intenso traffico estivo, nella fase di dismissione dell'intero capitale sociale di Tirrenia di Navigazione Spa. L'avvio della fase di privatizzazione da parte di Fintecna ha infatti determinato una situazione di incertezza che ha accentuato le difficoltà di carattere finanziario di Tirrenia e di Siremar, associata nell'operazione. La cessione, che è auspicabile si possa chiudere rapidamente e senza ulteriori oneri per il contribuente, è infatti particolarmente complessa a causa della dimensione della società in vendita, del suo indebitamento, dei vincoli che ne regolano l'attività di pubblico interesse e per le delicate implicazioni occupazionali e sociali; il tutto è aggravato dal contesto di crisi economica e di mercato. La nomina di un amministratore unico, prevista dal decreto, ha condotto ai vertici della Tirrenia, dopo la criticata gestione precedente, un uomo di fiducia della Fintecna, la quale dovrà anche verificare l'adeguatezza del piano industriale dell'unica società che ha mantenuto la manifestazione di interesse per l'acquisizione. Per quanto riguarda l'emendamento sull'autotrasporto, esso costituisce un opportuno intervento per la sicurezza dei cittadini, la trasparenza, la tracciabilità e la legalità: all'esito di una complessa trattativa con gli operatori del settore, l'accordo di cui l'emendamento è espressione ricalca pienamente, infatti, i contenuti dei protocolli che recentemente il ministro Maroni ha sottoscritto allo scopo di premiare le imprese che operano nel rispetto delle regole. Per questi motivi annuncia il voto favorevole del Gruppo. (*Applausi dal Gruppo LNP. Congratulazioni.*)

FILIPPI Marco (*PD*). Nel settore dei trasporti l'azione del Governo appare ormai logora e procede senza una chiara visione d'insieme. L'Unione europea non ha chiesto all'Italia di privatizzare la Tirrenia, ma semplicemente di liberalizzare il settore del trasporto marittimo; il Governo invece, con la privatizzazione della compagnia, si limiterà a sostituire un monopolista pubblico con uno privato o paraprivato, senza aprire realmente il mercato. Appare singolare, fra l'altro, che sia rimasta una sola offerta di acquisto, da parte di Mediterranea holding, ed ancor più insolito il fatto che la Regione Sicilia, principale azionista di Mediterranea holding, sia disponibile ad accollarsi gli ingenti debiti di Tirrenia, laddove in precedenza aveva rifiutato di prendersi carico gratuitamente della Sire-

mar, la sezione siciliana della Tirrenia. In caso di fallimento della procedura di privatizzazione, il vice ministro Vegas ha ventilato la possibilità di mettere in gara le sole linee di trasporto, smembrando la compagnia, con pesanti conseguenze sull'occupazione e sulla vita dei cittadini residenti nelle isole minori. Per quanto riguarda l'emendamento del Governo in materia di autotrasporto, va anzitutto stigmatizzata la prassi di introdurre nel decreto una norma che non ha niente a che vedere con il suo contenuto, nonostante le reiterate richieste dell'opposizione di inserire tali norme in una cornice più appropriata e l'impegno a garantire un *iter* celere al provvedimento. Anche in questo settore importante e nevralgico il Governo, privo di un organico disegno riformatore, procede in maniera episodica e discontinua, sulla base degli accordi che di volta in volta vengono sottoscritti. Il Partito Democratico propone invece una strategia di rilancio e un ventaglio di riforme volte a garantire un equilibrio strutturale al settore e una migliore sostenibilità sociale ed ambientale. Il Governo e la maggioranza dimostrano ancora una volta di non avere una visione chiara dello sviluppo che intendono perseguire per il Paese e di affrontare la crisi economica con un atteggiamento schizofrenico, alternando dichiarazioni tranquillizzanti e ottimistiche all'adozione di provvedimenti urgenti. Il Partito Democratico prende le distanze da questo modo di operare e voterà contro un provvedimento inaccettabile nel metodo e nel merito. (*Applausi dal Gruppo PD*).

GRILLO (*PdL*). La privatizzazione della Tirrenia non è richiesta dall'Unione europea, ma dall'attuale realtà del mercato: è infatti impensabile procedere ad una liberalizzazione del settore del trasporto marittimo tenendo in piedi una grande società in perdita che grava sui bilanci pubblici. Si tratta peraltro di un processo che è nato agli inizi degli anni Duemila e che è stato consolidato da importanti decisioni assunte dal Governo Prodi. Le stesse osservazioni dell'Autorità antitrust, senz'altro meritevoli di rispetto e di attenzione, non possono consentire di ignorare il difficile contesto in cui si è chiamati ad operare. Sebbene inizialmente vi siano state ben sedici manifestazioni di interesse al bando pubblicato da Fintecna, purtroppo, a causa della crisi che ha investito anche questo settore, alla fine si è concretizzata una sola offerta di acquisto; la procedura si è comunque svolta in modo regolare e coerente. È ora auspicabile che Fintecna operi un dialogo costruttivo con l'unico interlocutore rimasto e conduca a buon fine la trattativa. Il decreto-legge in esame è volto anzitutto a garantire la continuità e la regolarità del servizio di trasporto marittimo nell'incertezza della situazione attuale; esso ha fornito una risposta all'altezza dei problemi ed ha consentito di sventare il rischio di un blocco dei trasporti su gomma. Il Gruppo Il Popolo della Libertà esprimerà pertanto un convinto voto favorevole. (*Applausi dal Gruppo PdL e dai banchi del Governo*).

*Con votazione nominale elettronica, chiesta dalla senatrice INCO-STANTE (PD), il Senato approva il disegno di legge n. 2262, composto*

*del solo articolo 1, nel testo emendato, con il seguente titolo: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo». La Presidenza si intende autorizzata ad effettuare i coordinamenti che si rendessero necessari.*

### **Commissioni permanenti, autorizzazione alla convocazione**

PRESIDENTE. Essendo esauriti gli argomenti previsti per la seduta antimeridiana, le Commissioni sono autorizzate a convocarsi o ad anticipare la loro convocazione.

### **Per lo svolgimento e la risposta scritta ad interrogazioni**

GARAVAGLIA Massimo (*LNP*). Annuncia di aver presentato in data odierna un'interrogazione concernente il mancato pagamento delle indennità di disoccupazione a duecento dipendenti della società Novaceta, sita nel Comune di Magenta.

BERTUZZI (*PD*). Annuncia la presentazione di un'interrogazione sul mancato intervento, per mancanza di risorse, da parte di un ufficio del Ministero dello sviluppo economico in relazione alla messa in sicurezza di un pozzo da cui fuoriesce metano sito nel comune di Berra, in provincia di Ferrara. Sottolinea la necessità di intervenire tempestivamente a causa dei rischi per l'incolumità della popolazione. (*Applausi dal Gruppo PD*).

CECCANTI (*PD*). Sollecita la risposta del Ministro dei trasporti all'interrogazione 4-03323, concernente un'ondata di multe anomale dovute all'installazione di telecamere senza preavviso ai cittadini.

LANNUTTI (*IdV*). Sollecita la risposta del Governo alle numerose interrogazioni (ultima la 3-01420) presentate aventi per oggetto la CONSOB e le modalità di assunzione del personale all'interno di tale organo. Sottolinea inoltre l'infondatezza delle illazioni sostenute da alcuni dirigenti della CONSOB, secondo cui tali atti di sindacato ispettivo sarebbero basati su informazioni contenute in plichi che sarebbero arrivati in forma anonima.

PERDUCA (*PD*). Sollecita la risposta del Governo all'interrogazione 4-03465, relativa alla 18ª Conferenza internazionale sull'AIDS, nell'ambito della quale il Governo, che vi ha preso parte con una rappresentanza solo diplomatica e non governativa, non ha fatto sapere se e quando intende tener fede all'impegno di versare le quote promesse al Fondo globale per la lotta all'AIDS, alla tubercolosi e alla malaria. Stigmatizza inol-

tre il fatto che gli organi pubblici di informazione non abbiano dato alcun risalto alla suddetta conferenza.

D'UBALDO (*PD*). Sollecita la risposta del Governo all'interrogazione 3-01366, concernente la creazione di tre nuove società da parte dell'ente EUR Spa, operazione che appare inammissibile e comunque incoerente con i drastici tagli di spesa operati dal Governo nella recente manovra.

FILIPPI Alberto (*LNP*). Sollecita la risposta all'interrogazione 4-03457 che riguarda la sperimentazione sui principi attivi farmaceutici. La normativa italiana, infatti, si discosta sensibilmente da quella europea, prevedendo una serie di oneri burocratici che penalizzano un settore di punta della ricerca.

#### **Per una rapida conclusione dell'esame del disegno di legge in materia di persone scomparse**

DI GIOVAN PAOLO (*PD*). Sollecita un'accelerazione dell'*iter* di esame del disegno di legge in materia di persone scomparse, attualmente fermo in attesa del parere della Commissione bilancio. Sembra che tale ritardo nell'espressione del parere sia dovuto a problemi di copertura economica, sollevati dal Ministero dell'economia, in relazione ai permessi lavorativi retribuiti che potranno essere concessi ai parenti delle persone scomparse. Data l'estrema rilevanza del provvedimento, è auspicabile che la situazione si sblocchi al più presto.

SALTAMARTINI (*PdL*). Si associa alle parole del senatore Di Giovan Paolo, auspicando una rapida calendarizzazione del provvedimento in materia di persone scomparse.

PRESIDENTE. La Presidenza si attiverà rispetto a tutte le questioni sollecitate.

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 12,29.*



## RESOCONTO STENOGRAFICO

### Presidenza del vice presidente NANIA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9,35*).  
Si dia lettura del processo verbale.

VICARI, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta del 15 luglio.

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.

### Preannunzio 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 9,38*).

### Seguito della discussione del disegno di legge:

**(2262) Conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo (Relazione orale) (ore 9,38)**

**Approvazione, con modificazioni, con il seguente titolo: *Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo***

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 2262.

Ricordo che nella seduta di ieri il relatore ed il relatore di minoranza hanno svolto la relazione orale ed è stata dichiarata aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Perduca. Ne ha facoltà.

PERDUCA (PD). Signor Presidente, quando sono stati stabiliti i tempi di intervento mi è stato chiesto se avevo necessità di cinque, sei, sette, otto o dieci minuti e, avendo dovuto dirlo prima dell'arrivo del maxiemendamento di ieri, ho risposto che necessitavo di cinque minuti; oggi sarebbero sufficienti trenta secondi, oppure ci vorrebbe una buona mezz'ora, per affrontare quello che è successo.

Partiamo dal metodo. Ieri, ad un certo punto, dopo le relazioni di maggioranza e di minoranza è stato presentato un maxiemendamento, così lo definirei, da parte del Governo su un provvedimento che si intitola «Conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 2006 n. 103, recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo». Il maxiemendamento di tutto parla tranne che di questo; il presidente Schifani, invece, ha detto che, siccome si trattava di questioni relative ai trasporti, la materia era in qualche modo relativa a questo tipo di discorso.

Benissimo, c'è una decisione politica presa dalla gestione della nostra Camera, che però purtroppo non ha trovato nemmeno quel minimo di pudore di tradursi nella presentazione di un emendamento che, se non altro, andasse a cambiare il titolo del provvedimento che oggi ci viene proposto per la conversione. Perché? Questo emendamento, che consta di un articolo 1-bis, che modifica la normativa del trasporto su gomma inserendo anche gli articoli 6-bis e 7-bis alla legge di settore. Molto più probabilmente parla di trasporto che ha a che fare con degli imprenditori privati piuttosto che con il servizio pubblico, che deve garantire i trasporti e che era al centro di buona parte del decreto-legge che oggi ci troviamo ad affrontare. Dico privati perché è difficile in Italia inquadrare in questa categoria qualsiasi tipo di imprenditoria, visto e considerato che da una parte si disegnano misure che in qualche modo tolgono qualsiasi rischio d'impresa, fissando sempre, solo e comunque quote minime e andando ad aiutare qualsiasi tipo di categoria e, dall'altra, si cerca sempre di infilare comunque una componente politica ogni qualvolta si ha a che fare con questioni attinenti al mercato del lavoro ed alla libera concorrenza.

Questo Governo, che ha la parola libertà nel nome della parte politica fondamentale che lo sostiene in Parlamento, ad oggi, non è riuscito a proiettare un minimo di idea su che cosa si intenda fare in materia di li-

beralizzazioni, di libero commercio, di libera concorrenza e anche di libera contrattazione. Non mi soffermerò sul maxi emendamento, perché so che i colleghi del Gruppo del PD vi hanno molto lavorato. Va anche ricordato che sono state date sei-sette ore scarse per elaborare emendamenti che attengono a materie complicatissime e che sicuramente hanno oggi ed avranno in futuro, quando questo provvedimento, verrà adottato, implicazioni a livello comunitario non di poco conto.

Mi soffermerò invece sulla questione Tirrenia, utilizzando buona parte di un articolo pubblicato qualche settimana fa dal segretario dei Radicali italiani Mario Staderini. Con la questione della Tirrenia, come dicevo, abbiamo un esempio dell'attuale modello di intervento pubblico in economia: la privatizzazione di una compagnia storica, che tutti noi da sempre conosciamo, specie per chi viene dalle Regioni dove questa è stata attiva. Il processo è stato avviato alla fine dell'anno scorso e prevede, come è stato ricordato nelle relazioni, la vendita separata delle società regionali Caremar, Saremar, Laziomar e Toremar e quella congiunta di Tirrenia-Siremar, con il mantenimento però di situazioni di favore nella disciplina degli accosti e la concessione decennale di sussidi statali pari a 200 milioni di euro l'anno per assicurare il servizio universale. A pochi giorni dal termine previsto per il completamento della privatizzazione, la situazione è, quindi, la seguente: i bandi della società regionale sono fermi; la gara per l'acquisizione della capogruppo e di Siremar si è ridotta ad un'anomala partita a due; i lavoratori - è stato più volte ricordato anche ieri - rimangono nell'assoluta incertezza e le procedure di infrazione avviate dall'Unione europea pendono come un macigno.

Il tempo che avevo chiesto chiaramente non è sufficiente per affrontare tutta la materia. Il problema radicale è che il Governo ha deciso di privatizzare senza aver provveduto a liberalizzare in maniera compiuta il settore del trasporto marittimo, passaggio essenziale per l'incremento dell'efficienza e della qualità dei servizi. L'altro problema riguarda i 2 miliardi di euro di sussidi statali garantiti agli acquirenti per assicurare il diritto alla mobilità agli abitanti delle isole; questo problema sicuramente si porrà, come si porrà quello dei rapporti con l'Unione europea, che vieta tutta una serie di clausole che invece sono state incluse nel decreto. Siccome gli effetti di queste, chiamiamole così, riforme si protraggono nel tempo e sono difficili da eliminare, occorrerà ben presto tornare ad annullare tutti i bandi, liberalizzare il settore del cabotaggio marittimo e definire con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che si intende finanziare. Questi possono essere i cardini intorno a cui il dibattito potrebbe essere aperto e concluso.

Non so se vi sia stata concertazione tra chi ci ha presentato ieri la relazione di maggioranza e di minoranza e chi ha presentato il maxi emendamento. Certo è che alcune settimane fa il Capo dello Stato si era raccomandato affinché l'inserimento di qualsiasi misura *omnibus* fosse limitato allo stretto necessario, cioè allo zero. Sicuramente, per una questione come questa, che non è fondamentale per la vita del Paese, seppur molto

importante per milioni di italiani, si è andati ancora una volta contro gli auspici del Colle.

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

PEDICA (*IdV*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, la prassi parlamentare dei primissimi anni successivi all'entrata in vigore della Costituzione non sembra fosse del tutto favorevole alla emendabilità dei decreti-legge. Quella stessa prassi, tra l'altro, non conosceva il malvezzo dei decreti *omnibus* il cui primo esempio, se non erro, risale al cosiddetto decreto del Governo Colombo del 1970. La stessa natura del decreto-legge come provvedimento puntuale e, quindi, essenzialmente omogeneo, così come del resto ribadito ed esplicitato dall'articolo 15, comma 3, della legge n. 400 del 1988, secondo il quale «I decreti devono contenere misure di immediata applicazione e il loro contenuto deve essere specifico, omogeneo e corrispondente al titolo», dovrebbe escludere a priori la possibilità di trovarsi di fronte a provvedimenti come quelli al nostro esame.

Con la sentenza n. 128 del 2008, la Corte costituzionale ha escluso la possibilità di introdurre emendamenti estranei alla *ratio* del decreto-legge. Ebbene questo potrebbe essere anche l'*incipit* di una lezione di diritto costituzionale, ma certo di una lezione un po' noiosa, tenuta in una di quelle vecchie università italiane, ormai ad un passo dal declino per lasciare il posto all'università del pensiero liberale. Allora, quanto detto sul contenuto omogeneo e sulla conseguente emendabilità di un decreto-legge non sta in più in piedi. La necessità che il contenuto del decreto sia corrispondente al titolo è una pura sciocchezza, perché come criterio viene assunto lo stesso che si usa per le ricerche sulla rete, o per le banche dati, ma alla voce «ricerca semplice». Mi spiego: il requisito di ammissibilità è individuato nella presenza di una parola che ricorra identicamente sia nel titolo del decreto che nell'emendamento. Così per i fortunati che hanno già preso qualche lezione a Villa Gernetto, sede ancora in costruzione dell'università del *Premier*, trasporre il decreto sull'autotrasporto in quello sul commissariamento della Tirrenia, non è nulla di più che la prassi, trattandosi di norme che riguardano tutte il trasporto. Eppure nel titolo dell'Atto Senato n. 2262, emerge chiaramente che ciò che si cerca di garantire è il trasporto pubblico marittimo. Ed è questo aggettivo che per noi fa la differenza.

Cosa hanno a che fare i vettori, i committenti, le merci, gli imballaggi, i costi minimi con la Tirrenia e la Siremar? Cosa c'entra la nomina di un amministratore unico per traghettare la Tirrenia fino al 30 settembre con l'accordo raggiunto dal Ministero delle infrastrutture con gli autotrasportatori? L'unico comun denominatore è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dunque sono obbligato a dire che forse al tavolo del Dicastero molte scelte potevano essere più ponderate. Mi riferisco alla decisione di acconsentire all'inserimento del contenuto dell'accordo con gli autotrasportatori prima nella manovra e dopo nel decreto Tirrenia, ma soprattutto alla posizione poco chiara che si è assunta sull'unica offerta (ri-

peto, unica offerta) pervenuta per la privatizzazione della compagnia marittima.

Il Senato si trova oggi ad esaminare sì un decreto composto da un solo articolo che dispone il commissariamento della Tirrenia e della Siremar fino al 30 settembre 2010, ma non riusciamo a comprendere il senso del provvedimento in esame se non analizziamo prima il processo più generale di privatizzazione della Tirrenia. Suscita, infatti, qualche perplessità il fatto che siano trascorsi più di 20 giorni dalla presentazione dell'unica offerta vincolante (ripeto ancora una volta: unica offerta) per l'acquisizione di Tirrenia e Siremar – ossia quella presentata dalla Mediterranea Holding – ed ancora oggi Fintecna continua ostinatamente a mantenere una posizione poco chiara sull'accettazione o meno della stessa unica offerta. Viene allora da chiedersi quale sia la spiegazione logica di un tale pasticcio. Forse l'inconfessabile consapevolezza del Governo e di Fintecna che il bando di gara sia stato un fallimento? O che l'offerta di Mediterranea Holding, cordata composta dalla Regione Sicilia per il 37 per cento, che il ministro Matteoli ha frettolosamente giudicato «formalmente ricevibile», sia in realtà del tutto irricevibile? Disertata per prima proprio dai maggiori gruppi armatoriali privati, come Moby (che della contestazione alla concorrenza sleale del gruppo pubblico Tirrenia aveva fatto il proprio cavallo di battaglia), dopo la rinuncia anche del fondo americano Civen la gara è stata pressoché inesistente.

Per capire meglio la vicenda, però, occorre fare un piccolo passo indietro. Alla fine del 2009, grazie ad un accordo con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Campania, Toscana e Sardegna hanno acquisito a titolo gratuito le compagnie regionali (rispettivamente Caremar, Toremar e Saremar), passaggio considerato necessario per semplificare la procedura di gara. Unica eccezione, proprio la Sicilia, che denunciando lo stato di eccessivo indebitamento della controllata, aveva declinato l'offerta. Allora, cari colleghi, signor Presidente, viene da chiedersi perché, dunque, comprare ora una società che veniva offerta gratis meno di un anno fa? Resta, poi, il quesito principale: ha senso una privatizzazione che vedrebbe subentrare al controllo dello Stato quello di un ente pubblico, seppure in compartecipazione?

Il senso di tutta l'operazione è forse un altro. Si tratta dei contributi pubblici che saranno ancora garantiti dallo Stato in futuro: 70 milioni per 8 anni a Tirrenia e 55 milioni per 12 anni alla Siremar. Praticamente un'altra privatizzazione all'italiana, che il Ministro giura essere al riparo dalla scure europea ma che, visti i sospetti già avanzati da Bruxelles, potrebbe dare adito a ricorsi da parte dei soggetti esclusi. A ciò occorre aggiungere che, secondo dati di inizio giugno, risultano essere ancora fermi i bandi regionali per privatizzare le società territoriali della compagnia: Toremar (Toscana), Saremar (Sardegna) e Caremar (Campania). Riguardo alla Caremar, in particolare, non è stato ancora raggiunto un accordo per sancire il previsto passaggio alla Regione Lazio delle linee di collegamento alle isole pontine. Eppure il cosiddetto decreto Ronchi prevedeva che la cessione del ramo d'azienda al Lazio dovesse avvenire entro il

28 febbraio 2010, data prevista per la pubblicazione del bando di gara. Per le altre due Regioni il giorno previsto per l'avvio della gara era il 31 dicembre 2009. Solo la Toscana ha pubblicato (a gennaio) il bando, ma poi si sono fatti pochi progressi. Lo stesso vice ministro Vegas, nel corso di un'audizione svoltasi presso la Commissione lavori pubblici del Senato, ha lasciato trasparire la possibilità del non completamento della privatizzazione, che potrebbe aprire scenari fortemente critici per le società concessionarie, con potenziali rilevanti impatti anche di natura economica e sociale. Il mancato rispetto del termine del 30 settembre per la privatizzazione, assieme al venir meno delle convenzioni per scadenza proroga, renderebbe impossibile, a quella data, mantenere il servizio pubblico di cabotaggio. Lo stesso Vice Ministro, inoltre, ha già parlato di un possibile piano B, ossia la messa in gara delle singole linee e, quindi, la fine della società con le relative conseguenze sull'occupazione.

A tutto questo, il decreto al nostro esame non dà alcuna risposta, alcuna garanzia, né sul fronte della gara, né su quello di un possibile smembramento, tanto meno sui livelli occupazionali. Siamo solo alle prese con il vostro reiterato, *ad abundantiam*, cavallo di battaglia, cioè la deroga. L'*incipit* dell'articolo 1, comma 1, lettera a), è infatti il seguente: «In deroga a». In sostanza, in deroga a quanto previsto dagli statuti di Tirrenia di Navigazione Spa e di Siremar Spa, nonché dalle disposizioni in materia contenute nel codice civile, si è provveduto alla nomina di un amministratore unico delle suddette società, al quale sono conferiti i più ampi poteri di amministrazione ordinaria e straordinaria. C'era davvero bisogno, al fine di favorire la stabilizzazione finanziaria della Tirrenia, di far decadere l'attuale organo di amministrazione, gettando così nel caos l'azienda? Era necessario esautorare da ogni responsabilità l'amministratore unico? Tali riflessioni ci lasciano perplessi, anche rispetto al tipo di legalità che si sta ponendo in essere.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi avvio alle conclusioni sottolineando che la relazione illustrativa riferisce dello stato di incertezza che ad oggi condiziona il buon esito della procedura di privatizzazione e che avrebbe determinato, in particolare nelle ultime settimane, notevoli difficoltà di carattere finanziario in capo a Tirrenia e a Siremar. A causa della stessa incertezza gli amministratori della società avrebbero ritenuto di non dover utilizzare anche alcune linee di credito ancora disponibili. Allora, mi chiedo se non sarebbe stato più opportuno accertare la quantità di risorse attualmente disponibili prima di chiedere nuovi finanziamenti. La nostra preoccupazione resta principalmente quella degli effetti devastanti sui livelli occupazionali. Questo mi pare al momento il punto più importante, su cui l'Italia dei Valori ha voluto presentare anche un ordine del giorno. Si vocifera il possibile fallimento dell'operazione di privatizzazione, con tutte le ricadute sociali ed economiche, ma non si tiene minimamente in considerazione il fatto che sono stati estesi già con il cosiddetto decreto-legge salva infrazioni, i meccanismi di integrazione salariale a tutto il personale in esubero della Tirrenia per un importo pari a 15 milioni per 12 mesi.

Cosa accadrebbe in caso di messa a gara delle singole rotte? Cosa viene previsto per i lavoratori qualora dovesse esserci il famoso spezzatino? È più che palese il clima di superficialità e – aggiungo – di illegalità, oltre che di confusione, con cui avete operato. (*Applausi dal Gruppo IdV*).

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

ADAMO (*PD*). Signor Presidente, intervengo per riprendere alcune questioni sollevate in 1ª Commissione permanente in ordine al provvedimento in esame. Prima, però, vorrei insistere sul carattere anticostituzionale dell'inserimento dell'emendamento sull'autotrasporto con una considerazione ulteriore che riguarda i richiami costanti, ancorché molto rispettosi del Parlamento, del Presidente della Repubblica. Quest'ultimo ha invitato a più riprese il Governo a non utilizzare lo strumento del decreto-legge – il quale ha una sua regolamentazione costituzionale che prevede, tra l'altro, anche l'omogeneità del contenuto – per poi inserire altri temi nel corso dell'esame parlamentare.

Si tratta di una prassi ormai diventata abituale da parte del Governo che non può che rendere problematici i provvedimenti assunti (al riguardo mi soffermerò tra breve). Non si deve, però, disattendere il richiamo così autorevole e nello stesso tempo rispettoso del Presidente della Repubblica posto non ad astratta tutela dei principi costituzionali, ma a tutela del principio della buona legislazione. Continuiamo a fare della cattiva legislazione; una legislazione confusa, che si presta a ricorsi e che, in diversi casi, ha portato i provvedimenti sui binari morti, appunto, dei ricorsi, delle sospensive e quant'altro. Poi si colpevolizza la magistratura amministrativa, quando l'errore nasce invece da queste Aule e dal fatto che non si ottempera né al dettato costituzionale né al richiamo del Presidente della Repubblica.

Per quanto riguarda il provvedimento al nostro esame, desidero sottolineare – lo hanno già fatto altri colleghi – che l'articolo 1, comma 1, lettera *b*) esclude la responsabilità civile ed amministrativa per i comportamenti, gli atti e provvedimenti posti in essere, nel periodo in cui restano in carica gli amministratori unici. Si tratta di un periodo di circa due mesi, che va da cinque giorni dopo l'entrata in vigore del decreto-legge fino al 30 settembre 2010. Sempre la lettera *b*) prosegue affermando che la responsabilità per gli atti posti in essere dagli stessi amministratori unici, dai componenti del collegio sindacale, dal dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari è posta a carico esclusivamente delle società interessate. La medesima lettera esclude negli stessi limiti la responsabilità amministrativo-contabile dei soggetti citati, dei pubblici dipendenti e dei soggetti comunque titolari di incarichi pubblici.

Queste due disposizioni insieme, in buona sostanza, escludono ogni forma di responsabilità civile e amministrativa per gli amministratori unici nel periodo citato. La deresponsabilizzazione degli amministratori presenta profili di incostituzionalità ai sensi degli articoli 3, 24, 28 e 97 della Co-

stituzione, che si riferiscono ai principi di uguaglianza, al diritto alla difesa, alla responsabilità dei dipendenti pubblici e al buon andamento della pubblica amministrazione. Il precedente richiamato, quello di Alitalia, addirittura estendeva l'irresponsabilità ai reati penali.

In secondo luogo, risulta poco chiara, e attinente al tema della buona legislazione che dovremmo varare, la formulazione della stessa disposizione. Si parla, infatti, di esclusione della responsabilità civile e amministrativa dei soggetti comunque titolari di incarichi pubblici. Considerato che sempre lo stesso comma più avanti parla di assenza di incompatibilità tra il ruolo di commissario e quello di titolare di cariche pubbliche, non si capisce il motivo di questa ulteriore specifica: e si sa che quando in una legge si scrive troppo, o si fa confusione o si vuole introdurre una norma un po' surrettizia. Se, invece, ci si riferisce ad altri soggetti, occorrerebbe specificare quali siano tali soggetti.

Infine, occorre rilevare che nella relazione tecnica che accompagna il provvedimento si afferma alla fine che «la norma non comporta effetti sui saldi di bilancio». Ebbene, la nostra Costituzione all'articolo 81 non prevede che i provvedimenti facciano riferimento ai saldi di bilancio, ormai concetto sacrale, per non parlare di entrate e di uscite. È necessario scrivere, come da Costituzione, se il provvedimento comporta maggiori spese e se vi sono i mezzi per farvi fronte e non se il provvedimento non comporta variazioni ai saldi, perché questa non è la formulazione corretta. Invito, pertanto, il Governo a presentare correttamente la relazione tecnica ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione. (*Applausi dal Gruppo PD*).

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

STIFFONI (*LNP*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, un po' di storia. Il 23 dicembre 2009 Fintecna Spa ha avviato la procedura per la cessione dell'intero capitale sociale di Tirrenia e della controllata Siremar, mediante invito a manifestare interesse all'acquisto di 108.360 azioni che rappresentano l'intero capitale sociale di Tirrenia Navigazione Spa. Il bando, scaduto alle ore 12 del 19 febbraio 2010, non ha suscitato alcun interesse da parte del mercato.

Vorrei ricordare che dal 1984 Franco Pecorini è l'amministratore delegato di Tirrenia Spa e che la sua gestione è stata messa in forte discussione per investimenti costosi, risultati nel tempo sbagliati, come la commessa relativa al periodo 1996-1997, che ha comportato l'acquisto di quattro costosissimi traghetti superveloci di grandi dimensioni, utilizzati per breve tempo ed ora in disuso per gli onerosi costi di gestione. Reiterati investimenti, frutto di tale inefficiente e scriteriata gestione, hanno creato di fatto una società che ad oggi è impossibile collocare sul mercato.

Infatti, la flotta Tirrenia, valutata tra i 400 e i 450 milioni di euro, non vale neanche il debito, che è di circa 700 milioni. Tecnologicamente superata per il 60-70 per cento degli stessi traghetti, la flotta comprende, tra l'altro, quattro mezzi veloci commissionati cinque anni fa a Fincantieri, ma che sono fermi da anni poiché, sebbene moderni, sono antieco-



nomici: mezzi che appartengono ad un'era di crescita e non di crisi e che non hanno alcun valore per un mercato fortemente competitivo.

Il decreto-legge in esame reca una serie di norme transitorie dirette ad assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo con le isole nel periodo di intenso traffico estivo, nelle more del completamento delle procedure di dismissione dell'intero capitale sociale di Tirrenia Navigazione Spa. Infatti, come ricordato, il processo di privatizzazione di Tirrenia e della controllata Siremar, avviato da Fintecna, è in fase di avanzata realizzazione.

Tuttavia, lo stato di incertezza che condiziona il buon esito della procedura nelle ultime settimane ha determinato difficoltà di carattere finanziario in capo a Tirrenia e Siremar, in presenza anche di una situazione nella quale gli amministratori della società hanno ritenuto di non utilizzare anche alcune linee di credito in essere.

A tale proposito, un eventuale non completamento della privatizzazione nei tempi e nei termini previsti potrebbe aprire scenari fortemente critici per le società concessionarie, con potenziali rilevanti ricadute anche di natura economica e sociale.

Così, nel caso non si riuscisse a completare la privatizzazione, il Governo avrebbe già pronto un piano alternativo che prevede la messa in gara delle singole rotte, anche se questa soluzione è la meno desiderabile poiché solo il buon esito del processo di privatizzazione potrebbe assicurare la continuità dell'attività del gruppo Tirrenia attraverso l'entrata in vigore delle nuove convenzioni.

L'eventuale non completamento della privatizzazione nei termini e tempi previsti potrebbe aprire scenari fortemente critici per la società concessionaria giacché, desidero ricordarlo, l'Unione europea ha stabilito il 30 settembre come termine ultimo per l'uscita dello Stato dalla Società Tirrenia Spa.

Ci auguriamo pertanto che questo possa essere il capitolo finale di una storia di marineria che, più che orgoglio, ha creato ai contribuenti pesanti oneri, visti i continui contributi che lo Stato ogni anno è stato costretto ad elargire a copertura dei clamorosi buchi di bilancio, oggi non più sostenibili.

Ma veniamo all'emendamento presentato dal Governo sull'autotrasporto e posto all'attenzione di quest'Aula. È un intervento per la sicurezza dei cittadini, che garantisce trasparenza, tracciabilità e rispetto delle regole. Esso è il frutto di una intensa trattativa, che ha visto le parti interessate dibattere per sette lunghi mesi al fine di completare una riforma, quella della liberalizzazione regolata, introdotta sempre dai Governi Berlusconi in passato.

L'accordo è stato ampio e ricalca pienamente i contenuti dei protocolli sulla legalità, trasparenza e tracciabilità che recentemente il ministro Maroni ha sottoscritto allo scopo di premiare le imprese che intendono operare nella legalità e nel rispetto delle regole. L'accordo prevede e detta disposizioni che vanno a toccare tutti i soggetti che partecipano ad un'o-

perazione di trasporto e deliberatamente violano le norme sulla sicurezza sociale e della circolazione.

Vengono, inoltre, finalmente posti limiti a coloro che da intermediari sfruttano la debolezza di tanti operatori monoveicolari ed impongono loro prezzi incompatibili con il rispetto delle norme sulla sicurezza. Pagare un trasporto da Torino ad Asti 46 euro, come sta facendo un intermediario che opera con una conosciuta impresa di Torino, significa costringere quell'operatore ad infrangere tutte le norme e a scaricare sui consumatori e sui cittadini incolpevoli le conseguenze messe in atto per cercare non di guadagnare, ma di perdere di meno.

Con questo emendamento si creano i presupposti perché il nostro trasporto possa essere più europeo, più sicuro e più trasparente. Le norme sono chiare: nessuna limitazione è prevista per le parti che liberamente stipuleranno dei contratti di trasporto, come invece sostiene chi vuole continuare ad avere le mani libere e sfruttare la propria posizione dominante; vi è solo la possibilità per un terzo interessato o un giudice di poter coinvolgere nelle responsabilità coloro che deliberatamente hanno concorso a violare le norme sulla sicurezza sociale e della circolazione.

Tali norme non sono in contrasto con gli orientamenti europei se, come si apprende, in Francia per la sicurezza sono andati addirittura oltre, introducendo tariffe *antidumping*. Il Governo intende invece fissare delle regole alle quali far riferimento per poter ottenere i legittimi risarcimenti da tutti coloro i quali sarà accertata la responsabilità nella violazione delle disposizioni.

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

SIRCANA (*PD*). Signor Presidente, impiegherò meno dei 10 minuti concessi, anche per consentire altri interventi dei miei colleghi. Del resto, non ritengo sia necessario molto tempo per aggiungere le poche notazioni che posso fare a quanto già detto in mondo molto chiaro dai colleghi che mi hanno preceduto.

C'è un *vulnus* fastidioso in quanto stiamo discutendo, riguardante in primo luogo il metodo: sentirsi dire che un emendamento che ha dimensioni, almeno in termini di numero di parole, decisamente superiori al decreto-legge che dovevamo convertire oggi, e che è stato presentato ieri, è assolutamente congruente perché, dal momento che contiene la parola chiave «trasporto», riguarda comunque la materia del trasporto, a noi non sembra ragione sufficiente per accettare di discutere di questa materia. Con una battuta si potrebbe dire che allora potremmo inserire in questo disegno di legge anche un emendamento sui carri funebri, perché sempre di trasporto si tratta, o anche sugli aerei, sui treni: qualsiasi argomento riguardante i trasporti può essere inserito in questo disegno di legge. Questa, però, non mi sembra davvero una considerazione legittima.

La storia di questo emendamento va ricordata. È qui presente il senatore Grillo, presidente della 8ª Commissione, con il quale ho condiviso un turno pomeridiano abbastanza difficile nell'ultima seduta della Commis-

sione bilancio in sede di esame degli emendamenti accantonati riferiti all'ultima manovra economica. In quella sede il senatore Grillo ebbe a protestare vibratamente perché, già nella manovra, si tentavano di inserire esattamente i testi oggi presentati, sostenendo egli una tesi giustissima: cioè che una riforma di fatto dell'autostradato, come è quella contenuta in questo emendamento, sarebbe stato opportuno passasse per le Commissioni competenti, in particolare attraverso l'esame della 8ª Commissione (presieduta appunto dal senatore Grillo). Quella proposta non è più passata nella manovra perché il Governo ha ritenuto di eliminarla dal cosiddetto decreto, e adesso ce la ritroviamo in questo provvedimento: non ci sembra francamente una cosa accettabile.

Nel merito, poi, di questo emendamento ci sarebbe molto da discutere, soprattutto se avessimo potuto esaminarlo con un po' più di attenzione. Per quello che si vede, la prima semplice domanda che mi pongo leggendo il testo è la seguente: dove è finito il liberismo che abbiamo (che avete) predicato per tanto tempo? Si parla di tariffe minime e di garanzie: la concorrenza dov'è?

Entrando nel merito della questione Tirrenia, sei mesi fa, se non ricordo male, l'amministratore delegato di MSC, che è uno dei più grandi operatori marittimi del mondo, in un'interessante intervista su «Il Sole 24 Ore» consigliava caldamente al presidente Berlusconi, del quale peraltro dimostrava di essere amico e sodale, di non procedere alla privatizzazione in un momento di pesantissima crisi del trasporto marittimo e dei noli come questo.

Ciò, per dire che le privatizzazioni (e in questo Paese se ne sono fatte tante, alcune ben riuscite, altre francamente meno) si devono fare nel momento in cui il mercato è disposto a remunerarle, a sobbarcarsi gli oneri che spesso comporta una privatizzazione. E non è un caso che su 16 manifestazioni d'interesse che sono state presentate a Fintecna ne sia rimasta una sola, peraltro, per usare un eufemismo, la più ambigua, perché proviene da una società che è, sì, privata dal punto di vista dello statuto: peccato che il maggiore azionista di tale società privata (anche se non è l'azionista di maggioranza: qui è la raffinatezza) sia un'istituzione pubblica, la Regione Sicilia. Quella stessa Regione Sicilia che aveva rifiutato qualche mese prima il regalo della Siremar. (*Brusìo*).

PRESIDENTE. Colleghi, siamo in pochi e si sente un brusìo insopportabile. Vi prego di prestare attenzione all'intervento del senatore Sircana, che fra l'altro mi pare tocchi uno dei punti centrali del provvedimento in esame.

SIRCANA (*PD*). Allora, stiamo davvero privatizzando, o stiamo assistendo a una falsa privatizzazione, cioè a una diversa forma di pubblicizzazione della Tirrenia?

Questo è il primo quesito. Poi c'è un quesito ancora più angoscioso, se vogliamo: ci sono termini che vanno a scadenza in brevissimo tempo (si dice entro il 30 settembre), non si è ancora capito che cosa ci sia nella

proposta di questa Mediterranea Holding, le opinioni espresse da Fintecna non sono esaustive, si sussurra sui cosiddetti mercati con una sempre maggiore insistenza che la stessa Mediterranea Holding – che è stata buona ultima, e unica, a manifestare interesse per la Tirrenia – starebbe meditando di lasciare la partita. La domanda è molto semplice: qual è la via d'uscita, nel caso succeda questo? Qualcuno – il Governo, la Fintecna – ci ha pensato? Qualcuno ha proposto una *exit strategy* da un disastro di questo genere?

A tutte queste domande mi sembra non ci siano risposte sufficienti. (*Applausi dal Gruppo PD. Congratulazioni.*)

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

CICOLANI (*PdL*). Signor Presidente, negli interventi svolti finora sono state sviluppate anche considerazioni condivisibili; tuttavia, la privatizzazione della Tirrenia è un percorso iniziato ormai da alcuni anni: i tempi di questa operazione non sono stati scelti in virtù della vendita o dell'acquisto di azioni sul momento, ma sono il frutto di una serie di disposizioni legislative e amministrative che hanno accompagnato questo *iter* almeno negli ultimi tre o quattro anni.

Prima di arrivare a sviluppare le considerazioni sul merito del decreto, che coglie soltanto alcuni aspetti della fase finale del processo di privatizzazione, è di qualche interesse ripercorrere la storia che ha portato ai nostri giorni a queste decisioni, perché attraverso la Tirrenia si ripercorre un po' anche la storia del nostro Paese.

La Tirrenia nasce durante l'ultimo periodo del fascismo, quasi in contemporanea con l'Istituto per la ricostruzione industriale (IRI), nel periodo in cui lo Stato interveniva nelle grandi iniziative in cui il nostro Paese non aveva la capacità imprenditoriale di stare. In quel periodo sostanzialmente nasce tutta la grande industria nei vari settori del nostro Paese, che ha uno sviluppo nell'immediato dopoguerra, ma subisce una trasformazione radicale negli anni Ottanta ed entra in crisi già negli anni Novanta. Tale crisi si accentua dopo il 1993, dopo gli accordi di Maastricht, quindi dopo l'irrigidimento necessario del bilancio dello Stato.

Negli anni Ottanta nascono le società regionali. È il tempo in cui le società dello Stato diventano strumento anche di coesione sociale, e quindi strumento per la soluzione di tutta una serie di problemi, mentre sfugge completamente l'attenzione ai costi, al bilancio dello Stato. È il periodo della nascita del grande debito pubblico. Quando si decidono e si concludono i patti comunitari proprio in ordine ai vincoli del nostro bilancio, tutte le azioni impostate nel periodo precedente vengono messe in discussione.

Di conseguenza, la Tirrenia oggi subisce l'esito finale di una sorte che si è delineata in quegli anni. Parliamo comunque di una società che ha avuto e ha un'importanza strategica nel nostro Paese, perché sicuramente più di altre garantisce la continuità territoriale. Essa rappresenta oggi l'industria di cabotaggio nel nostro Paese: ha 73 navi e ogni anno

trasporta 11 milioni di passeggeri, 6 milioni di metri lineari di merci ed un milione e mezzo di autovetture. Questi numeri danno l'idea di quanto tale azienda sia importante per il nostro Paese e quindi quanto delicato sia il processo di privatizzazione a cui si vuole arrivare, e quanto sia importante la garanzia che nei prossimi anni non abbia a diminuire la qualità e la quantità di servizio offerto da questa società, perché ne verrebbe penalizzato il sistema Paese.

Alcuni requisiti sono assolutamente condivisibili, così come impostati nel processo di privatizzazione. Uno tra tutti: quello della redazione di piani industriali compatibili con il periodo di 8 e 12 anni relativo alle concessioni e alle concessioni anche di risorse pubbliche in virtù del tipo di servizio universale che viene garantito da queste società. Peraltro, sono risorse che tra Siremar e Tirrenia raggiungono, se non ricordo male, l'ordine di grandezza di 150 milioni di euro l'anno: quindi, risorse assolutamente importanti. Inoltre, vengono chiesti la maggioranza assoluta di soggetti di diritto privato come interlocutori e il mantenimento dei livelli occupazionali, oltre che naturalmente di servizio. L'unica offerta che ha resistito fino alla fine – perché il 28 giugno abbiamo avuto soltanto l'offerta di Mediterranea Holding, che è stata ritenuta accettabile – rispetta sostanzialmente questi requisiti. Quindi, riteniamo che sia giusto che si vada fino in fondo e si persegua l'obiettivo di arrivare finalmente alla privatizzazione della Tirrenia e della Siremar entro il 30 settembre 2010, come previsto dall'impianto normativo che si è succeduto in questi ultimi anni, e in particolare dal decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135.

Mi sembra che il decreto-legge, presentato proprio negli stessi giorni in cui Fintecna ha ritenuto ammissibile l'offerta, vada nella direzione di garantire in quest'ultima fase il mantenimento in vita dei servizi che Tirrenia svolge e che richiedono un ultimo sforzo di natura finanziaria per arrivare alla conclusione dell'*iter*.

Ci si è mossi sostanzialmente, per quello che riguarda la nomina degli amministratori, nella direzione che si era già sperimentata in altre situazioni simili (mi riferisco in particolare all'Alitalia), con la nomina di un commissario di Governo con le responsabilità messe in capo alla società per quello che riguarda gli atti che questo amministratore straordinario deve compiere negli ultimi mesi prima di privatizzare la società e quindi arrivare al passaggio delle quote. In secondo luogo, è molto particolare la norma che prevede la prededuzione degli ulteriori crediti necessari da parte degli istituti finanziari, per garantire appunto la vita e la continuità territoriale dei servizi in questo periodo particolarmente delicato sia per il settore turistico, sia in generale per la mobilità nel Paese.

Credo che questo decreto sia quanto è necessario per arrivare al compimento di un *iter* che rappresenta un pezzo di storia nel nostro Paese.

Vorrei sviluppare un'ultima considerazione sull'emendamento del Governo in merito all'autotrasporto. Nel 2005 sono stato relatore della legge di liberalizzazione del settore dell'autotrasporto e non c'è dubbio che oggi questo decreto segna una correzione di quel processo di totale liberalizzazione. Non parlerei però – come ho sentito da qualche collega

– di un passo indietro in ordine alla liberalizzazione, perché non riapriamo i termini di negoziazione terza delle tariffe, non stabiliamo istituti per cui non siano le parti interessate a definire le tariffe, non creiamo nuovi appesantimenti per il settore.

In un settore strategico, delicatissimo e cruciale per il nostro Paese, entrato in difficoltà più di altri per effetto della crisi economica, registrando a parità di offerta di servizio una diminuzione della domanda che ha creato condizioni di particolare stress, con l'emendamento si afferma soltanto che non si possono stipulare contratti al di sotto di alcuni minimi rappresentati dai costi puri sostenuti dal settore. Mi sembra una norma di moralizzazione in questa fase particolarmente delicata per il settore e quindi, anche in questo caso, l'iniziativa del Governo va sostenuta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.  
Ha facoltà di parlare il relatore.

MUSSO, *relatore*. Signor Presidente, il dibattito che si è svolto questa mattina, che ho ascoltato con molta attenzione, ha avuto due oggetti distinti, con riguardo alla Tirrenia e all'emendamento sull'autotrasporto.

Per quanto concerne la Tirrenia, si è trattato soprattutto di una occasione per riaprire un sempre utile dibattito sul processo di privatizzazione in corso, illustrando alcune preoccupazioni – peraltro assolutamente condivise dalla maggioranza – per l'occupazione, per il tema della continuità territoriale, per il rispetto delle normative europee nell'ambito del processo di liberalizzazione.

Concentrandosi sull'oggetto del provvedimento al nostro esame, non è il processo di privatizzazione ad essere in discussione, ma semplicemente la misura della nomina e dell'attribuzione di poteri all'amministratore straordinario che sostituisce il consiglio di amministrazione, che, a parità di altre condizioni, ha certamente l'effetto di migliorare le prospettive del processo di liberalizzazione per i poteri che conferisce all'amministratore, per lo sblocco dei finanziamenti, che è la situazione potenzialmente più critica, eccetera. Quindi, il processo di privatizzazione avviato dal Governo va avanti, ed è curioso che, da un lato, si sostenga che si tratta di una sorta di privatizzazione dimezzata e, dall'altro lato, si critichi il provvedimento in discussione, con il quale certamente si propongono misure che rendono il processo più agevole rispetto a prima.

Per quanto riguarda l'emendamento sull'autotrasporto presentato ieri in Aula dal Governo, non è mia competenza pronunciarmi sulla sua ammissibilità, argomento più volte toccato nel dibattito, per cui mi rimetto alle valutazioni della Presidenza, che ha autorevolmente ritenuto di accoglierlo. Invece, con riferimento alla mia precedente attività lavorativa, di docente universitario proprio in materia di economia dei trasporti, mi interessa più soffermarmi sul merito della proposta di modifica.

Bene, nel merito la critica è chiara e per molti aspetti condivisa anche dalla maggioranza: un sistema di tariffe in qualche modo vincolate e obbligatorie contrasta con il mercato. Si tratta di un orientamento oggi

prevalente a livello europeo, a destra come a sinistra, che, come ricordava il senatore Cicolani, è stato anche oggetto di un intervento di questa stessa maggioranza in una precedente esperienza governativa. È una critica, a mio avviso, in buona parte fondata; io stesso ho proposto, a titolo personale – lo preciso – e quindi non come relatore e quindi impegnando la mia maggioranza, qualche emendamento in questo senso.

Debbo altresì ammettere, proprio da liberale, che ci sono anche alcune ragioni contro la libertà assoluta. In primo luogo, la struttura classica ad oligopsonio del mercato a valle, cioè il mercato della logistica: gli spedizionieri e gli operatori logistici sono pochi e concentrati, hanno un grande potere contrattuale e lo sfruttano a detrimento dell'autotrasporto. In secondo luogo, la rigidità del mercato dei carburanti. E, ancora, le ragioni della sicurezza stradale, che impongono evidentemente di non rischiare che la libera contrattazione dei prezzi porti a ridurre le condizioni della sicurezza.

Va poi detto, come ricordato dal senatore Cicolani, che non si tratta proprio di un ritorno a tariffe obbligatorie, ma semplicemente di stabilire un minimo che consenta di non mettere a rischio le condizioni della sicurezza della circolazione. Un mio emendamento concentra il tema della tariffa minima proprio sul vettore che materialmente effettua il trasporto, saltando gli intermediari che spesso ci sono in questa industria e che non hanno in questo senso particolare motivo di godere di agevolazioni di questo tipo.

Questo è quanto mi pareva utile ribadire nel merito, ringraziando tutti gli intervenuti nella discussione generale, che certamente con le loro considerazioni hanno prodotto un ricco apporto anche di critiche e comunque di valutazioni interessanti sui temi oggetto della discussione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore di minoranza.

VIMERCATI, *relatore di minoranza*. Signor Presidente, rinuncio alla replica.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signor Presidente, signori senatori, sulla Tirrenia sono stati esaurienti sia l'intervento del senatore Cicolani che quello svolto dal relatore Musso. Mentre ringrazio tutti i senatori per il loro contributo, in particolare il senatore Stiffoni, vorrei dare una risposta ad un senatore a cui mi lega un'amicizia antica, il senatore Sircana, soffermandomi sull'emendamento presentato dal Governo sull'autotrasporto, che ha suscitato molte discussioni.

Il tema dell'autotrasporto è fondamentale per la nostra economia. A causa delle politiche di trasporto e delle infrastrutture degli ultimi 30 anni, il 90 per cento dei trasporti del nostro Paese si svolge su gomma.

Questo definisce il ruolo dell'autotrasporto e del trasporto su gomma come molto più che essenziale.

Vede, senatore Sircana, c'è un punto che lei dovrebbe conoscere più di tutti. Sappiamo che dal 1973 in poi, dal golpe cileno, che fu scatenato da uno sciopero dei camionisti, l'autotrasporto dispone di un potere e di armi che nessun altro ha nell'economia: lasciar scattare il fermo dei TIR vuol dire creare una situazione nella quale la politica e tutto il Paese sono in difficoltà e in condizioni di debolezza. In Francia il ministro Gaysot, per far cessare un blocco dei TIR che durò giorni e giorni, adottò dei provvedimenti molto più severi di quelli di cui discutiamo in questo emendamento. Il Governo Prodi, che nel 2007 lasciò scattare e subì un blocco dei TIR, pur di chiudere quel blocco, il terzo giorno concesse 12 punti, tra i quali – altro che controriforma dell'autotrasporto! – le tariffe *antidumping*, che sono il contrario della liberalizzazione adottata in questo Paese nel 2005.

Il punto è che in questa legislatura l'autotrasporto è stato toccato da due crisi pesantissime: l'aumento del costo del gasolio e la crisi economica più grave del dopoguerra. Merito del Governo in questa legislatura è stato gestire il rapporto con l'autotrasporto nell'interesse del Paese, con il risultato che siamo l'unico Paese in Europa a non avere avuto, durante gli anni della crisi, un solo giorno di blocco dei TIR, iniziativa che sarebbe costata al Paese la perdita di 1,5 miliardi di euro di produzione. L'esperienza del Governo Prodi e quella del Governo francese ci insegnano che un blocco dei TIR non solo ci sarebbe costato la perdita di produzione, non solo avrebbe danneggiato la nostra economia nel corso della crisi peggiore del dopoguerra, ma ci avrebbe probabilmente costretto ad adottare misure molto, molto pesanti. Ripeto, credo che avere gestito con il metodo del dialogo e con pazienza il rapporto con tutto il mondo dell'autotrasporto sia un merito del Governo.

Abbiamo fatto gli interessi del Paese non lasciando scattare un blocco dei TIR malgrado la pesantissima crisi economica, mantenendo il dialogo e il confronto con il mondo dell'autotrasporto, individuando soluzioni che non penalizzano la nostra economia e salvano un settore che sarà fondamentale nel momento in cui ripartirà l'economia. Il 90 per cento della nostra economia, infatti, viaggia su strada: nel momento in cui vi sarà la ripresa e ripartirà la domanda, avremo bisogno dell'autotrasporto per lo sviluppo della nostra economia.

In questi due anni abbiamo cercato di difendere e salvaguardare questo settore con misure innovative – che vanno dall'istituzione di un Fondo di garanzia per il credito al settore alla riduzione del costo del lavoro attraverso la riduzione dei contributi INAIL, allo sconto sui bolli dei TIR – sapendo che sarà fondamentale nel momento della ripresa economica.

Tuttavia, c'è un punto fondamentale nell'accordo che viene proposto attraverso l'emendamento presentato dal Governo e che voglio rappresentarle sinteticamente. Abbiamo detto che l'autotrasporto italiano ha un eccesso di offerta che lo indebolisce rispetto alla committenza. Senatore Sircana, negli ultimi vent'anni si sono occupati di trasporto ministri e politici



autorevoli (i ministri Bernini, Bersani, Treu, Lunardi, l'attuale ministro Matteoli, nonché Paolo Uggè, esperto del settore), eppure ci troviamo, dopo, due decenni di politiche dell'autotrasporto, con un eccesso di offerta che rende tale comparto più debole sul mercato. Ho con me un fascicolo in cui sono raccolti tutti i protocolli d'intesa firmati negli ultimi vent'anni dai vari Governi con l'autotrasporto: il risultato di tali politiche e di tali intese (tra cui quella del Governo Prodi del 2007) è che, vent'anni dopo, ci troviamo ad avere il 90 per cento dei trasporti su gomma, con un eccesso di offerta e con una domanda in grado di determinare le condizioni.

Nell'ultimo accordo, del 1° dicembre 2009, il Governo ha cercato una strada nuova: ha, cioè, detto di non voler più calare l'accordo tra Governo e autotrasporto nel mercato, ma di voler organizzare un tavolo di confronto a tre, a cui partecipassero Governo, autotrasporto e committenza. Il tavolo ha lavorato per sei mesi e al termine sono state concordate le norme che vengono trasformate e recepite oggi dall'emendamento. Queste norme si calano – mi rivolgo al relatore – in un processo che vede un anno di lavoro davanti.

Con l'accordo del 17 giugno – senatore Sircana – per la prima volta noi non soltanto evitiamo il blocco dei TIR al Paese, ma otteniamo anche dall'autotrasporto l'impegno ad una pace sociale sino al 31 dicembre 2011. Pertanto non appesantiremo la ripresa economica del Paese con eventuali proteste dell'autotrasporto.

Vorrei rispondere ad alcune inesattezze di chi parla di tariffe minime. Chi parla di tariffe minime può essere autorevole quanto si vuole, ma non ha letto la norma, che parla di costi minimi di gestione, che non sono tutti i costi dell'autotrasporto, perché mancano una serie di componenti, come quella del reddito dell'impresa e altre. I costi minimi sono quelli incomprimibili: il costo del gasolio, quello del dipendente regolare, quello di manutenzione del veicolo. Sono questi i tre costi di gestione, incomprimibili, pena la scarsa sicurezza, sociale e stradale, tant'è vero che oggi il giornale della Confindustria, «Il Sole 24 Ore», dopo aver attaccato per due giorni, non parla più di tariffe, ma legittimamente di costi minimi.

Con questo accordo mettiamo in moto un processo, nel quale facciamo tre cose. In primo luogo, nei prossimi nove mesi i costi minimi non saranno definiti, come erroneamente si ripete anche in questa sede, dal legislatore o dal Governo, ma verranno stabiliti dal mercato, dagli accordi di settore tra committenti e autotrasporto.

In secondo luogo, nei prossimi sei mesi noi prepareremo il nuovo piano della logistica, all'interno del quale componente fondamentale sarà la politica industriale del settore, che punta a ridurre la frammentazione e ad agevolare e incentivare le aggregazioni, per consegnarci un settore più forte e competitivo, non soltanto per l'industria italiana, ma anche per il mercato europeo.

In terzo luogo, abbiamo costituito un gruppo fatto di esperti giuristi dei trasporti, con i quali poniamo mano a un lavoro che ci porterà a redigere un testo unico delle leggi dell'autotrasporto. Attualmente nel nostro

Paese, per il settore dell'autotrasporto, vi sono oltre mille norme, mentre la media dei Paesi europei consta di cento norme.

L'emendamento del relatore 1.0.100/5 è una proposta che mi impegno sicuramente ad esaminare e a portare avanti all'interno di questo gruppo di lavoro che ci porterà ad avere un testo unico sull'autotrasporto, che rappresenterà poi la riforma del settore e che ovviamente sarà sottoposto all'esame e al dibattito del Parlamento e delle Commissioni parlamentari.

Per questi motivi, ritenendo di aver fatto l'interesse del Paese e non del Governo, avendo difeso in questi due anni un settore strategico per la nostra economia come quello dell'autotrasporto, chiedo il voto favorevole su questo provvedimento. (*Applausi dai Gruppi PdL e LNP*).

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

VICARI, *segretario*. «La 1ª Commissione permanente, esaminato il disegno di legge in titolo e gli emendamenti ad esso riferiti, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo».

«La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo ed i relativi emendamenti, esprime, per quanto di propria competenza, parere non ostativo».

«La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato l'emendamento 1.0.100 e i relativi subemendamenti trasmessi dall'Assemblea, al disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di propria competenza, parere di nulla osta».

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

MUSSO, *relatore*. Signor Presidente, sul provvedimento sono stati presentati tre ordini del giorno, due dei quali già esaminati dalla Commissione.

Sull'ordine del giorno G1 avevamo espresso parere favorevole, quindi confermiamo il favore al suo accoglimento, purché venga soppressa l'ultima riga del primo paragrafo della parte contenente gli impegni.

Sull'ordine del giorno G2 era stato raggiunto un accordo sull'accoglimento della parte dispositiva purché venisse tolta quella di premessa, che contiene alcune valutazioni non condivisibili.

L'orientamento sull'ordine del giorno G100 è di accoglierlo come raccomandazione, perché, in realtà, rispetto al dispositivo – pure condivisibile, soprattutto dove propone di reperire «risorse finalizzate all'acquisto di nuovi treni per pendolari», e così via – questo Governo (con leggi del 2009, con provvedimenti del 2010 e anche grazie alle economie ottenute da Trenitalia attraverso il risparmio sul macchinista unico e altre misure di

questo tipo) ha già sostanzialmente provveduto quanto a circa due miliardi e mezzo. Riteniamo, quindi, che il proponimento sia certamente condivisibile, ma il testo un po' eccessivo, a fronte di quanto già fatto.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Il Governo esprime parere conforme.

PRESIDENTE. Senatore Pedica, accetta la modifica proposta dal relatore?

PEDICA (*IdV*). Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G1 (testo 2) non verrà posto in votazione.

I proponenti dell'ordine del giorno G2 accolgono le modifiche testé proposte?

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, accogliamo la proposta di modifica dell'ordine del giorno G2.

Ovviamente ci interessa che venga accolta la parte che impegna il Governo e comprendiamo che nella parte narrativa sia contenuto un diverso giudizio sul processo di privatizzazione. Tale parte, comunque, non è secondaria, anche in ragione del fatto che il piano industriale presentato con l'unica offerta rimasta in gara di fatto determina alcuni elementi di particolare apprensione dal punto di vista occupazionale per l'indicazione degli elementi a carattere numerico indicati (vale a dire le 196 unità per la Tirrenia e le 15 unità per la Siremar), ma soprattutto per gli impegni che sostanzialmente sono stati assunti nell'arco ristretto di soli quattro anni, a fronte di convenzioni che invece impegnano l'attività per otto e dodici anni.

Riteniamo un aspetto non formale l'impegno rivolto al Governo a salvaguardare l'occupazione, del resto confermato dallo stesso Ministro in una nota a verbale dell'incontro svolto con le organizzazioni sindacali, poiché crediamo che esso costituisca piuttosto un elemento sostanziale dell'intera operazione. In altre parole, non riteniamo che questo ordine del giorno sia, per così dire, da approvare solo formalmente perché tanto – come si suol dire – «un ordine del giorno non si nega a nessuno».

PRESIDENTE. Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G2 (testo 2) non verrà posto in votazione.

Senatore Pedica, il Governo si è dichiarato disponibile ad accogliere l'ordine del giorno G100 come raccomandazione. Lei insiste per la votazione?

PEDICA (*IdV*). No, signor Presidente: accettiamo che l'ordine del giorno G100 venga accolto come raccomandazione, e abbiamo chiesto alla Presidenza che siano resi disponibili i precedenti nei quali un de-

creto-legge è stato trasfuso in un altro decreto-legge con la motivazione che entrambi erano stati adottati dal medesimo Ministero. Credo che con l'accoglimento dell'ordine del giorno come raccomandazione si riconosca la riflessione che attraverso di esso abbiamo voluto evidenziare.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge.

Avverto che gli emendamenti si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge da convertire.

Procediamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 1 del decreto-legge, che invito i presentatori ad illustrare.

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, desidero richiamare l'attenzione, in particolare, sugli emendamenti 1.1, 1.5, 1.7 e 1.16, giacché le altre proposte emendative sono, sostanzialmente, differenti formulazioni degli stessi predisposte per offrire una più ampia scelta al relatore ai fini di un accoglimento. Noi raccomandiamo l'approvazione di questi pochi emendamenti presentati, per rendere coerente l'impianto normativo del provvedimento al suo titolo originario.

In altre parole, con l'emendamento 1.1 proponiamo che l'amministratore unico non abbia ampi poteri di amministrazione ordinaria e straordinaria, ma che la sua funzione venga sostanzialmente circoscritta, anche in ragione del limitato periodo operativo cui è chiamato, alla finalizzazione della privatizzazione delle società suddette.

L'emendamento 1.5 è volto a ricostituire le responsabilità civile, amministrativa e contabile dell'amministratore unico, peraltro già nominato dal momento che il decreto-legge, oggi in conversione, è di fatto già effettivo. Quindi, l'intenzione è quella di ripristinare le naturali responsabilità di ogni amministratore, come fra l'altro sottolineato nell'intervento svolto in discussione generale anche dalla collega Adamo.

In ultimo, con l'emendamento 1.16 si vuole che la facoltà di spesa non sia limitata ai fabbisogni di liquidità derivanti dalla gestione corrente (il che sostanzialmente rende possibile qualsiasi cosa), ma si intende circoscriverla all'assicurazione della regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo e della continuità territoriale con le isole. Questa, infatti, è la vera emergenza ed è la reale finalità per cui si giustifica tale provvedimento straordinario, e non altro. Altrimenti avremmo davvero creato un *killer* con la licenza di uccidere senza alcuna responsabilità, la quale ovviamente ricadrà su chi poi rileverà le due società di gestione.

PRESIDENTE. I restanti emendamenti si intendono illustrati.

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

MUSSO, *relatore*. Signor Presidente, le motivazioni dei pareri le ho già fornite in Commissione, quindi a quelle mi rimetto.

Esprimo parere contrario sugli emendamenti 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 1.10, 1.11, 1.12, 1.13 e 1.14. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 1.15, mentre sull'emendamento 1.16 il parere è contrario (risulterebbe comunque assorbito dal precedente).

Il parere è contrario sul subemendamento 1.0.100/1. Ritiro i subemendamenti, a mia firma, 1.0.100/2, 1.0.100/3 e 1.0.100/4. Quanto al subemendamento 1.0.100/5, dopo aver ascoltato la replica del Governo, lo ritiro e lo trasformo in ordine del giorno. Esprimo, infine, parere contrario sui subemendamenti 1.0.100/6 e 1.0.100/7 e parere favorevole sull'emendamento 1.0.100.

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

Preciso che, per quanto riguarda l'emendamento 1.15, mi rimetto all'Aula, mentre per l'emendamento del Governo 1.0.100 ho proposto una riformulazione che contiene una correzione di tipo formale, già comunicata ai Gruppi.

PRESIDENTE. È stato altresì presentato un emendamento al titolo (Tit. 1) da parte del relatore. Chiedo su di esso il parere del rappresentante del Governo.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione della prima parte dell'emendamento 1.1.

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 la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, della prima parte dell'emendamento 1.1, presentato dal senatore Filippi Marco e da altri senatori, fino alle parole «ordinaria amministrazione».

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

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

### **Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2262**

PRESIDENTE. Risultano pertanto preclusi la restante parte dell'emendamento 1.1 e l'emendamento 1.2.

Metto ai voti l'emendamento 1.3, presentato dal senatore Filippi Marco e da altri senatori, identico all'emendamento 1.4, presentato dal senatore De Toni e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.5.

ZANDA (*PD*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZANDA (*PD*). Signor Presidente, nel chiedere la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, e nel dichiarare il voto favorevole del Partito Democratico, colgo l'occasione per riprendere una questione che considero grave. Mi riferisco all'argomento sollevato ieri dal senatore Legnini circa l'ammissibilità dell'emendamento sull'autotrasporto in questo provvedimento; ammissibilità in ordine alla quale si è espresso ieri il presidente Schifani. Mi dispiace che non sia presente in Aula perché, dovendo parlare di una sua decisione, avrei preferito farlo in sua presenza.

L'emendamento che è stato dichiarato ammissibile non ha nulla a che vedere con il provvedimento che stiamo esaminando. Esso, infatti, riguarda una materia totalmente estranea alla questione. Il relatore, senatore Musso, intervenendo poco fa a chiusura della discussione generale, molto chiaramente – e, debbo con piacere riconoscere, anche molto lealmente – ha descritto sinteticamente quale sia il contenuto del decreto-legge che dobbiamo convertire. È un decreto-legge il cui contenuto è ancor più ristretto rispetto alla questione della privatizzazione della Tirrenia, perché riguarda, in pratica, esclusivamente la nomina dell'amministratore unico e le conseguenti normative collegate. Non disciplina in alcun modo la navigazione nelle acque nazionali del nostro Paese, non regola il servizio, non regola la flotta, non regola le frequenze, non regola nulla. Riguarda soltanto l'amministratore unico.

L'emendamento del Governo, che a nostro avviso è invece totalmente inammissibile, si pone l'obiettivo – il sottosegretario Giachino l'ha poco fa diffusamente descritto, e più tardi risponderemo nel merito dei contenuti richiamati dal sottosegretario Giachino – di definire una vertenza re-

lativa ad un settore di lavoratori. È come se in un decreto-legge riguardante la privatizzazione delle autostrade fosse stato infilato un emendamento sulla chiusura di una vertenza relativa ai ferrovieri: non c'entra nulla. È una questione assolutamente e totalmente estranea.

La dichiarazione di ammissibilità di un emendamento totalmente estraneo nell'ambito del provvedimento al nostro esame ha in qualche modo a che vedere con la funzionalità dei nostri lavori? Ha un valore che va anche al di là dello stesso merito del problema che si sta esaminando? Penso di sì. Penso che ieri, di fronte alla richiesta molto chiara e reiterata dal senatore Legnini, il presidente Schifani abbia adottato una decisione di carattere politico, di carattere esclusivamente politico.

Davanti alla richiesta del Governo, che chiedeva di inserire in questo provvedimento un emendamento che aveva già cercato di inserire nella manovra (operazione non conclusasi felicemente) e che aveva fatto oggetto di un decreto-legge, per ora non ancora pubblicato in *Gazzetta Ufficiale*, e dunque, ancor prima che si potesse esaminare in Parlamento, davanti a questi tentativi non riusciti, il Governo prende un vagone in transito, finge che vi sia una connessione e inserisce l'emendamento in un provvedimento estraneo.

Con la sua decisione il presidente del Senato ha sostanzialmente dato in termini politici una mano al Governo. Ora, ho l'impressione – e credo, dal mio punto di vista, basandosi su episodi ripetuti, che sia un'impressione fondata – che il Governo ritenga di poter disporre del Senato come crede. Se il Senato può servire per far passare una norma nel modo irrituale in cui accade oggi con questo emendamento, il Governo dispone ed il Senato esegue.

Ecco il motivo per il quale intervengo oggi in sede di dichiarazione di voto sull'emendamento 1.5 e non sono intervenuto ieri nel corso della discussione sull'ammissibilità, anche perché mi è parso chiaro che la decisione del Presidente fosse stata già presa e che qualsiasi cosa avessimo detto tale decisione non sarebbe cambiata. Mi preme mettere in luce la questione di fondo, che riguarda noi, che riguarda il tema che abbiamo più volte sollevato della funzionalità e dei modi della funzionalità del lavoro del Senato.

Perché questa decisione pesa negativamente sui nostri lavori? Innanzitutto, è una decisione che, in qualche modo, influisce sui rapporti dell'opposizione con la maggioranza e, mi dispiace doverlo dire, anche con la Presidenza dell'Assemblea. In secondo luogo, perché essa fa apparire il Presidente, al di là della sua volontà, non equidistante e fa apparire l'attività del Presidente non omogenea a quello che deve essere il suo ruolo presidenziale.

Il nostro Regolamento – ed io concordo – attribuisce al Presidente del Senato dei poteri discrezionali molto consistenti. Ma questi poteri discrezionali sono attribuiti al Presidente per garantire i lavori dell'Assemblea e debbono essere a mio parere (e ripeto qui posizioni già espresse) esercitati con una particolarissima attenzione quando si tratta di decidere su que-

stioni riguardanti l'interesse politico del Governo e le posizioni rigorose dell'opposizione nella interpretazione del nostro Regolamento.

Quando ieri ha preso la parola il senatore Legnini illustrando le ragioni dell'inammissibilità, non ha replicato al senatore Legnini il relatore, non ha replicato il Governo, non è intervenuta la maggioranza: è intervenuto il Presidente, che ha chiuso lì la questione. Questo, a mio parere, è un modo di procedere che non va. Qui è in gioco il lavoro del Parlamento, l'insieme delle nostre regole e delle nostre prassi, la gestione gelosa dei precedenti che fa l'amministrazione del Senato (che noi non conosciamo e di cui non abbiamo la possibilità di disporre). È questione che non viene sollevata dall'opposizione: che finora non viene sollevata dall'opposizione. Tale questione, però, non viene sollevata nel presupposto che la Presidenza utilizzi questo suo deposito di sapere in un modo equidistante: non voglio dire che protegga l'opposizione in quanto minoranza e, quindi, con un maggior bisogno di protezione.

Guardate, qui è in gioco la sostanza della democrazia parlamentare. Questo è il vero problema. Ed è in gioco anche la qualità della legislazione, alla quale più volte il Presidente della Repubblica ci ha richiamato. Io considero la decisione di ieri del Presidente del Senato un decisione politica e non tecnica – l'ho già detto – e considero che a questa decisione siano stati estranei i pareri tecnici dell'amministrazione del Senato. Escludo che l'amministrazione del Senato abbia potuto consigliare il Presidente in modo decisivo, dando un'interpretazione tecnica dei Regolamenti. Questa è stata una decisione politica. Allora, i danni di queste decisioni sono, a mio parere, molto consistenti.

Il nostro lavoro si regge su un equilibrio molto delicato, che è fatto di misura nelle decisioni. Io non entro nel merito del provvedimento, signor Presidente, ma entro soltanto nella questione del rispetto delle regole e della necessità che l'opposizione veda garantito questo rispetto delle regole da parte del Presidente del Senato. Ieri questo non è accaduto e me ne dolgo formalmente in Aula. (*Applausi dai Gruppi PD e IdV e del senatore Fosson*).

BELISARIO (*IdV*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BELISARIO (*IdV*). Signor Presidente, intendo esprimere, a nome del Gruppo dell'Italia dei Valori, la condivisione e il sostegno al ragionamento articolato, puntuale e preciso del collega Zanda.

Ancora una volta, l'attività legislativa del Senato viene turbata, oserei dire violentata, dall'inserimento in un provvedimento di norme che con lo stesso provvedimento non hanno niente a che vedere. E poiché i richiami del Capo dello Stato non possono essere utilizzati a senso unico, ma sempre considerando quello che egli ci dice dall'alto del magistero costituzionale, vorrei ricordare che le norme sull'autotrasporto che si intendono inserire non hanno nulla a che vedere con il provvedimento che riguarda la



Tirrenia. È chiaro che vi è stata una forzatura, a nostro avviso un errore nel procedimento legislativo; ecco perché invitiamo la Presidenza a non assumersi più responsabilità di questo tipo, che sono gravi e certamente, queste sì, turbano il corretto e leale andamento dei lavori parlamentari. (*Applausi dai Gruppi IdV e PD*).

GRILLO (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRILLO (*PdL*). Signor Presidente, non nego che le osservazioni fatte dal senatore Zanda siano del massimo interesse, e noi abbiamo prestato interesse a chi nel passato faceva osservazioni di questo tipo. Non rinnego neppure, senatore Zanda, la parte svolta in Commissione bilancio quando, avendo letto un emendamento che a parer mio non aveva nessuna relazione con una manovra finalizzata a contenere i costi e a ridurre le spese, ho avuto modo, assumendomene la responsabilità nella mia qualità di Presidente della Commissione di merito, di criticare questa procedura, così come è avvenuto – lo sanno i colleghi dell'8ª Commissione – tutte le volte che si è trattato di esprimere un parere su provvedimenti che si sono andati a inscrivere nella prassi, ahimè consolidata, della presentazione di decreti con caratteristiche *omnibus*, che contengono materie attinenti ai trasporti, all'energia, all'agricoltura, alla pesca e quant'altro, per cui le Commissioni di merito finiscono per essere di fatto svuotate della possibilità di gestire e governare questo parere.

Tutto ciò premesso, però, ritengo che sia il collega Zanda sia il collega Belisario abbiano un po' enfatizzato questo passaggio. Lo dico perché, a mio modo di vedere, dicendo le cose che sono state dette si ignorano alcune questioni.

Certamente anche a noi membri della Commissione infrastrutture sarebbe piaciuto che questo emendamento venisse presentato in Commissione, magari dopo l'approvazione di un decreto *ad hoc* da parte del Governo, ma – ahimè – siamo al 21 luglio e un decreto emanato in questi giorni avrebbe fatalmente corso il rischio di non essere convertito entro i fatidici 60 giorni, con il reale rischio di vedere vanificata una scelta che nel merito noi difendiamo fino in fondo. Infatti, come giustamente ha ricordato il Sottosegretario, questo emendamento sull'autotrasporto ha un fondamentale, se non unico obiettivo: quello di evitare il blocco dei TIR in questi due anni, che saranno, secondo la nostra opinione, due anni difficili, di possibile, sperata ripresa economica, in un Paese che trasporta il 90 per cento della merce, e quindi della produzione, su strada. Secondo noi, è un risultato molto importante aver conseguito – dopo sei mesi, non dopo sei giorni – la pace sociale con tutte le categorie che rappresentano gli operatori dell'autotrasporto: è un altro risultato che noi ascriviamo in positivo ai meriti del Governo.

Certamente, se si chiede a noi, che abbiamo in questi anni seguito il processo evolutivo iniziato nel 2005 con il decreto che ha liberalizzato il

settore, se queste norme che sono un poco più garantiste nei confronti degli operatori del settore rappresentino un passo avanti o un passo indietro nella logica di un mercato sempre più liberalizzato così come lo vuole l'Europa, non potremmo rispondere allo stesso modo: non sono un passo avanti, anzi rappresentano una frenata, che io assumo essere stata consciamente voluta e sottoscritta dal Governo data la crisi del contesto generale.

Mi consentirà il senatore Zanda di riprendere un'osservazione, acuta, del senatore Sircana, quando, riferendosi a quanto detto dall'amministratore delegato di MSC, si chiede: ma sono ora i tempi maturi, giusti, appropriati per insistere su questi processi di privatizzazione, oppure dobbiamo tenere conto dei rischi che si nascondono in questo contesto, attorno a questa decisione? Non c'è dubbio: dobbiamo essere realisti, tenere i piedi per terra. L'Europa ci dice che le liberalizzazioni vanno fatte: il procedimento deliberativo va avanti dal 2007 ed è stato posto in essere dal Governo Prodi prima e dal Governo Berlusconi dopo, in assoluta coerenza e sintonia. Siamo arrivati, dopo 16 offerte di possibili acquirenti della Tirrenia, ad un solo acquirente, il quale ha presentato un piano industriale che peraltro ci sembra (ma non voglio anticipare un giudizio, anche perché non compete a noi giudicare il piano industriale) criticabile. Infatti, nella sua relazione, il Vice Ministro afferma che questo progetto la Fin-tecna non l'ha ancora accettato del tutto, perché immagina che – in una sorta di dialogo competitivo – sia possibile migliorarlo ed integrarlo, soprattutto nella prospettiva di dare maggiori garanzie ai livelli occupazionali esistenti, al patrimonio vero che Tirrenia ha costruito in questi 30-40 anni di operatività. Ma dobbiamo riuscire a mettere tutto questo insieme, a realizzare la necessaria sintesi. Questo dobbiamo farlo, senatore Zanda, con i piedi per terra, per senso di responsabilità.

Abbiamo sostenuto convintamente il giudizio di ammissibilità, perché il Presidente del Senato, a nostro modo di vedere, ha tenuto conto di tutte le osservazioni che sono state fatte questa mattina e che in questo momento mi sono permesso di proporre.

Abbiamo anche presentato un emendamento per modificare il titolo. Se si modifica il titolo e si discute su un emendamento che ha le caratteristiche che ho ricordato, a me sembra che non ci si debba strappare le vesti ed esprimere un giudizio sulla prepotenza – se esiste – della maggioranza, che umilierebbe l'Aula imponendo un emendamento che nessuno conosceva. Questo emendamento, sia detto per inciso (ma non lo dico io, dovrebbero testimoniare i colleghi della Commissione bilancio), è stato presentato in 5ª Commissione il 19 giugno, non ieri: quindi, volendo, c'era la possibilità di approfondire l'argomento.

In conclusione, signor Presidente, noi voteremo contro questa ipotesi emendativa, per le motivazioni che poco fa ho ricordato.

GASPARRI (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GASPARRI (*PdL*). Signor Presidente, in merito alle osservazioni fatte da alcuni colleghi poc'anzi, vorrei ribadire che la correttezza dell'operato della Presidenza è stata evidente. Anche il senatore Latorre ieri ha partecipato, come me, alla Conferenza dei Capigruppo, dove l'argomento che stiamo affrontando è stato menzionato. È stato affermato, infatti, che il tema dell'autotrasporto (non voglio entrare nel merito, perché ciò che hanno detto il Sottosegretario, il relatore e il presidente Grillo è molto chiaro) sarebbe stato introdotto nel decreto al nostro esame e che l'emendamento sarebbe stato dichiarato ammissibile, come correttamente è stato fatto dalla Presidenza. Tra l'altro, in Conferenza dei Capigruppo si è anche detto che sarebbe stato assegnato un tempo ulteriore per la presentazione dei subemendamenti. Abbiamo quindi discusso nei dettagli sul *modus operandi*.

Il fatto che ci sia uno spunto polemico non mi meraviglia, non mi scandalizza, tutto fa brodo, però della questione si è parlato in Conferenza dei Capigruppo, si è comunque convenuto. Io stesso ho avuto ulteriori contatti con esponenti della minoranza, che avevano piena consapevolezza di questo modo di procedere, che noi riteniamo corretto e rispettoso delle regole, nella sostanza. Se poi si vuole comunque contestare, ripeto, ciò è anche prevedibile, ma anche per i toni usati non credo possano essere accettate valutazioni che in alcuni passaggi sono assolutamente eccessive.

Concludo difendendo un operato che – ripeto – condividiamo e apprezziamo e che peraltro era noto. Ne erano stati annunciati tutti i passaggi e lo si è spiegato anche dal punto di vista della tempistica, in Conferenza dei Capigruppo, a cui partecipano tutti i Gruppi (era presente anche il presidente Belisario, ieri), il modo di procedere in questa vicenda delicatissima.

Abbiamo parlato dell'autotrasporto nella manovra finanziaria, e la questione era stata poi differita ad altri provvedimenti. Si ritiene che questo sia un provvedimento congruo.

Immagino, senatore Zanda, che se non ci fossero stati provvedimenti sull'autotrasporto, stando all'opposizione – condizione vantaggiosa per certi versi – lei si sarebbe alzato e con la stessa enfasi avrebbe detto: questa maggioranza e questo Governo non fanno nulla per affrontare il blocco dell'autotrasporto, che penalizza gli italiani in piena estate, con le code delle vacanze sulla Salerno-Reggio Calabria. (*Applausi dal Gruppo PdL*). Potrei fare io al suo posto – ma non posso sostituirla, non sono alla sua altezza – l'intervento che lei avrebbe fatto per protestare per il blocco dell'autotrasporto: «L'autotrasporto non si blocca!» La Presidenza ha operato correttamente. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, precedentemente avanzata dal senatore Zanda sull'emendamento 1.5, 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 1.5, presentato dal senatore Filippi Marco e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

*(Segue la votazione).*

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

**Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2262**

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.6.

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 la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.6, presentato dal senatore Filippi Marco e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

*(Segue la votazione).*

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

**Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2262**

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.7.

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 Inco-

stante, 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 1.7, presentato dal senatore Filippi Marco e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

*(Segue la votazione).*

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

#### **Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2262**

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.8, presentato dal senatore Filippi Marco e da altri senatori, identico all'emendamento 1.9, presentato dal senatore De Toni e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 1.10, presentato dal senatore Filippi Marco e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 1.11, presentato dal senatore Filippi Marco e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 1.12, presentato dal senatore Filippi Marco e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Metto ai voti la prima parte dell'emendamento 1.13, presentato dal senatore Filippi Marco e da altri senatori, fino alle parole «*secondo periodo*».

**Non è approvata.**

Restano pertanto preclusi la restante parte dell'emendamento 1.13 e l'emendamento 1.14.

Metto ai voti l'emendamento 1.15, presentato dalla Commissione.

**È approvato.**

Risulta pertanto precluso l'emendamento 1.16.

Metto ai voti l'emendamento 1.0.100 (testo corretto)/1, presentato dal senatore Belisario e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Gli emendamenti 1.0.100 (testo corretto)/2, 1.0.100 (testo corretto)/3 e 1.0.100 (testo corretto)/4 sono stati ritirati.

Chiedo al Governo se intende accogliere l'ordine del giorno testé presentato dal relatore, frutto della trasformazione dell'emendamento 1.0.100 (testo corretto)/5.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G1.0.100 non sarà posto in votazione.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.0.100 (testo corretto)/6.

PEDICA (*IdV*). 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 Pedica, 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 1.0.100 (testo corretto)/6, presentato dal senatore Belisario e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

*(Segue la votazione).*

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

#### **Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2262**

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.0.100 (testo corretto)/7.

PEDICA (*IdV*). 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 Pedica, 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 1.0.100 (testo corretto)/7, presentato dal senatore Belisario e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

*(Segue la votazione).*

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

#### **Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2262**

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.0.100 (testo corretto).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, dopo una discussione sviluppata probabilmente in termini non puntuali, vorrei effettuare un ultimo, accorato – e sicuramente inutile – tentativo di persuadere il relatore e il Governo a ritirare l'emendamento.

A tal proposito, prima di segnalare anche altre due o tre questioni, richiamo l'attenzione dell'Aula sulla segnalazione dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato trasmessa al presidente Schifani il 15 luglio scorso, di cui leggo le parti più significative, e mi rivolgo in particolare al sottosegretario Giachino: «L'Autorità è ampiamente consapevole della specificità del settore dell'autotrasporto e, in particolare, del fatto che il confronto competitivo non debba avvenire a scapito del pieno rispetto dei parametri di sicurezza normativamente previsti.

L'Autorità ritiene tuttavia che (...) l'individuazione di "costi minimi di esercizio,"» – quindi, non si citano le tariffe minime – «(...) non costituisca uno strumento idoneo per garantire il soddisfacimento di standard qualitativi e di sicurezza del servizio ma piuttosto per assicurare condizioni di redditività anche a coloro che offrono un servizio inefficiente e di bassa qualità. L'esercizio dei poteri di controllo e sanzionatori che la legge attribuisce alle amministrazioni pubbliche competenti, eventualmente rafforzato, consente di rispettare gli standard qualitativi minimi e

l'osservanza della normativa in materia di lavoro e di previdenza, senza la necessità di introdurre restrizioni concorrenziali finalizzate unicamente alla protezione dei livelli di reddito dei vettori (...)».

Ho citato questa segnalazione dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato – che sicuramente era ben nota al Presidente dell'Assemblea quando ha dichiarato ammissibile l'emendamento presentato dal Governo – perché noi abbiamo posto anche un'altra questione, che nel dibattito è poi venuta meno, chiedendo, signor Sottosegretario, la possibilità di condividere il percorso che ha seguito il Governo per due ordini di motivi.

In primo luogo, volevamo conferire in qualche modo una cornice e anche una articolazione di strumenti normativi che non cogliessero soltanto la specificità dei costi minimi di esercizio ma che sostanzialmente rafforzassero quel potere di controllo che è richiesto proprio dai soggetti dell'autotrasporto per applicare le norme che già esistono.

In secondo luogo, signor Sottosegretario, davvero ci è sembrato fuori luogo e un po' eccessivo il paragone con il Cile, sia da un punto di vista storico e temporale, sia perché siamo inseriti in un contesto comunitario che ha ben altre regole, sia perché oggettivamente un po' tutti – ma, consentitemi, in particolare voi – abbiamo contribuito ad una debolezza, ad una fragilità e di conseguenza ad una forza che l'autotrasporto esercita sul sistema della logistica e del trasporto merci che davvero imporrebbe ben altri strumenti, ben altre attenzioni, ben altre strategie.

### **Presidenza della vice presidente BONINO (ore 11,30)**

(Segue FILIPPI Marco). Il mio è quindi un appello, proprio per non lasciare niente di intentato, per far capire che non c'è nessuna volontà o pregiudizio rispetto alla norma ma la necessità di dividerne il percorso, di inserirlo in una cornice normativa più organica e adeguata, e soprattutto anche per recuperare una titolarità della Commissione competente e più in generale dell'Aula del Senato rispetto ad un provvedimento che – come ricordava il Sottosegretario – probabilmente è solo l'anticipazione di un testo unico sull'autotrasporto che davvero – spero e mi auguro – voglia vedere rispettati, non dico pedissequamente e rigorosamente, ma almeno in termini accettabili i canoni ordinari dell'*iter* legislativo.

Per cui, signor relatore, faccia uno sforzo di coraggio, ne ha già fatti molti; abbiamo apprezzato la sua audacia ed il suo coraggio e ci dispiace che siano stati ritirati emendamenti di grande qualità che avremmo sicuramente apprezzato e votato. È un'ultima invocazione, fate voi. (*Applausi dal Gruppo PD*).

INCOSTANTE (PD). Domando di parlare.



PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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 la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.0.100 (testo corretto), presentato dal Governo.

Dichiaro aperta la votazione.

*(Segue la votazione).*

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

### **Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2262**

PERDUCA (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PERDUCA (*PD*). Signora Presidente, come è successo anche ieri sera, ci sono delle luci che si accendono in assenza di senatori. Invito i senatori Segretari a tenere gli occhi ben aperti, soprattutto nella parte in alto a destra dell'emiciclo.

PRESIDENTE. Senatore Perduca, i senatori Segretari saranno sollecitati.

Passiamo ora all'esame dell'emendamento Tit.1, presentato dal relatore, di cui do lettura e che si intende illustrato:

«*Nel titolo, dopo le parole* »trasporto marittimo«, *aggiungere, in fine, le seguenti:* »ed il sostegno della produttività nel settore dei trasporti«».

Lo metto ai voti.

**È approvato.**

Passiamo alla votazione finale.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEDICA (*IdV*). Signora Presidente, rappresentanti del Governo, colleghi, il mio intervento sarà breve, perché l'Italia dei Valori non può essere che contraria a questo provvedimento, per il merito e, concedetemi, anche per il metodo. Ci avete abituati ormai a questo malcostume dell'attività legislativa, ad operazioni di trasposizione legislativa che stanno diventando nel corso di questa legislatura un *modus operandi* ricorrente: ma il ripetersi di questa prassi è sempre meno accettabile sotto il profilo costituzionale, normativo e regolamentare. Le Assemblee parlamentari vengono – di fatto – espropriate della funzione legislativa, e poi ci si mette anche la decisione di ieri del presidente Schifani, giustamente rilevata dal presidente Belisario.

Colgo l'occasione per chiedere alla Presidenza che siano resi disponibili i precedenti relativi ai casi nei quali un decreto-legge è stato trasfuso in un altro decreto-legge, con la motivazione che entrambi erano stati adottati dal medesimo Ministero; in generale, sia messo a disposizione di tutti i Gruppi il massimario dei precedenti, come già richiesto dal senatore Belisario in occasione dell'esame del decreto-legge sugli enti lirici; sia infine investita la Giunta per il Regolamento delle modifiche al regime di emendabilità dei decreti-legge che la decisione del Presidente del Senato sull'emendamento 1.0.100 comporta, nonché sull'accessibilità per tutti i senatori, e non solo per la Presidenza, dei citati precedenti.

Dopo i fuochi d'artificio della proposta di modifica all'articolo 41 della Costituzione al fine di introdurre maggiore libertà di impresa, dopo la «paghetta» discrezionale alle comunità giovanili, siamo arrivati forse alla notizia più eclatante, signora Presidente e colleghi: quella che riguarda gli accordi sui costi minimi di esercizio e i tempi coattivi di pagamento dei trasportatori. Comparsa prima in alcuni emendamenti della manovra, poi in un decreto-legge adottato nella seduta del 16 luglio 2010 del Consiglio dei ministri e ora trasfusa nel decreto-legge Tirrenia, questa riforma della disciplina dell'autotrasporto ci è stata imposta dall'alto, nella fretta di approvarla prima della chiusura dei lavori del Parlamento e, soprattutto, prima di un nuovo sciopero degli autotrasportatori.

Non è così, cari colleghi, che si risolvono i problemi del nostro Paese. Nel merito del decreto-legge vertente sulla Tirrenia e sulla Siremar, ho già detto tutto e non posso che ribadire che non c'è nulla di più confuso di questo processo di privatizzazione e di questo provvedimento. Come sempre, a pagare saranno i lavoratori. (*Applausi dal Gruppo IdV*).

FOSSON (*UDC-SVP-Aut:UV-MAIE-IS-MRE*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FOSSON (*UDC-SVP-Aut:UV-MAIE-IS-MRE*). Signora Presidente, onorevoli colleghi, Tirrenia è uno dei maggiori operatori italiani nel set-

tore del cabotaggio e svolge un ruolo importante nell'economia del Paese con l'esercizio di un'attività di servizio pubblico di collegamento con le isole maggiori e minori. Se si considerano circa 6,7 milioni di residenti nelle isole maggiori, l'Italia risulta il Paese europeo con il più alto numero di abitanti in aree del territorio nazionale separate dal mare: così, la flotta cabotiera costituisce parte essenziale del sistema nazionale dei trasporti.

Fino ad alcuni mesi fa, facevano parte del gruppo Tirrenia anche le società regionali dell'azienda (oggi gestite dalle Regioni competenti, salvo la siciliana Siremar): Caremar, che gestisce i collegamenti con Capri, Ischia, Procida, Ponza e Ventotene; Saremar, che si occupa dei collegamenti con Corsica, La Maddalena e San Pietro; Toremar, che gestisce i collegamenti con Elba, Giglio e Capraia. L'attività di servizio è svolta da tutte queste società in conformità a sei identiche convenzioni stipulate con lo Stato di durata ventennale, con decorrenza dal 10 gennaio 1989. A fronte dei servizi resi in regime di servizio pubblico, lo Stato corrisponde annualmente alle società del gruppo una sovvenzione di equilibrio affidati, senza gara, secondo gli obblighi di servizio pubblico, con l'obiettivo di tutela della continuità territoriale.

Tirrenia però deve essere privatizzata. Lo dice il Governo, lo impongono le direttive comunitarie e il mercato: non ha senso mantenere in vita, grazie alle sovvenzioni di equilibrio (cioè gli aiuti di Stato), una società che opera in un settore che di fatto è già liberalizzato. Infatti, dopo gli accordi di programma per la regolamentazione del servizio pubblico di cabotaggio marittimo, i consiglieri di Fintecna hanno deliberato la procedura, mediante l'invito a manifestare interesse entro il 19 febbraio, volta alla privatizzazione di Tirrenia inclusa la Siremar. Al 19 febbraio, Fintecna ha comunicato che le manifestazioni di interesse all'acquisto di Tirrenia-Siremar pervenute sono state sedici. La procedura, però, ha previsto che il consulente finanziario e il consulente legale verificassero la rispondenza ai requisiti. Così, dopo questa verifica, il numero si è dimezzato ed è sempre più reale il rischio che la privatizzazione di Tirrenia si trasformi in un *flop*: c'è chi dice che alla fine si ritireranno tutti i pretendenti e che per l'acquisto della compagnia pubblica sarà necessario bandire una nuova gara. Infatti, la presenza della Siremar, con un indebitamento finanziario di 91,8 milioni al 2008 ed una flotta composta da 19 unità, grava sulla appetibilità dell'operazione, oltre al concetto che normalmente non si cede un'azienda durante un periodo di crisi economica.

La stessa Commissione europea, inoltre, ha chiaramente affermato che il sistema di convenzioni pubbliche ai vettori marittimi può giustificarsi soltanto in riferimento a quelle linee, come quella relativa ai collegamenti con le isole minori, in cui il servizio non può essere svolto adeguatamente da imprese private. Malgrado ciò, il Governo non ha voluto prevedere il blocco del processo di privatizzazione della Siremar, attraverso lo scorporo dalla privatizzazione della Tirrenia, con il conseguente avvio, presso l'Unione europea, del processo di deroga alla privatizzazione e quindi a dotare la nuova Siremar di un adeguato sostegno finanziario a carico dello Stato e delle Regioni, in base al principio che le ragioni di

economia relativa alla spesa pubblica non possono valere nel caso di servizi così essenziali senza che nessuno intervenga in sostituzione.

Signora Presidente, a nostro parere è un errore vendere ora e con questo assetto la Tirrenia. Pertanto, il voto del nostro Gruppo sarà contrario. (*Appalusi dal Gruppo UDC-SVP-Aut:UV-MAIE-IS-MRE. Congratulazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MURA (*LNP*). Signora Presidente, onorevoli colleghi, gentile sottosegretario, non è certo oggi che scopriamo che il gruppo Tirrenia è una delle principali realtà nel settore del cabotaggio marittimo nazionale. Ricordiamo che opera i collegamenti tra il continente e le due isole maggiori, la Sicilia e la Sardegna, e attraverso la controllata Siremar garantisce i collegamenti tra la Sicilia e le isole minori della Regione. L'attività del gruppo Tirrenia ha consentito per decenni di assicurare la continuità territoriale nazionale, garantendo il servizio di pubblica utilità tramite una convenzione con lo Stato, che in questi anni ha garantito alla stessa Tirrenia trasferimenti erogati a titolo di corrispettivo per il servizio pubblico svolto, trasferimenti che nel 2009 sono ammontati a circa 210 milioni di euro.

Completo questa mia breve premessa ricordando che Tirrenia di Navigazione Spa è una società controllata da Fintecna Spa (a sua volta interamente posseduta dal Ministero dell'economia e delle finanze); a sua volta Tirrenia detiene l'intero capitale sociale di Siremar.

Ma arriviamo ad oggi, partendo precisamente dal 23 dicembre 2009, quando Fintecna Spa avvia la procedura per la cessione dell'intero capitale sociale di Tirrenia.

Si arriva quindi al decreto-legge all'attenzione oggi del Senato, che reca una serie di norme transitorie, dirette ad assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo con le isole nel periodo di intenso traffico estivo, in questa fase di dismissione dell'intero capitale sociale di Tirrenia di Navigazione Spa. È evidente in queste settimane lo stato di incertezza che condiziona il buon esito della procedura, determinato difficoltà di carattere finanziario in capo a Tirrenia e Siremar.

La principale finalità del decreto-legge consiste, pertanto, nel garantire la situazione finanziaria della Tirrenia, consentendo a Fintecna di concludere nei tempi previsti il processo di privatizzazione in corso.

Entrando nel merito del provvedimento, alla lettera *a*) dell'articolo 1 è prevista la nomina di un amministratore unico delle società Tirrenia di Navigazione Spa e Siremar Spa, a cui sono conferiti i più ampi poteri di amministrazione ordinaria e straordinaria. Ricordo inoltre che l'articolo prevede che il mandato dell'amministratore durerà fino al 30 settembre 2010, ovvero fino alla data di cessione dell'intero capitale sociale di Tirrenia, qualora la cessione avvenga prima del 30 settembre.

Desidero sottolineare un aspetto importante: la società è stata capitalata dal lontano 1984 dall'amministratore delegato Franco Pecorini; ricordiamo quali siano state in questi anni le critiche per investimenti costosi, poi rivelatisi sbagliati. La sua gestione è stata fortemente criticata e i risultati sbagliati hanno determinato le condizioni per cui si è arrivati ad una società di difficilissima collocazione sul mercato. Il dato certo, citato anche da chi è intervenuto prima di me, è che la flotta Tirrenia (valutata tra i 400 e i 450 milioni di euro) non vale il debito, che ammonta a circa 700 milioni. Un altro dato che ha citato il collega Stiffoni nel suo intervento in discussione generale riguarda la flotta, che è superata per circa il 60-70 per cento dei suoi 26 traghetti.

A seguito di questo decreto-legge, dalla scorsa settimana c'è un uomo di fiducia dell'azionista Fintecna alla guida di Tirrenia: è Giancarlo D'Andrea, già nell'IRI, già presidente di Alitalia Servizi, quando la compagnia di Stato andava verso la privatizzazione, e già direttore generale della stessa Fintecna.

Dopo aver riassunto il processo di privatizzazione, passiamo ora ai 16 soggetti i quali, nel febbraio scorso, avevano fatto pervenire a Fintecna Spa una manifestazione di interesse all'acquisizione della società. Alla fine di giugno, c'era invece un'unica offerta di acquisto da parte di Mediterranean Holding di Navigazione Spa, società partecipata per il 37 per cento dalla Regione Sicilia, e che vede la presenza di imprese operanti nel settore armatoriale e del trasporto marittimo.

La situazione può apparire strana e magari lo è, ma può considerarsi normale che le manifestazioni di interesse siano generalmente molto più numerose rispetto alle offerte effettive: ciò non toglie che sono certo che verranno effettuati tutti i controlli necessari sull'offerta presentata da Mediterranean Holding di Navigazione.

Per quanto riguarda l'adeguatezza del piano industriale anche sotto il profilo sociale, va ricordato che la gara è ancora in corso e che Fintecna sta svolgendo tutte le opportune verifiche. A tal proposito un eventuale non completamento della privatizzazione nei tempi e nei termini previsti potrebbe aprire scenari fortemente critici per le società concessionarie, con potenziali rilevanti impatti anche di natura economica e sociale.

Qualora la procedura di privatizzazione non avesse un esito positivo, risulterebbe necessario procedere alla messa a gara delle singole rotte (fare quel che si definisce lo spezzatino, suddividendole) e, quindi, si decreterebbe la fine della società con conseguenze che potrebbero essere anche gravi soprattutto dal punto di vista dell'occupazione.

L'operazione di privatizzazione di Tirrenia e Siremar da parte di Fintecna registra fattori di particolare complessità in ragione, fra l'altro, della dimensione della società oggetto di vendita, tenuto conto in particolare del rilevante indebitamento in essere da trasferire, dei vincoli che regolano l'attività di pubblico interesse svolta dalla concessionaria, nonché delle delicate implicazioni occupazionali e sociali. Il tutto, in un contesto economico e di mercato estremamente grave poiché la crisi attuale sicuramente non aiuta questo tipo di operazione.

Altro aspetto importante è che l'operazione di cessione deve realizzarsi in coerenza con il quadro normativo comunitario che ha posto precisi vincoli in materia,

anche con riguardo alla scadenza delle convenzioni già prorogate per legge fino al prossimo 30 settembre.

Come Lega Nord ci auguriamo che l'operazione di privatizzazione della Tirrenia si possa concludere rapidamente (penso che questo sia l'auspicio di tutti), senza ulteriori oneri per il contribuente derivanti dai continui contributi che lo Stato ogni anno è stato costretto ad elargire a copertura dei clamorosi buchi di bilancio: la vicenda Alitalia insegna.

Avviandomi a concludere, vorrei dire ancora poche parole sull'emendamento presentato dal Governo relativo all'autotrasporto (è stato detto molto, al riguardo, quindi non vorrei dilungarmi sul punto): come sostenuto da chi mi ha preceduto, si tratta di un intervento per la sicurezza dei cittadini che garantisce trasparenza, tracciabilità e rispetto delle regole. Si possono così sintetizzare gli emendamenti che sono stati oggi sottoposti all'attenzione dell'Assemblea e che riguardano l'autotrasporto. Sono il frutto di una intensa trattativa che ha visto tutte le parti interessate dibattere per sette mesi al fine di completare la riforma di liberalizzazione del settore. L'accordo è stato ampio e ricalca pienamente i contenuti dei protocolli sulla legalità, trasparenza e tracciabilità che recentemente (come ricordato dal collega Stiffoni) il ministro Maroni ha sottoscritto allo scopo di premiare le imprese che intendono operare nella legalità e nel rispetto delle regole. In questi emendamenti si creano i presupposti perché il nostro trasporto possa essere più europeo, più sicuro e più trasparente.

Per tutte queste motivazioni, a nome del Gruppo LNP, dichiaro il voto favorevole sul provvedimento in esame. (*Applausi dal Gruppo LNP. Congratulazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILIPPI Marco (*PD*). Signora Presidente, onorevoli colleghi, signor sottosegretario Giachino, il Gruppo del Partito Democratico, nell'esaminare il disegno di legge in votazione («Conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo»), pur comprendendo le ragioni delineate nell'oggetto del provvedimento non si è potuto esimere dal valutare la non effettiva rispondenza del contenuto delle norme alle finalità espresse in titolo. Come pure indisgiungibile è un giudizio di merito su siffatto provvedimento da una valutazione più complessiva sull'intero processo di privatizzazione intrapreso con riguardo alla compagnia di navigazione Tirrenia e alle compagnie di navigazione regionali ad essa collegate.

A complicare ulteriormente la situazione è poi intervenuto l'emendamento del Governo, già oggetto di decreto-legge, frutto di recepimento di

accordo tra le parti ed inerente ad aspetti salienti della regolamentazione dell'autotrasporto nel nostro Paese, che – come segnalato negli interventi dei colleghi Legnini e Zanda – niente ha a che vedere con il provvedimento in esame.

Rileviamo che a niente sono valsi gli emendamenti che abbiamo presentato, pochi ed essenziali, esclusivamente finalizzati a ricondurre il provvedimento in questione ad una più rigorosa osservanza della sua dichiarata finalità, quella cioè di garantire in questa fase delicata di chiusura del processo di privatizzazione il mantenimento di linee di credito finalizzate esclusivamente all'esercizio dei collegamenti di trasporto da e verso le isole del nostro Paese. Allo stesso modo, dispiace che a niente siano valsi anche i reiterati tentativi, svolti prima in Commissione e poi in Aula (ieri, ma anche oggi), di chiedere una sede più appropriata per recepire i contenuti di quell'accordo sull'autotrasporto siglato tra Governo e alcune categorie, inserendolo però in una cornice normativa più organica ed adeguata, anche prefigurando la disponibilità da parte nostra ad accogliere la richiesta di procedure abbreviate di approvazione.

Signor Sottosegretario, tutto ciò ci fa dire che, almeno nella sostanza, avete perso un'occasione di dialogo e di condivisione che vi era stata offerta e che avete invece sdegnosamente rifiutato tirando dritto per la vostra strada, forti nei numeri, ma davvero deboli nelle argomentazioni. Nella sostanza prendiamo atto di un'azione di governo, in questo settore dei trasporti, ormai logora, che si caratterizza per un procedere a tentoni, facendo volutamente una gran confusione tra liberalizzazioni ed apertura dei mercati, con provvedimenti discutibili di privatizzazione i cui effetti non tarderanno purtroppo a rivelarsi per ciò che sono.

Il provvedimento di privatizzazione di Tirrenia, come ricordava ieri nella relazione di minoranza il collega Vimercati, nasce infatti sotto la voluta mistificazione di direttive e richiami dell'Unione europea, rivolte in realtà a ben altri obiettivi. L'Unione europea non ci ha mai chiesto di privatizzare la compagnia di navigazione Tirrenia, semplicemente perché non ce lo può chiedere. Ha chiesto un'altra cosa che rientra nelle sue prerogative e nei suoi obiettivi strategici condivisi da tutti i Paesi ad essa aderenti, quella cioè di aprire un mercato che risulta caratterizzato per certi versi da un monopolista pubblico di Stato e per altri dallo stesso soggetto pubblico in posizione dominante per determinati servizi rispetto agli altri soggetti privati, configurando per il nostro Paese una indebita azione di aiuti di Stato nella copertura dei servizi erogati.

Per risolvere questa non accettabile condizione, l'Unione europea ha chiesto che venissero indicati espressamente quei servizi universali di continuità territoriale e che a garanzia dei quali fosse quantificato il necessario corrispettivo. Non certo l'Unione europea desiderava e chiedeva quello che ancora una volta, dopo la nefasta operazione Alitalia, state facendo, ossia sostituire un monopolista pubblico con uno privato o parapubblico, come nei fatti risulta essere la compagnia di navigazione Mediterranea Holding.

Singolare – giusto per usare un educato eufemismo – è risultato poi il processo di vendita della compagnia di navigazione e dei servizi relativi. Infatti, dopo la manifestazione di interesse da parte di 16 soggetti imprenditoriali, a seguito della conseguente procedura di *due diligence*, un solo soggetto ha presentato un'offerta irrevocabile e giudicata congrua da Fin-tecna. I motivi di tali rinunce sembrano rinvenibili – come dichiarato dall'armatore greco, autorevole esponente della cordata rimasta in gara, e peraltro mai smentito – nella pesante situazione debitoria emersa dalla *data room*, stimata in oltre 500 milioni di euro.

Appare pertanto insolito che la Regione Sicilia, principale azionista con il 37 per cento delle quote della Mediterranea Holding, sia rimasta interessata al rilevamento della compagnia di navigazione Tirrenia e di quella regionale Siremar, con lo stato di indebitamento che ho testé rappresentato, dopo aver manifestato precedentemente la sua indisponibilità a rilevare gratuitamente la sola compagnia di navigazione regionale Siremar, per garantirne il processo di privatizzazione come parallelamente stanno facendo le altre Regioni interessate.

E davvero sinistre sono suonate le affermazioni del vice ministro Vegas nelle sue apprezzabili audizioni di Camera e Senato presso le Commissioni di merito, in cui ha serenamente dichiarato che se la procedura di vendita fallisce il Governo intende procedere con il piano B, ossia con lo spezzatino, come si usa dire in gergo. Vale a dire, quindi, con la messa sul mercato delle singole rotte e dei singoli servizi, con buona pace dei livelli occupazionali che ad ogni piè sospinto sono stati garantiti dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ma che invece vengono sconfessati nei piani finanziari presentati nell'offerta di Mediterranea Holding, ma soprattutto con buona pace degli utenti più deboli, i residenti delle piccole isole, ai quali dovrete spiegare la loro condizione di sfigati cittadini di serie B, in uno Stato da tempo non più uguale per tutti e che oggi, con questo Governo, non si pone più neppure il problema della sua continuità territoriale e della relativa salvaguardia dei diritti sanciti dalla nostra Carta costituzionale.

Come pure dispiace non vedere una strategia per il Paese in un settore tanto delicato e vitale come quello dell'autotrasporto, in cui ben altro avrebbe dovuto essere il respiro riformatore di regolazione del mercato e ben altra la prospettiva di sviluppo da perseguire per quel nevralgico settore della logistica. Invece, tra Governo e categorie, un accordo tira l'altro ormai da due anni e, di volta in volta, quello successivo sistematicamente rilancia sul precedente senza neppure verificarne lo stato di attuazione, né valutare le effettive implicazioni di quello che lo sostituisce. Siete ridotti a giocatori di poker che, passando di rilancio in rilancio, sperano che nessuno venga mai a vedere le vostre carte.

Quello che vi proponevamo era nient'altro che la condivisione di una strategia per il Paese, che fosse in grado di correggere la deregolamentazione conosciuta in questi anni dal settore dell'autotrasporto, che tante distorsioni ha generato e che costituisce una grave insidia per il sistema Paese, per un maggiore riequilibrio modale e per una migliore sostenibi-



lità, sia ambientale che sociale, dal punto di vista della sicurezza e del congestionamento urbano e stradale.

Ciò che vi proponevamo non era la semplice individuazione dei costi minimi o della tariffa minima, che nega in principio il concetto di liberalizzazione e di apertura regolata dei mercati, quanto un ventaglio di riforme in grado di dare, in una prospettiva certa, un equilibrio strutturale al settore. Ci si aspettava provvedimenti che, grazie a leve ed incentivi fiscali, fossero in grado nel breve e medio periodo di produrre quell'indispensabile processo di concentrazione di soggetti imprenditoriali la cui attuale polverizzazione è ben lungi dal costituire affermazione di libera imprenditoria ma piuttosto di deregolamentazione selvaggia, sfruttamento inaccettabile della forza lavoro e ricatto occupazionale. Quello che vi proponevamo era l'intensificazione dei controlli, non a caso chiesti *in primis* dagli stessi operatori del settore, per frenare forme di concorrenza scorretta, inaccettabile e pericolosa per l'incolumità delle persone, cosa che purtroppo non avete fatto.

Forse avete avuto ragione voi a declinare l'invito che vi è stato reiteratamente offerto. Per accoglierlo, occorre avere, almeno per il settore del trasporto delle merci, una visione chiara dello sviluppo che si vuol perseguire per il Paese. Cosa che purtroppo non avete, né è ragionevole pretendere, perché non avete neppure in animo di perseguire, come ormai attesta il vostro atteggiamento schizofrenico nell'affrontare una crisi economica di queste proporzioni. Un giorno drammatizzate la situazione per chiedere iniqui sacrifici. Il giorno dopo la crisi è già risolta e il peggio è subito alle spalle, alle vostre spalle. La credibilità di un Governo e della maggioranza che lo sostiene non è merce che si trova in commercio di questi tempi.

Ed in fondo è per questi semplici motivi che non possiamo che prendere le distanze da provvedimenti mal confezionati, che risultano inaccettabili prima ancora che nel merito, per un metodo ed un modo di fare che non può appartenerci. Conseguentemente il nostro sarà un voto contrario. (*Applausi dal Gruppo PD*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRILLO (*PdL*). Signora Presidente, il Gruppo del PdL, per i motivi esposti dal relatore, da me stesso nel precedente intervento e anche dal collega Cicolani, voterà a favore di questo provvedimento. In sede di dichiarazione di voto finale, voglio rispondere ad alcune osservazioni avanzate dai colleghi che mi hanno preceduto e, in particolare, dal collega Marco Filippi, che io stimo e che giudico un validissimo interlocutore nella Commissione che ho l'onore di presiedere.

Occorre puntualizzare almeno un paio di passaggi, altrimenti si rischia di creare confusione. Il senatore Marco Filippi ha ragione nel sostenere che l'Unione europea non ha mai chiesto al nostro Paese di privatiz-

zare Tirrenia; l'Unione europea da più di 10 anni insiste sulla necessità e, quindi, sull'obbligo di liberalizzare l'intero settore del cabotaggio marittimo. Accettando questo principio, che l'Italia ha accettato, come hanno fatto gli altri Paesi, come si può liberalizzare questo settore (con una misura che non abbiamo, purtroppo, ancora realizzato con i servizi pubblici locali, dai rifiuti, all'acqua e al gas), tenendo in vita una società che, solo l'anno scorso, è costata all'erario pubblico 210 milioni? È ovvio che l'accettazione del principio della liberalizzazione da introdurre in questo settore postula l'immediata privatizzazione della Tirrenia. Non è l'Unione europea ad obbligarci a privatizzare la Tirrenia; è la realtà del mercato e dei fatti che ci obbliga a procedere lungo questa strada, sperando di trovare degli interlocutori validi, che sappiano, nel tempo, non umiliare il cospicuo patrimonio di persone e di esperienze accumulato dalla Tirrenia in questi anni, ma sapendo che è un percorso stretto.

Al riguardo anche ricollegandomi a quanto detto dal senatore Sircana, ricordo che questo processo di liberalizzazione e di privatizzazione non è nato da due mesi, ma agli inizi degli anni 2000 ed è stato consolidato da decisioni importanti assunte anche dal Governo Prodi quando, con la finanziaria del 2007, stabilì che il tempo per rinnovare le concessioni doveva essere tale per cui le stesse non potevano superare il 2012 e dovevano rispettare i criteri stabiliti dal CIPE. Su questo punto dobbiamo intenderci: nessuno ha obbligato l'Italia a fare questa privatizzazione, è il mercato che ci obbliga a comportamenti coerenti.

Voglio poi ribadire che sia il Governo precedente, il Governo Prodi, sia questo Governo in questi anni sono andati avanti con coerenza attraverso l'adozione della finanziaria, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112 (dove si è stabilito che per le tratte gestite dalle Regioni dovranno essere responsabilizzate le Regioni), e del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135. Con tale decreto si è stabilito che il termine entro il quale doveva concludersi il processo di privatizzazione era appunto il 30 settembre 2009 e con ciò si è dato spazio alla vendita e alla privatizzazione di alcune società controllate da Tirrenia, come la Caremar, con un'operazione che ha interessato sia la Campania sia il Lazio. Siamo poi arrivati al bando della Fintecna, bando che ha inizialmente suscitato l'interesse di ben 16 gruppi, tra fondi comuni e società italiane ed estere. Purtroppo, secondo la mia chiave di lettura e per i motivi ricordati dal senatore Sircana, è intervenuta una crisi devastante, che ha toccato da vicino anche questo settore. Pertanto, 15 interlocutori (che, a nostro giudizio, potevano dare senso a una gara pubblica) si sono ritirati, e ne è rimasto uno solo.

Anche a me, personalmente, sfuggono i motivi per i quali la Regione Sicilia si candida in questo momento a diventare l'azionista di riferimento, salvo pensare, come forse ogni tanto immagina il Presidente di quella magnifica Regione, che la Sicilia possa diventare la più grande piastra logistica del Mediterraneo per i traffici di passeggeri. Evidentemente, però, io non ho interlocuzione con il presidente Lombardo e non posso fare tale affermazione. Tutto il processo, però, è andato avanti con molta coerenza.

Voglio dire al collega Zanda, e anche ad altri colleghi, che hanno cercato di ridimensionare la portata del decreto sostenendo che noi stiamo approvando un decreto per nominare un commissario, che non è così. Questo passaggio deve essere chiaro. Il decreto è stato adottato dal Governo per garantire la continuità del servizio. La norma più importante all'interno di questo decreto è quella che stabilisce che i finanziamenti che le banche daranno per continuare la gestione corrente, in caso di – possibile, non auspicabile – fallimento, andranno in pre-deduzione: quindi le banche, sentendosi garantite, certamente offriranno ancora fidi, l'ossigeno necessario a far sì che Tirrenia vada avanti. La parte più importante non è aver nominato un commissario, che anche a me sembra poco responsabilizzato, per come sono scritte le norme, ma è aver garantito la continuità del servizio superando le incertezze che la grave crisi del settore ha ingenerato all'interno di questo processo. (*Brusio*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, penso che dobbiate consentire al senatore Grillo di terminare la propria dichiarazione di voto senza che sia costretto ad urlare per farsi ascoltare.

GRILLO (*PdL*). Il senso di questo decreto è una risposta all'altezza della situazione per le incertezze create nel settore a causa di questa grande crisi. Si tratta a mio parere di un decreto tempestivo, che obbligherà Fintecna a dimostrare la necessaria intelligenza per avviare un dialogo costruttivo con l'unico interlocutore esistente al fine di portare avanti questa trattativa in modo positivo. Il senatore Marco Filippi e il senatore Sircana si chiedevano cosa accadrebbe se per caso la trattativa non dovesse andare a buon fine. Credo che oggi ci dobbiamo solo limitare a fare gli scongiuri e ad augurarci che questo accordo vada avanti, se è vero com'è vero che l'orientamento del Governo è quello di portare avanti la trattativa apportando miglioramenti ed integrazioni e dimostrando la necessaria elasticità per ottenere il risultato.

Per quanto riguarda la questione riferita all'autotrasporto, sulla quale mi pare di avere già dato una risposta durante l'esame dell'emendamento 1.5, il senatore Filippi citava molto precisamente l'opinione dell'*Antitrust*. Sul punto, vorrei dire la mia opinione, che è la seguente. Rispetto l'*Antitrust*, che è una istituzione che nel tempo ha acquisito credibilità, e credo che i pareri, le opinioni, le valutazioni e le considerazioni che essa esprime debbano essere da parte nostra raccolti e valutati con la massima attenzione. Fino a prova contraria, tuttavia, l'*Antitrust* non ha il compito di approvare le leggi; quindi, sebbene le valutazioni formulate siano meritevoli della massima attenzione, noi (come spesso dicono i giuristi quando osservano che i fatti precedono sempre la norma, la produzione del diritto e quindi delle leggi), nel decidere non possiamo ignorare la realtà nella quale in questo momento vivono il Paese, il settore del cabotaggio, la realtà della Tirrenia, con il rilevante carico di dipendenti, nei confronti dei quali credo abbiamo fatto bene ad approvare gli ordini del giorno che ne auspicano la tutela, di tutti, compresi quelli che il vice ministro

Vegas, nella sua pregevolissima relazione, dice che sono a rischio. Dobbiamo assumerci le nostre responsabilità e tenere presente quanto diceva il Sottosegretario quando parlava di possibile blocco, di possibile crisi, di una condizione estremamente difficile in cui si sarebbe venuto a trovare il nostro Paese nel caso non avessimo dato una risposta normativa ad un accordo sottoscritto dalle parti.

È per questi motivi, signora Presidente, che il Gruppo del PdL conferma il voto favorevole alla conversione del decreto-legge. (*Applausi dal Gruppo PdL e dai banchi del Governo*).

INCOSTANTE (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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 la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, del disegno di legge composto del solo articolo 1, nel testo emendato, con il seguente titolo: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo», con l'intesa che la Presidenza si intende autorizzata ad effettuare i coordinamenti che si rendessero necessari.

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

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

#### **Commissioni permanenti, autorizzazione alla convocazione**

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, si sono così conclusi i lavori della seduta antimeridiana. Pertanto, le Commissioni sono autorizzate a convocarsi anche immediatamente o ad anticipare le convocazioni già diramate, in particolare le Commissioni 5ª e 10ª, impegnate nell'esame del decreto-legge recante misure urgenti in materia di energia, all'ordine del

giorno della seduta pomeridiana odierna, cosicché la discussione del provvedimento possa iniziare in Aula nei tempi stabiliti.

### **Per lo svolgimento e la risposta scritta ad interrogazioni**

GARAVAGLIA Massimo (*LNP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GARAVAGLIA Massimo (*LNP*). Signora Presidente, intervengo per annunciare un'interrogazione depositata oggi, che riguarda una situazione particolare del Comune di Magenta, dove c'è una società storica, la Novaceta, con ben 200 dipendenti in cassa integrazione. Ebbene, per qualche strano motivo pare che la proprietà non consenta il pagamento delle indennità di disoccupazione, adducendo scuse e motivi particolari.

Ovviamente, la situazione è molto complicata per queste famiglie, visto che la cassa integrazione è prevista per tutto l'anno in corso. Pertanto, l'interrogazione è di per sé urgente, però volevamo sottolineare la questione all'Aula proprio per la necessità di intervenire in tempi molto rapidi.

BERTUZZI (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTUZZI (*PD*). Signora Presidente, anch'io desidero annunciare un'interrogazione su una questione che richiede un intervento molto urgente. In un Comune della Provincia di Ferrara, si è riaperto un pozzo da cui continuano ad uscire acqua metanosa e metano allo stato gassoso. Il sindaco del Comune di Berra, insieme al prefetto di Ferrara, ha chiesto un intervento all'unità locale regionale del Ministero dello sviluppo economico, che è competente in tema di ripristino della sicurezza in questi casi.

La sezione dell'UNMIG (Ufficio nazionale minerario per gli idrocarburi e le georisorse) ha effettuato il sopralluogo e ha invitato il sindaco a recintare la zona, mettendo dei cartelli che attestano la pericolosità del luogo. È stato però comunicato al sindaco che, pur nell'urgenza, l'Ufficio non è in grado di intervenire per mancanza di risorse. Ma si tratta di soli 11.000 euro: questa situazione veramente non è sostenibile, e peraltro è molto pericolosa, perché il metano continua ad uscire. Il pozzo si trova nelle vicinanze del centro abitato, per cui i pericoli di incendio sono molto elevati.

Chiedo quindi alla Presidenza di allertare immediatamente il Ministero competente. (*Applausi dal Gruppo PD*).

CECCANTI (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CECCANTI (*PD*). Signora Presidente, vorrei sollecitare una risposta del Ministro dei trasporti alla mia interrogazione 4-03323 del 15 giugno 2010, firmata da vari colleghi di diversi Gruppi parlamentari. Si riferisce a un'ondata di multe anomale, dovute all'installazione di telecamere senza preavviso ai cittadini, presenti in varie zone di alcuni Comuni.

LANNUTTI (*IdV*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LANNUTTI (*IdV*). Signora Presidente, sollecito la risposta ad una serie di interrogazioni che riguardano la CONSOB.

Ne ho presentate almeno 22 o 23; l'ultima è l'interrogazione 3-01420, che riguarda la presenza di una vera e propria «parentopoli» all'interno della CONSOB. Ora, questi presidenti vicari della CONSOB – che hanno sostituito Cardia, che, per riconoscenza, il Governo ha nominato alla presidenza delle Ferrovie dello Stato – si permettono di affermare – e lo dico ai senatori della Repubblica in nome della dignità di questo Senato – che gli atti di sindacato ispettivo sarebbero basati sul presupposto di plichi arrivati in forma anonima. Non so in base a quale virtù taumaturgica – non so se fa l'indovino – questo signor Conti, presidente vicario, ancora oggi su «l'Unità» scrive una lettera dicendo che sarebbe stato fatto questo atto di sindacato ispettivo su presupposti anonimi. Non è una lettera anonima! Questo plico mi è arrivato con tanto di nome e di indirizzo sul retro della busta; per questo ho sollevato una serie di questioni che riguardano la «parentopoli» alla CONSOB, se siano state fatte assunzioni dirette, se siano stati fatti concorsi interni, non so se veritieri, pubblici o truccati. Questo non lo so.

Concludo, signora Presidente, e ringrazio tutti i colleghi, perché nessun burocrate si può permettere di dare indicazioni o confutare le iniziative di un senatore della Repubblica: nessuno se lo può permettere, ne va della dignità del Senato. Non so se questo signor Vittorio Conti fa il presidente vicario o fa di professione l'indovino. Voglio informare l'Assemblea che in base a quell'esposto che ho ricevuto, e che non è anonimo, ho presentato esposti/denunce, tramite il Comando dei carabinieri del Senato, alle Procure della Repubblica di Roma e di Milano per accertare se all'interno di questa CONSOB, di queste autorità pseudo-indipendenti, avvengono fatti di una gravità inaudita.

Ricordo infine che sotto la gestione di Cardia e di questo signor Conti si sono avuti *crac* finanziari e industriali che hanno ridotto sul lastrico centinaia di migliaia di risparmiatori e messo in mezzo alla strada le famiglie. Ringrazio per l'attenzione e auspico che il Governo, nella persona del Ministro dell'economia e delle finanze, venga a rispondere su fatti di una gravità estrema: non per l'indipendenza di queste pseudo-autorità, ma per la dignità dei senatori della Repubblica.

PERDUCA (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PERDUCA (*PD*). Presidente, sollecito l'interrogazione 4-03465, depositata il 15 luglio scorso, relativa alla XVIII Conferenza internazionale sull'AIDS.

Il nostro Governo non ha deciso di partecipare con una rappresentanza governativa, ma soltanto diplomatica, e, cosa ancor più grave, non ha fatto sapere ai convenuti quali siano le sue intenzioni relativamente al conferimento delle due quote promesse, ma non mantenute, di finanziamento al fondo ONU su AIDS, malaria e tubercolosi. Si tratta di due *tranche* di 130 milioni di dollari promesse dal Governo Prodi e non mantenute dal Governo Berlusconi: il Governo Prodi, però, aveva soltanto incrementato quanto stabilito dal Governo Berlusconi nel 2001 al momento della creazione del fondo stesso. Ne va non soltanto della credibilità del nostro Governo nel consesso internazionale delle Nazioni Unite in materia di salute e di aiuto alle popolazioni bisognose, in buona parte situate in Africa e in Asia centrale, ma anche del possibile boicottaggio di tutta una serie di programmi che avevano fatto conto su questi 260 milioni.

Concludo il richiamo facendo anche notare che l'assenza del Governo italiano a quella Conferenza ha fatto sì che calasse la censura sui mezzi di comunicazione in Italia, perché non si è potuto vedere un solo servizio sulle reti radiotelevisive pubbliche relativamente alla riunione di Vienna. Ci sono ancora due giorni di tempo per rispondere.

D'UBALDO (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'UBALDO (*PD*). Sollecito una risposta del Governo all'interrogazione 3-01366 dell'8 giugno, che ho presentato con il collega Milana in ordine al fatto che, mentre il Governo ha predisposto, anche con la recente manovra, operazioni drastiche di riduzione delle cosiddette spese per la rappresentanza politico-amministrativa nei Comuni, nello Stato, e così via, un ente come EUR Spa, che non è solo struttura romana ma ha anche carattere nazionale, proprietà al 90 per cento del Ministero dell'economia, nei mesi passati ha dato vita, nel silenzio generale e senza una procedura trasparente, alla creazione di tre nuove società. A noi pare che l'operazione sia francamente inammissibile e comunque incoerente.

Vorremmo che il Governo desse una risposta circa la coerenza tra quello che si enuncia nei vari provvedimenti, anche testé presentati, e gli atti che si compiono in società partecipate dallo Stato.

FILIPPI Alberto (*LNP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILIPPI Alberto (*LNP*). Signora Presidente, sollecito la risposta all'interrogazione 4-03457, rivolta al ministro Fazio, circa la problematica degli atti sperimentali sui principi attivi farmaceutici.

Si tratta di un annoso problema che perseguita l'industria di produzione dei principi attivi farmaceutici, una eccellenza tutta italiana, nella qualità e nella quantità (l'Italia è *market leader* a livello mondiale nella produzione di questi prodotti). Ebbene, queste aziende rischiano di fallire o di fuggire in altri Paesi in quanto sono sommerse da una assurda e ingiustificata burocrazia, tutta italiana, in seguito al difforme recepimento, rispetto a quanto avvenuto negli altri Paesi europei, delle norme comunitarie, che evidentemente dà un potere assurdo e insensato ai timbri della burocrazia, uccidendo una produzione – ripeto – di eccellenza sia per quantità che per qualità.

PRESIDENTE. La Presidenza si attiverà sicuramente per sollecitare il Governo rispetto a tutti gli strumenti ispettivi che sono stati qui richiamati e che non sono ancora stati evasi.

**Per una rapida conclusione dell'esame  
del disegno di legge in materia di persone scomparse**

DI GIOVAN PAOLO (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI GIOVAN PAOLO (*PD*). Signora Presidente, intendo rettificare un precedente intervento sull'ordine dei lavori, in cui avevo ricordato l'attività, credo abbastanza pregevole, di elaborazione di un testo di legge – e mi fa piacere sia presente il collega Saltamartini che vi ha molto lavorato – sulle persone scomparse, che riguarda veramente le persone di qualsiasi colore di questo Paese.

Il provvedimento, nella forma di testo unificato, nonostante l'accordo per la sede deliberante è fermo da più di un anno in attesa del parere della Commissione bilancio. Avevo chiesto alla Presidenza di sollecitare tale pronuncia: mi è stato gentilmente fatto presente – e ho il piacere di ricordarlo – che non siamo ostaggio della Commissione bilancio, la quale ha cercato di non esprimere un parere negativo. Invero, sull'unico articolo che riguarda i permessi di lavoro retribuiti (dieci all'anno) per le famiglie che perdono un familiare e non sanno dove sia finito, il Ministro dell'economia tiene in ostaggio la destra, la sinistra e il centro di questo Paese.

Credo che qualsiasi funzionario, anche solo di buon cuore, del Ministero dell'economia che ha sotto gli occhi questa richiesta debba dare risposta alla 5ª Commissione e permetterci di proseguire l'esame del provvedimento in sede deliberante.

SALTAMARTINI (*PdL*). Domando di parlare.



PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SALTAMARTINI (*PdL*). Signora Presidente, mi associo alla richiesta del collega. Il testo è stato presentato, spero che la Commissione bilancio possa avere al più presto la possibilità di esprimere il proprio parere. D'altra parte, ritengo ingiusto che un problema così importante e serio sia affrontato nel nostro Paese solo da trasmissioni televisive. Spero che a seguito della sollecitazione della Presidenza il provvedimento possa essere rapidamente calendarizzato per l'approvazione finale.

PRESIDENTE. Vorrei dire ai senatori Di Giovan Paolo e Saltamartini che la Presidenza si è già attivata presso la Commissione bilancio; la loro richiesta, tuttavia, è più relativa ad una risposta del Governo.

La Presidenza conferma che si attiverà rispetto a tutte le questioni che sono state sollecitate.

### **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 12,29*).



Allegato A

## DISEGNO DI LEGGE

**Conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo (2262)**

**(V. nuovo titolo)**

**Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo (2262)**

**(Nuovo titolo)**

## ORDINI DEL GIORNO

**G1**

DE TONI, PEDICA, BELISARIO, GIAMBRONE, BUGNANO, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI

**V. testo 2**

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2262, di conversione del decreto-legge di conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo;

premesso che:

il Consiglio dei Ministri, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 13 marzo 2009, ha definito i criteri di privatizzazione nonché le modalità di dismissione della partecipazione detenuta dallo Stato, tramite Fintecna S.p.A., nel capitale della società Tirrenia di navigazione S.p.a., autorizzando il Ministero dell'economia e delle finanze ad alienare il 100 per cento della propria partecipazione indiretta nella so-

cietà insieme alle partecipazioni totalitarie detenute da questa nelle Società marittime regionali e non trasferite gratuitamente alle Regioni ai sensi dell'articolo 57 del decreto-legge n. 112/2008, convertito dalla legge n. 133/2008;

l'articolo unico del decreto del 13 marzo 2009 ha posto le seguenti condizioni: l'alienazione della partecipazione deve essere effettuata ricorrendo alla procedura competitiva, trasparente e non discriminatoria con potenziali acquirenti secondo quanto disposto dalla normativa vigente in tema di privatizzazioni; la procedura di dismissione avrà ad oggetto la totalità del capitale di Tirrenia di Navigazione S.p.a.; ai fini della alienazione della partecipazione, il venditore dovrà verificare, anche mediante i propri consulenti, che i piani industriali che verranno richiesti ai potenziali acquirenti risultino coerenti con le convenzioni di servizio pubblico di cui alla legge n. 296/2006 (legge finanziaria 2007);

a seguito della pubblicazione del bando da parte di Fintecna, il 23 dicembre 2009, sono pervenute sedici lettere di manifestazione di interesse. Nelle fasi successive della procedura, le società interessate si sono ridotte a otto, delle quali solo una, la Mediterranean Holding - partecipata dalla regione Sicilia - ha formalizzato entro il termine del 28 giugno un'offerta vincolante, che dovrà essere ora valutata dal Consiglio di Amministrazione di Fintecna

considerato che:

secondo quanto riportato dal vice-ministro on. Giuseppe Vegas in sede di audizione presso la VIII Commissione permanente del Senato (Lavori Pubblici, Comunicazioni) il 14 luglio 2010, il Piano industriale presentato dalla cordata offerente citata in premessa, avente durata coincidente con quella delle nuove convenzioni - 8 anni per Tirrenia e 12 anni per Siremar -, evidenzia l'impegno al mantenimento dell'occupazione sia del personale marittimo che di quello amministrativo, sia a tempo determinato che indeterminato, ad eccezione di 196 unità per la Tirrenia e di 15 unità per la Siremar;

il decreto-legge n. 135/2009, recante «Attuazione di obblighi comunitari», convertito dalla legge n. 166/2009, ha previsto l'estensione al personale in esubero del gruppo Tirrenia dei meccanismi di integrazione salariale, per un importo di 15 milioni per un periodo di 12 mesi a partire dal 2010;

le organizzazioni sindacali del settore, audite a riguardo dalla VIII Commissione permanente del Senato (Lavori Pubblici, Comunicazioni) sempre il 14 luglio 2010, hanno evidenziato come nel Piano industriale citato le misure volte a salvaguardare l'occupazione risultino generiche e previste solo per un periodo di 4 anni, mentre le convenzioni durano rispettivamente 8 e 12 anni,

impegna il Governo:

ad adottare tutte le misure necessarie affinché l'operazione di privatizzazione di Tirrenia e Siremar possa effettivamente concludersi entro

il 30 settembre 2010, evitando che il venir meno delle convenzioni per scaduta proroga determini l'impossibilità per le società concessionarie di svolgere i servizi pubblici di cabotaggio, con evidenti gravi riflessi in termini occupazionali, in ragione della necessaria messa a gara delle singole rotte oggi assentite in convenzione;

a ribadire gli impegni precedentemente assunti riguardo i livelli occupazionali e la continuità contrattuale, nonché a disporre tutti i provvedimenti necessari per affrontare un'eventuale crisi occupazionale generata dal mancato completamento della privatizzazione nei termini previsti.

---

### **G1 (testo 2)**

DE TONI, PEDICA, BELISARIO, GIAMBRONE, BUGNANO, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI

#### **Non posto in votazione (\*)**

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2262, di conversione del decreto-legge di conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo;

premesso che:

il Consiglio dei Ministri, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 13 marzo 2009, ha definito i criteri di privatizzazione nonché le modalità di dismissione della partecipazione detenuta dallo Stato, tramite Fintecna S.p.A., nel capitale della società Tirrenia di navigazione S.p.a., autorizzando il Ministero dell'economia e delle finanze ad alienare il 100 per cento della propria partecipazione indiretta nella società insieme alle partecipazioni totalitarie detenute da questa nelle Società marittime regionali e non trasferite gratuitamente alle Regioni ai sensi dell'articolo 57 del decreto-legge n. 112/2008, convertito dalla legge n. 133/2008;

l'articolo unico del decreto del 13 marzo 2009 ha posto le seguenti condizioni: l'alienazione della partecipazione deve essere effettuata ricorrendo alla procedura competitiva, trasparente e non discriminatoria con potenziali acquirenti secondo quanto disposto dalla normativa vigente in tema di privatizzazioni; la procedura di dismissione avrà ad oggetto la totalità del capitale di Tirrenia di Navigazione S.p.a.; ai fini della alienazione della partecipazione, il venditore dovrà verificare, anche mediante i propri consulenti, che i piani industriali che verranno richiesti ai potenziali acquirenti risultino coerenti con le convenzioni di servizio pubblico di cui alla legge n. 296/2006 (legge finanziaria 2007);

a seguito della pubblicazione del bando da parte di Fintecna, il 23 dicembre 2009, sono pervenute sedici lettere di manifestazione di inte-

resse. Nelle fasi successive della procedura, le società interessate si sono ridotte a otto, delle quali solo una, la Mediterranean Holding - partecipata dalla regione Sicilia - ha formalizzato entro il termine del 28 giugno un'offerta vincolante, che dovrà essere ora valutata dal Consiglio di Amministrazione di Fintecna

considerato che:

secondo quanto riportato dal vice-ministro on. Giuseppe Vegas in sede di audizione presso la VIII Commissione permanente del Senato (Lavori Pubblici, Comunicazioni) il 14 luglio 2010, il Piano industriale presentato dalla cordata offerente citata in premessa, avente durata coincidente con quella delle nuove convenzioni - 8 anni per Tirrenia e 12 anni per Siremar -, evidenzia l'impegno al mantenimento dell'occupazione sia del personale marittimo che di quello amministrativo, sia a tempo determinato che indeterminato, ad eccezione di 196 unità per la Tirrenia e di 15 unità per la Siremar;

il decreto-legge n. 135/2009, recante «Attuazione di obblighi comunitari», convertito dalla legge n. 166/2009, ha previsto l'estensione al personale in esubero del gruppo Tirrenia dei meccanismi di integrazione salariale, per un importo di 15 milioni per un periodo di 12 mesi a partire dal 2010;

le organizzazioni sindacali del settore, audite a riguardo dalla VIII Commissione permanente del Senato (Lavori Pubblici, Comunicazioni) sempre il 14 luglio 2010, hanno evidenziato come nel Piano industriale citato le misure volte a salvaguardare l'occupazione risultino generiche e previste solo per un periodo di 4 anni, mentre le convenzioni durano rispettivamente 8 e 12 anni,

impegna il Governo:

ad adottare tutte le misure necessarie affinché l'operazione di privatizzazione di Tirrenia e Siremar possa effettivamente concludersi entro il 30 settembre 2010, evitando che il venir meno delle convenzioni per scaduta proroga determini l'impossibilità per le società concessionarie di svolgere i servizi pubblici di cabotaggio, con evidenti gravi riflessi in termini occupazionali;

a ribadire gli impegni precedentemente assunti riguardo i livelli occupazionali e la continuità contrattuale, nonché a disporre tutti i provvedimenti necessari per affrontare un'eventuale crisi occupazionale generata dal mancato completamento della privatizzazione nei termini previsti.

---

(\*) Accolto dal Governo.

---

**G2**

FILIPPI Marco, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI, ZANDA

**V. testo 2**

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo,

premesso che:

il provvedimento in esame solleva alcune perplessità, legate al fatto che non risultano evidenti le modalità con cui esso si inserisce nelle procedure di privatizzazione di Tirrenia e Siremar, anche considerato che il termine ultimo per completare il processo di dismissione è fissato al 30 settembre prossimo e che anche tale processo è caratterizzato da alcune criticità, con particolare riguardo alle modalità di svolgimento della gara e di determinazione delle manifestazioni di interesse;

il 6 luglio scorso, il consiglio di amministrazione di Fintecna ha valutato ricevibile l'offerta di Mediterranea Holding di Navigazione, società partecipata per il 37 per cento dalla Regione siciliana e che vede la presenza nell'azionariato di imprese operanti nel settore armatoriale e del trasporto marittimo. Tale offerta, anche nella valutazione offerta dal Vice-Ministro dell'Economia e Finanze Vegas, audito in Commissione, risulta suscettibile di integrazioni e miglioramenti. In base a quanto riportato dal Vice Ministro, nell'ambito dell'offerta vincolante, è stato formalmente accettato lo schema di contratto predisposto da Fintecna, che tra l'altro prevede l'assunzione di impegni concernenti il rispetto delle previsioni relative alla salvaguardia dell'occupazione per un periodo, indicato dal potenziale acquirente, di quattro anni;

tuttavia, nonostante l'impegno al mantenimento dell'occupazione sia del personale marittimo che di quello amministrativo, si fa eccezione per 196 unità per la Tirrenia e di 15 unità per la Siremar, considerate in esubero. A tale riguardo, l'articolo 19-*ter*, c. 22, del decreto legge n. 135 del 2009, ha previsto l'estensione al personale in esubero del Gruppo Tirrenia dei meccanismi di integrazione salariale nel limite di 15 milioni di euro per un periodo di dodici mesi;

andrebbe chiarito se il piano industriale presentato sia effettivamente funzionale al miglioramento del servizio, sembrando in ogni caso necessario evitare che si producano nel medio-lungo periodo conseguenze quali l'incremento delle tariffe, la riduzione dei servizi offerti, che potrebbe mettere a rischio la garanzia del servizio universale e della continuità territoriale con le isole, e tagli al personale;

rimangono forti le preoccupazioni legate alla salvaguardia dei livelli occupazionali nel lungo periodo, in particolare a causa dei 211 esuberi previsti tra Tirrenia e Siremar, nonché del fatto che il piano industriale di Mediterranea Holding prevede un impegno di soli quattro anni

per la salvaguardia dell'occupazione, e la possibilità di cedere l'azienda o rami della stessa dopo un solo anno;

considerato che:

il DPCM 13 marzo 2009, che definisce le modalità e i termini di realizzazione dell'operazione di privatizzazione del Gruppo Tirrenia, stabilisce altresì l'impegno del Governo ad adottare «adeguate misure di salvaguardia dei livelli occupazionali e di tutela nei confronti dei dipendenti del Gruppo Tirrenia»;

lo stesso Vice Ministro dell'Economia Vegas ha affermato in sede di audizione che, per quanto riguarda l'adeguatezza del piano industriale, anche sotto il profilo sociale, la gara è ancora in corso e che Fintecna sta svolgendo le opportune verifiche;

impegna il Governo:

a tenere fede agli impegni assunti in merito alla salvaguardia dell'occupazione per i dipendenti di Tirrenia e Siremar, adottando tutte le misure necessarie a garantire che il processo di privatizzazione non produca nefaste conseguenze sui livelli occupazionali e contrattuali dei lavoratori.

---

## **G2 (testo 2)**

FILIPPI Marco, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI, ZANDA (\*)

**Non posto in votazione (\*\*)**

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo,

impegna il Governo a tenere fede agli impegni assunti in merito alla salvaguardia dell'occupazione per i dipendenti di Tirrenia e Siremar, adottando tutte le misure necessarie a garantire che il processo di privatizzazione non produca nefaste conseguenze sui livelli occupazionali e contrattuali dei lavoratori.

---

(\*) Aggiungono la firma in corso di seduta le senatrici Incostante e Armato.

(\*\*) Accolto dal Governo.

---



**G100**

BELISARIO, GIAMBRONE, BUGNANO, CAFORIO, CARLINO, DE TONI, DI NARDO, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI, PEDICA

**Non posto in votazione (\*)**

Il Senato,

in sede di conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo;

presto atto che:

in data 20 luglio 2010 il Governo ha presentato, in Senato, un emendamento al disegno di legge di conversione citato che ripropone il testo di un decreto-legge approvato dal Consiglio dei Ministri in data 16 luglio 2010 - e non ancora pubblicato nella Gazzetta Ufficiale - che dispone interventi a sostegno dell'autotrasporto stradale. Il testo di tale decreto legge, trasformato in emendamento, come scritto in un nota ufficiale de Governo «modifica la normativa vigente per conseguire obiettivi primari di interesse collettivo, quali la tutela degli addetti e la sicurezza della circolazione e, nel contempo, rendere più competitivo il settore dell'auto-trasporto di merci su strada, che ha particolarmente risentito della congiuntura economica sfavorevole oltre che del forte aumento del costo del gasolio. L'intervento regolatorio garantisce un migliore equilibrio commerciale dei ruoli dei vettori e dei committenti, attraverso gli accordi di settore per categorie merceologiche e gli accordi tra le organizzazioni associative di categoria che interagiscono all'interno della filiera logistica»;

rilevato, quindi, come:

il citato emendamento - che tratta di materia distinta e non affine rispetto al decreto legge «madre» è stato ritenuto ammissibile dalla Presidenza del Senato pur in vigenza non solo dell'articolo 97 del Regolamento («Sono improponibili (..) emendamenti e proposte che siano estranei all'oggetto della discussione») ma anche di un parere della Giunta per il Regolamento del Senato, pronunciato in data 8 novembre 1984, che ha sancito che: «in sede di conversione di un decreto-legge, la norma del primo comma dell'articolo 97 del Regolamento - secondo la quale non sono proponibili emendamenti che siano estranei all'oggetto della discussione - deve essere interpretata in modo particolarmente rigoroso, che tenga conto anche della indispensabile preservazione dei caratteri di necessità e di urgenza già verificati con la procedura prevista dall'articolo 78 del Regolamento, con riferimento sia al decreto-legge che al disegno di legge di conversione»;

rilevato, inoltre che:

tali operazioni di «trasposizioni legislative» stanno diventando nel corso di questa legislatura un *modus operandi*, ma il ripetersi di questa

prassi è sempre meno accettabile sotto il profilo costituzionale, normativo e regolamentare. Le Assemblee parlamentari vengono - di fatto espropriate della funzione legislativa anche perché, qualora le norme trasposte in un decreto dovessero essere soppresse in corso d'esame (caso ancora diverso sarebbe rappresentato dalla reiezione dell'emendamento con cui si opera la trasposizione), esse rimarrebbero comunque efficaci, data la vigenza di altri decreti legge contenenti l'identico articolato;

valutata comunque la presenza di emendamento governativo riguardante la regolarità dei trasporti pubblici;

ritenuto che un sistema di mobilità pubblica moderna ed efficiente rappresenta un obiettivo strategico per la costruzione di politiche volte a promuovere lo sviluppo sostenibile, strategie di crescita economica e di progresso sociale, migliori condizioni di tutela della salute dei cittadini nell'ottica e nel rispetto degli accordi del protocollo di Kyoto e del programma di riduzione di gas dannosi dell'Unione europea. Sotto tale profilo appare rilevante constatare che il trasporto su rotaia produce il 92 per cento in meno di anidride carbonica rispetto al trasporto su gomma e l'88 per cento in meno rispetto all'aereo;

il trasporto integrato del sistema di mobilità pubblica costituito da linee ferroviarie e sistemi di trasporto pubblico locale dovrebbe disegnare la strategia gestionale primaria del complessivo trasporto delle merci e delle persone;

l'obiettivo del miglioramento dei servizi di trasporto ferroviario assume straordinaria rilevanza rispetto alle potenzialità di crescita del Paese e, in particolare, della crescente esigenza di orientare la politica dei trasporti ad un progressivo trasferimento sulla infrastruttura ferroviaria di quote del traffico che attualmente transita su strade ed autostrade;

impegna il Governo:

a promuovere lo sviluppo di una mobilità sostenibile, favorendo il trasporto su rotaia, riducendo contestualmente il trasporto privato su gomma, quale responsabile della maggior parte delle emissioni di anidride carbonica delle aree urbane, con particolare riferimento al settore delle merci;

a reperire adeguate risorse finalizzate all'acquisto di nuovi treni per pendolari, per il servizio pubblico locale, per il rinnovo dei contratti di servizio e per gli investimenti necessari a garantire la sicurezza ed il rinnovamento del parco mezzi ferroviario, nel quadro di una equilibrata distribuzione tra i vari ambiti territoriali del Paese.

---

(\*) Accolto dal Governo come raccomandazione.

---

## ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE (\*)

## Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

---

(\*) Approvato, con modificazioni al testo del decreto-legge, il disegno di legge composto del solo articolo 1.

## ARTICOLO 1 DEL DECRETO-LEGGE

## Articolo 1.

1. Nelle more del completamento della procedura di dismissione in corso dell'intero capitale sociale della Tirrenia di Navigazione S.p.A. ed in considerazione del preminente interesse pubblico connesso alla necessità di assicurare la continuità del servizio pubblico di cabotaggio marittimo:

*a)* in deroga a quanto previsto dagli statuti di Tirrenia di Navigazione S.p.A. e di Siremar S.p.A., nonché dalle disposizioni in materia contenute nel codice civile, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro cinque giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, si provvede alla nomina di un amministratore unico delle suddette società, al quale sono conferiti i più ampi poteri di amministrazione ordinaria e straordinaria. Detti amministratori unici resteranno in carica fino al 30 settembre 2010 ovvero, se anteriore, fino alla data di cessione dell'intero capitale di Tirrenia di Navigazione S.p.A. I consigli di amministrazione della Tirrenia di Navigazione S.p.A. e di Siremar S.p.A. in carica alla data di entrata in vigore del presente decreto decadono con effetto dalla data di adozione del decreto del citato Ministro dell'economia e delle finanze;

*b)* la responsabilità civile ed amministrativa per i comportamenti, gli atti e i provvedimenti posti in essere, nel periodo in cui restano in carica gli amministratori unici di cui alla lettera *a)*, dagli stessi amministratori unici, dai componenti del collegio sindacale, dal dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari è posta a carico esclusivamente delle società interessate. Negli stessi limiti è esclusa la responsabi-

lità amministrativo-contabile dei citati soggetti, dei pubblici dipendenti e dei soggetti comunque titolari di incarichi pubblici. Lo svolgimento di funzioni di amministrazione, direzione e controllo, nonché di sindaco o di dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari nelle società in questione non può costituire motivo per ritenere insussistente, in capo ai soggetti interessati, il possesso dei requisiti di professionalità richiesti per lo svolgimento delle predette funzioni in altre società;

c) a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto e fino al 30 settembre 2010 ovvero, se anteriore, fino alla data di perfezionamento della cessione dell'intero capitale sociale di Tirrenia di Navigazione S.p.A., è consentita l'erogazione da parte di banche o intermediari autorizzati di nuovi finanziamenti, ovvero, relativamente ai finanziamenti già concessi in virtù di contratti sottoscritti e vincolanti anteriormente alla medesima data, della quota non ancora erogata. I crediti derivanti da tali nuovi finanziamenti sono equiparati ai crediti prededucibili di cui all'articolo 111 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267. I creditori sono esclusi dal voto in sede di eventuali procedure concorsuali e dal computo delle maggioranze previste per l'approvazione del concordato preventivo ai sensi dell'articolo 177 del citato regio decreto n. 267 del 1942, nonché dalla percentuale dei crediti prevista per l'accordo di ristrutturazione dei debiti ai sensi dell'articolo 182-bis del medesimo regio decreto n. 267 del 1942. Gli atti, le garanzie e i pagamenti relativi a detti nuovi finanziamenti non sono soggetti all'azione revocatoria. Tirrenia di Navigazione S.p.A. utilizza i predetti nuovi finanziamenti esclusivamente per fronteggiare i fabbisogni di liquidità derivanti dalla gestione corrente, ovvero per finanziare la Siremar S.p.A. per le medesime finalità;

d) i crediti derivanti dai nuovi finanziamenti di cui alla lettera c) sono garantiti da Fintecna-Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A., alle condizioni e nei termini previsti dalla comunicazione della Commissione europea 2009/C 16/01 del 22 gennaio 2009, e successive modificazioni.

## EMENDAMENTI

### 1.1

FILIPPI Marco, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI, ZANDA

**Le parole da: «Al comma 1,» a: «ordinaria amministrazione» respinte; seconda parte preclusa**

*Al comma 1, lettera a), primo periodo, sostituire le parole: «i più ampi poteri di amministrazione ordinaria e straordinaria» con le seguenti: «poteri di ordinaria amministrazione finalizzati a condurre a termine la privatizzazione delle suddette società e ad assicurare la regolarità del ser-*

vizio pubblico di trasporto marittimo e la continuità territoriale con le isole».

---

## 1.2

FILIPPI Marco, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI, ZANDA

### Precluso

*Al comma 1, lettera a), primo periodo, sostituire le parole: «i più ampi poteri di amministrazione ordinaria e straordinaria» con le seguenti: «poteri di ordinaria amministrazione finalizzati ad assicurare i servizi di continuità territoriale con le isole».*

---

## 1.3

FILIPPI Marco, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI, ZANDA

### Respinto

*Al comma 1, sopprimere la lettera b).*

---

## 1.4

DE TONI, PEDICA, BELISARIO, GIAMBRONE, BUGNANO, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI

### Id. em. 1.3

*Al comma 1, sopprimere la lettera b).*

---

## 1.5

FILIPPI Marco, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI, ZANDA

### Respinto

*Al comma 1, lettera b), primo periodo, sopprimere le parole: «civile ed».*

---

**1.6**

FILIPPI Marco, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI, ZANDA

**Respinto**

*Al comma 1, lettera b), sopprimere il secondo periodo.*

---

**1.7**

FILIPPI Marco, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI, ZANDA

**Respinto**

*Al comma 1, lettera b), secondo periodo, sostituire le parole: «Negli stessi limiti è esclusa» con le seguenti: «È comunque fatta salva».*

---

**1.8**

FILIPPI Marco, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI, ZANDA

**Respinto**

*Al comma 1, lettera b), secondo periodo, sopprimere le parole: «, dei pubblici dipendenti e dei soggetti comunque titolari di incarichi pubblici».*

---

**1.9**

DE TONI, PEDICA, BELISARIO, GIAMBRONE, BUGNANO, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI

**Id. em. 1.8**

*Al comma 1, alla lettera b), al secondo periodo, sopprimere le parole: «, dei pubblici dipendenti e dei soggetti comunque titolari di incarichi pubblici».*

---

**1.10**

FILIPPI Marco, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI, ZANDA

**Respinto**

*Al comma 1, lettera b), secondo periodo, sostituire le parole: «, dei pubblici dipendenti e dei soggetti comunque titolari di incarichi pubblici» con le seguenti: «e dei pubblici dipendenti».*

---

**1.11**

FILIPPI Marco, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI, ZANDA

**Respinto**

*Al comma 1, lettera b), sopprimere il terzo periodo.*

---

**1.12**

FILIPPI Marco, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI, ZANDA

**Respinto**

*Al comma 1, lettera b), terzo periodo, dopo le parole: «società in questione» sopprimere la seguente: «non».*

---

**1.13**

FILIPPI Marco, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI, ZANDA

**Le parole da: «Al comma 1,» a: «secondo periodo.» respinte; seconda parte preclusa**

*Al comma 1, lettera c), sopprimere il secondo periodo.*

*Conseguentemente, sopprimere il terzo periodo e il quarto periodo.*

---

**1.14**

FILIPPI Marco, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI, ZANDA

**Precluso**

*Al comma 1, lettera c), sopprimere il secondo periodo.*

---

**1.15**

LA COMMISSIONE

**Approvato**

*Al comma 1, alla lettera c), sostituire l'ultimo periodo con il seguente: «Tirrenia di Navigazione S.p.A. utilizza i predetti nuovi finanziamenti esclusivamente al fine di evitare che sia compromessa la continuità del servizio pubblico di navigazione, con particolare riferimento alla necessità di garantire la continuità territoriale con le isole, nonché per fron-*

teggiate i fabbisogni di liquidità derivanti dalla gestione corrente, ovvero per finanziare la Siremar S.p.A. per le medesime finalità;».

---

**1.16**

FILIPPI Marco, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI, ZANDA

**Precluso**

*Al comma 1, lettera c), ultimo periodo, sostituire le parole: «per fronteggiare i fabbisogni di liquidità derivanti dalla gestione corrente» con le seguenti: «per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo e la continuità territoriale con le isole».*

---

EMENDAMENTO TENDENTE AD INSERIRE UN ARTICOLO  
AGGIUNTIVO DOPO L'ARTICOLO 1, SUBEMENDAMENTI  
E ORDINE DEL GIORNO

**1.0.100 testo corretto/1**

BELISARIO, GIAMBRONE, BUGNANO, CAFORIO, CARLINO, DE TONI, DI NARDO, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI, PEDICA

**Respinto**

*All'emendamento 1.0.100 (testo corretto) sopprimere il comma 1.*

---

**1.0.100 testo corretto/2**

IL RELATORE

**Ritirato**

*All'emendamento 1.0.100 (testo corretto), al comma 1, sopprimere la lettera a).*

---

**1.0.100 testo corretto/3**

IL RELATORE

**Ritirato**

*All'emendamento 1.0.100 (testo corretto), al comma 1, lettera a), sopprimere il capoverso 4-bis.*

---



**1.0.100 testo corretto/4**

IL RELATORE

**Ritirato**

*All'emendamento 1.0.100 (testo corretto), dopo il comma 1, inserire il seguente;*

«1-bis. Le disposizioni di cui al comma 1, lettera a), si applicano dopo sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, subordinatamente al parere favorevole espresso dalla Commissione Europea circa la loro compatibilità con la normativa comunitaria».

**1.0.100 testo corretto/5**

IL RELATORE

**Ritirato e trasformato nell'odg G1.0.100**

*All'emendamento 1.0.100 (testo corretto), dopo il comma 1, inserire il seguente;*

«1-bis. Nel caso che il vettore che effettua il trasporto della merce sia diverso dal soggetto che stipula il contratto di vezione con il caricatore, le disposizioni di cui al comma 1 si applicano solo per il vettore che effettua il trasporto».

**G1.0.100 (già em. 1.0.100 testo corretto/5)**

IL RELATORE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2262,

impegna il Governo ad affrontare e risolvere le problematiche di cui al subemendamento 1.0.100 testo corretto/5.

(\*) Accolto dal Governo.

**1.0.100 testo corretto/6**

BELISARIO, GIAMBRONE, BUGNANO, CAFORIO, CARLINO, DE TONI, DI NARDO, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI, PEDICA

**Respinto**

*All'emendamento 1.0.100 (testo corretto), al comma 2, sopprimere le lettere a), e), f).*

**1.0.100 testo corretto/7**

BELISARIO, GIAMBRONE, BUGNANO, CAFORIO, CARLINO, DE TONI, DI NARDO, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI, PEDICA

**Respinto**

*All'emendamento 1.0.100 (testo corretto), sopprimere i commi 3, 4, 5, 8.*

**1.0.100**

IL GOVERNO

**V. testo corretto**

*Dopo l'articolo ..., inserire il seguente:*

**«Art. 1-bis.**

*(Misure urgenti in materia di trasporto stradale e aereo)*

1. All'articolo 83-*bis*, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a) il comma 4 è sostituito dai seguenti:*

«4. Al fine di garantire la tutela della sicurezza stradale e la regolarità del mercato dell'auto trasporto di merci per conto di terzi, nel contratto di trasporto, stipulato in forma scritta, ai sensi dell'articolo 6, del decreto legislativo 21 novembre 2005, 11.286, l'importo a favore del vettore deve essere tale da consentire almeno la copertura dei costi minimi di esercizio, che garantiscano, comunque, il rispetto dei parametri di sicurezza normativamente previsti. Tali costi minimi sono individuati nell'ambito degli accordi volontari di settore, conclusi tra organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, di cui al comma 16, e organizzazioni associative dei committenti. Tali accordi possono, altresì, prevedere contratti di trasporto di merci su strada di durata o quantità garantite, per i quali è possibile derogare alle disposizioni di cui al presente comma nonché alle previsioni di cui agli articoli 7, comma 3, e 7-*bis* del decreto legislativo 21 novembre 2005, 11.286, ed alle disposizioni in materia di azione diretta.

4-*bis*. Qualora gli accordi volontari previsti al comma 4 non siano stipulati entro il termine di nove mesi, decorrenti dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, l'Osservatorio sulle attività di auto trasporto di cui all'articolo 6, comma 1, lettera g), del decreto legislativo 21 novembre 2005, 11.284, determina i costi minimi, secondo quanto previsto al comma 4. Decorso il termine di cui al primo periodo e in assenza

delle determinazioni dei costi minimi da parte dell'Osservatorio, ai fini di cui al precedente comma 4, da effettuarsi entro i successivi trenta giorni, si applicano anche ai contratti di trasporto stipulati in forma scritta le disposizioni di cui ai commi 6 e 7, ai soli fini della determinazione del corrispettivo.

*4-ter.* Qualora dalla fattura risulti indicato un corrispettivo di importo inferiore a quanto previsto nel comma 4 o, in alternativa, nel comma *4-bis*, l'azione del vettore nei confronti del mittente per il pagamento della differenza si prescrive entro il termine di un anno, decorrente dal giorno del completamento della prestazione di trasporto, salvo diverse pattuizioni fondate su accordi volontari conclusi ai sensi del comma 4.

*4-quater.* In deroga a quanto previsto nei commi 4 e *4-bis*, l'importo del corrispettivo a favore del vettore per le prestazioni di trasporto svolte in esecuzione di un contratto stipulato in forma scritta, ai sensi dell'articolo 6, del decreto legislativo 21 novembre 2005, 11.286, è rimesso all'autonomia negoziale delle parti, ove le suddette prestazioni siano effettuate entro il limite di cento chilometri giornalieri, fatte salve diverse pattuizioni fondate su accordi volontari di settore, conclusi ai sensi del comma 4.

*4-quinquies.* All'atto della conclusione del contratto, il vettore è tenuto a fornire al committente un'attestazione rilasciata dagli enti previdenziali, di data non anteriore a tre mesi, dalla quale risulti che l'azienda è in regola ai fini del versamento dei contributi assicurativi e previdenziali».

*b) il comma 12 è sostituito dal seguente:*

«12. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni di cui al decreto legislativo 9 ottobre 2002, 11.231, il termine di pagamento del corrispettivo relativo ai contratti di trasporto di merci su strada non può, comunque, essere superiore a sessanta giorni, decorrenti dalla data di emissione della fattura da parte del creditore, che deve avvenire entro e non oltre la fine del mese in cui si sono svolte le relative prestazioni di trasporto. È esclusa qualsiasi diversa pattuizione tra le parti, scritta o verbale, che non sia basata su accordi volontari di settore, conclusi tra organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, di cui al successivo comma 16, e organizzazioni associative dei committenti»;

*c) il comma 13 è sostituito dal seguente:*

«13. In caso di mancato rispetto del termine di cui al comma 12, il creditore ha diritto alla corresponsione degli interessi moratori di cui all'articolo 5 del decreto legislativo 9 ottobre 2002, 11.231. Ove il pagamento del corrispettivo avvenga oltre il novantesimo giorno dalla data di emissione della fattura, oltre agli interessi moratori, al committente debitore si applicano le sanzioni di cui al comma 14».

d) dopo il comma 13, è aggiunto il seguente:

«13-bis. Le disposizioni di cui ai commi 12 e 13 si applicano anche alle prestazioni fatturate dagli operatori della filiera, diversi dai vettori, che partecipano al servizio di trasporto di merci su strada»;

e) al comma 14, sostituire le parole: «di cui ai commi 6, 7, 8 e 9» con le seguenti: «di cui ai commi 6, 7, 8, 9, 13 e 13-bis».

2. Al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 6, inserire il seguente:

**«Art. 6-bis.**

*(Disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e scarico. Franchigia)*

1. Nel contratto scritto è indicato il periodo di franchigia, connesso all'attesa dei veicoli per poter effettuare le operazioni di carico e scarico, da calcolarsi dal momento dell'arrivo del vettore al luogo di carico o scarico della merce, che non può essere superiore alle due ore di attesa sia per il carico che per lo scarico. A tal fine, il committente è tenuto a fornire al vettore indicazioni scritte circa il luogo e l'orario in cui sono previste le operazioni di carico o di scarico, nonché le modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico o di scarico.

2. Il committente è tenuto a corrispondere al vettore un indennizzo per il superamento del periodo di franchigia di cui al comma 1, fermo restando il diritto di esercitare l'azione di rivalsa nei confronti dell'effettivo responsabile. Tale indennizzo è dovuto per ogni ora o frazione di ora di ritardo nelle operazioni, ed è commisurato al costo orario del lavoro e del fermo del veicolo, come definiti in sede di Osservatorio sulle attività di autotrasporto di cui all'articolo 6, comma 1, lettera g), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284.

3. Le disposizioni di cui al presente articolo non si applicano in caso di diverse pattuizioni fra le parti, basate sugli accordi volontari fra le organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, di cui all'articolo 83-bis, comma 16, del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e organizzazioni associative di utenti dei servizi di trasporto, con particolare riferimento alle operazioni di carico e scarico nelle strutture della grande distribuzione e dedicate alla movimentazione delle merci nelle aree urbane, e su specifici accordi di programma con le amministrazioni e gli enti competenti per quanto riguarda attività di auto trasporto connesse alla movimentazione delle merci nei porti, negli interporti e nei terminali ferroviari, promossi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4. In caso di contratti non stipulati in forma scritta, il periodo di franchigia connesso alla sosta dei veicoli in attesa di carico o di scarico, non può essere complessivamente superiore alle due ore di attesa sia per il carico che per lo scarico, e si applicano le altre disposizioni di cui ai commi 1, 2 e 3.

5. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le modalità applicative delle disposizioni di cui ai commi da 1 a 4, con particolare riguardo alla definizione della decorrenza dei tempi di franchigia in relazione alle diverse tipologie dei luoghi di carico e scarico, alle modalità di cadenzamento dell'accesso dei veicoli a tali luoghi»;

*b) all'articolo 7, i commi 4 e 5, sono sostituiti dai seguenti:*

«4. Quando il contratto di trasporto non sia stato stipulato in forma scritta, anche mediante richiamo ad un accordo di diritto privato, concluso ai sensi dell'articolo 5, gli organi di polizia stradale che hanno accertato la violazione, da parte del conducente del veicolo con cui è stato effettuato il trasporto, dei limiti di velocità di cui all'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, o la mancata osservanza dei tempi di guida e di riposo di cui all'articolo 174 dello stesso decreto legislativo, verificano la compatibilità delle istruzioni scritte fornite al vettore, in merito all'esecuzione della specifica prestazione di trasporto, con il rispetto della disposizione di cui è stata contestata la violazione. Le istruzioni devono trovarsi a bordo del veicolo e possono essere contenute nella scheda di trasporto o nella documentazione equivalente ovvero allegate alla documentazione equipollente di cui all'articolo 7-bis. In mancanza delle istruzioni di cui sopra a bordo del veicolo, al vettore ed al committente si applicano le sanzioni amministrative pecuniarie previste per le violazioni contestate al conducente. Le stesse sanzioni sono altresì applicate al vettore e al committente quando le istruzioni di trasporto sono incompatibili con il rispetto delle predette norme.

5. In relazione alle esigenze di tutela della sicurezza sociale, quando il contratto di trasporto non sia stato stipulato in forma scritta, anche mediante richiamo ad un accordo di diritto privato concluso ai sensi dell'articolo 5, il committente o un suo delegato alla compilazione, riportano sulla scheda di trasporto o sulla documentazione equivalente di cui all'articolo 7-bis, comma 1, il numero di iscrizione del vettore all'Albo nazionale degli autotrasportatori ovvero allegano alla documentazione ad essa equipollente una dichiarazione scritta di aver preso visione della carta di circolazione del veicolo o di altra documentazione da cui risulti il numero di iscrizione del vettore all'Albo nazionale degli auto trasportatori. qualora non siano riportate tali indicazioni sulla scheda di trasporto o sui documenti equivalenti ovvero non sia allegata ai documenti equipollenti la dichiarazione sopra indicata, al committente è applicata la sanzione prevista dall'articolo 7-bis, comma 4»;

*c) all'articolo 7-bis, il comma 3 è sostituito dal seguente:*

«3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e con il Ministro dell'economia e delle finanze, è stabilito il contenuto della scheda di trasporto, nella quale devono figurare le indicazioni relative al vettore, comprensive del numero di iscrizione all'Albo nazionale degli auto trasportatori, al committente, al caricatore ed al proprietario della merce, nei casi indicati dal decreto stesso, così come definiti all'articolo 2, comma 1, nonché quelle relative alla tipologia ed al peso della merce trasportata, ed ai luoghi di carico e scarico della stessa. Lo stesso decreto individua le categorie di trasporto di merci a collettame, ai fini dell'esenzione dall'applicazione delle disposizioni di cui al presente articolo, nonché i documenti di trasporto previsti dalle norme comunitarie, dagli accordi o dalle convenzioni internazionali, o da altra norma nazionale in materia di auto trasporto di merci, da considerarsi equipollenti alla scheda di trasporto»;

*d) all'articolo 7-bis, i commi 5 e 6 sono sostituiti dai seguenti:*

«5. Chiunque, durante l'effettuazione di un trasporto, non porta a bordo del veicolo la scheda di trasporto ovvero, in alternativa, copia del contratto in forma scritta, od altra documentazione equivalente, ovvero equipollente ai sensi del comma 3, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da 40 euro a 120 euro. All'atto dell'accertamento della violazione, è sempre disposto il fermo amministrativo del veicolo, che verrà restituito al conducente, proprietario o legittimo detentore, ovvero a persona delegata dal proprietario, solo dopo che sia stata esibita la scheda di trasporto, ovvero copia del contratto redatto in forma scritta, od altra documentazione equivalente ai sensi del comma 1. La scheda di trasporto, il contratto in forma scritta o altra documentazione equivalente ovvero equipollente deve essere esibita entro il termine di quindici giorni successivi all'accertamento della violazione. In caso di mancata esibizione, l'ufficio dal quale dipende »organo accertatore, provvede all'applicazione della sanzione di cui al comma 4, con decorrenza dei termini per la notificazione dal giorno successivo a quello stabilito per la presentazione dei documenti. Si applicano le disposizioni degli articoli 214 e 180, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

6. Le sanzioni di cui ai commi 4 e 5 si applicano anche a chiunque circoli alla guida di veicoli immatricolati all'estero nello svolgimento di trasporti internazionali o di cabotaggio, qualora non rechi a bordo i documenti equipollenti di cui al comma 3, ovvero gli stessi non risultino compilati correttamente. In tali casi si applicano le disposizioni di cui all'articolo 207 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni ed integrazioni.»;

*e) dopo l'articolo 7-bis, è inserito il seguente:*

**«Art. 7-ter.**

*(Disposizioni in materia di azione diretta)*

1. Il vettore di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *b*), del decreto legislativo 21 novembre 2005, 11.286, il quale ha svolto un servizio di trasporto su incarico di altro vettore, a sua volta obbligato ad eseguire la prestazione in forza di contratto stipulato con precedente vettore o direttamente con il mittente, inteso come mandante effettivo della consegna, ha azione diretta per il pagamento del corrispettivo nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto, i quali sono obbligati in solido nei limiti delle sole prestazioni ricevute e della quota di corrispettivo pattuita, fatta salva l'azione di rivalsa di ciascuno nei confronti della propria controparte contrattuale. È esclusa qualsiasi diversa pattuizione, che non sia basata su accordi volontari di settore»;

*f) l'articolo 8, è sostituito dal seguente:*

«Art. 8. - (*Procedura di accertamento della responsabilità*). - 1. L'accertamento della responsabilità dei soggetti di cui all'articolo 7, comma 3, può essere effettuato contestualmente alla contestazione della violazione commessa dall'autore materiale della medesima, da parte delle autorità competenti, mediante esame del contratto di trasporto e di ogni altra documentazione di accompagnamento, prevista dalle vigenti disposizioni, ivi compresa la scheda di trasporto ed i documenti considerati ad essa equivalenti o equipollenti, ai sensi dell'articolo 7-bis.

2. In caso di mancata esibizione del contratto di trasporto in forma scritta da parte del conducente all'atto del controllo, e qualora sia presente a bordo del veicolo una dichiarazione sottoscritta dal committente o dal vettore che ne attesti l'esistenza, l'autorità competente, entro quindici giorni dalla contestazione della violazione, richiede ai soggetti di cui all'articolo 7, comma 3, la presentazione, entro trenta giorni dalla notifica della richiesta, di copia del contratto in forma scritta.

3. Entro i trenta giorni successivi alla ricezione del contratto in forma scritta, l'autorità competente, in base all'esame dello stesso, qualora da tale esame emerga la responsabilità dei soggetti di cui all'articolo 7, comma 3, applica le sanzioni ivi previste.

4. Le stesse sanzioni sono irrogate in caso di mancata presentazione della documentazione richiesta entro il termine indicato».

3. La disposizione di cui al comma 2, lettera *e*), si applica dopo un anno dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

4. Nell'ipotesi in cui la merce da trasportare sia imballata, oppure stivata su apposite unità per la sua movimentazione, il vettore, al termine dell'operazione di trasporto, non ha alcun obbligo di gestione e non è te-

nuto alla restituzione degli imballaggi o delle unità di movimentazione utilizzate.

5. Qualora il committente e il destinatario della merce si siano accordati per la riconsegna degli imballaggi o delle unità di movimentazione, il vettore non è responsabile per il rifiuto di restituzione da parte del destinatario di unità di movimentazione di numero o di qualità inferiore rispetto a quelle con cui è stato effettuato il trasporto, ed ha comunque diritto ad un compenso per ogni prestazione accessoria eseguita.

6. L'esercizio dell'attività di commercio delle unità di movimentazione usate è consentito sulla base di apposita licenza rilasciata dalla Questura competente per territorio. Il titolare della licenza è tenuto ad indicare giornalmente su registro vidimato dalla Questura quantità e tipologia delle unità di movimentazione cedute e acquistate, nonché i dati identificativi dei soggetti cedenti e cessionari.

7. Allo scopo di tutelare l'igiene e la salute pubblica, le operazioni di trasporto su strada di merci destinate all'alimentazione umana o animale sono svolte nel rispetto della vigente disciplina comunitaria e nazionale.

8. All'articolo 4 del decreto legge 25 marzo 2010, n. 40, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2010, n. 73, al comma 5, lettera b), dopo le parole: «legge 24 dicembre 1985, n. 808, » sono inserite le seguenti: «anche attraverso l'istituzione di un apposito fondo di garanzia da affidare, mediante apposita convenzione, all'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo di impresa s.p.a.».

---

### **1.0.100 (testo corretto)**

IL GOVERNO

**Approvato**

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

#### **«Art. 1-bis.**

*(Misure urgenti in materia di trasporto stradale e aereo)*

1. All'articolo 83-bis, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a) il comma 4 è sostituito dai seguenti:*

«4. Al fine di garantire la tutela della sicurezza stradale e la regolarità del mercato dell'auto trasporto di merci per conto di terzi, nel contratto di trasporto, stipulato in forma scritta, ai sensi dell'articolo 6, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, l'importo a favore del vettore deve essere tale da consentire almeno la copertura dei costi minimi di esercizio, che garantiscano, comunque, il rispetto dei parametri di sicu-



rezza normativamente previsti. Tali costi minimi sono individuati nell'ambito degli accordi volontari di settore, conclusi tra organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, di cui al comma 16, e organizzazioni associative dei committenti. Tali accordi possono, altresì, prevedere contratti di trasporto di merci su strada di durata o quantità garantite, per i quali è possibile derogare alle disposizioni di cui al presente comma nonché alle previsioni di cui agli articoli 7, comma 3, e *7-bis* del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, ed alle disposizioni in materia di azione diretta.

*4-bis.* Qualora gli accordi volontari previsti al comma 4 non siano stipulati entro il termine di nove mesi, decorrenti dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, l'Osservatorio sulle attività di auto trasporto di cui all'articolo 6, comma 1, lettera *g*), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284, determina i costi minimi, secondo quanto previsto al comma 4. Decorso il termine di cui al primo periodo, qualora entro ulteriori trenta giorni l'Osservatorio non abbia provveduto ad adottare le determinazioni dei costi minimi, si applicano anche ai contratti di trasporto stipulati in forma scritta le disposizioni di cui ai commi 6 e 7, ai soli fini della determinazione del corrispettivo.

*4-ter.* Qualora dalla fattura risulti indicato un corrispettivo di importo inferiore a quanto previsto nel comma 4 o, in alternativa, nel comma *4-bis*, l'azione del vettore nei confronti del mittente per il pagamento della differenza si prescrive entro il termine di un anno, decorrente dal giorno del completamento della prestazione di trasporto, salvo diverse pattuizioni fondate su accordi volontari conclusi ai sensi del comma 4.

*4-quater.* In deroga a quanto previsto nei commi 4 e *4-bis*, l'importo del corrispettivo a favore del vettore per le prestazioni di trasporto svolte in esecuzione di un contratto stipulato in forma scritta, ai sensi dell'articolo 6, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, è rimesso all'autonomia negoziale delle parti, ove le suddette prestazioni siano effettuate entro il limite di cento chilometri giornalieri, fatte salve diverse pattuizioni fondate su accordi volontari di settore, conclusi ai sensi del comma 4.

*4-quinquies.* All'atto della conclusione del contratto, il vettore è tenuto a fornire al committente un'attestazione rilasciata dagli enti previdenziali, di data non anteriore a tre mesi, dalla quale risulti che l'azienda è in regola ai fini del versamento dei contributi assicurativi e previdenziali».

*b) il comma 12 è sostituito dal seguente:*

«12. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni di cui al decreto legislativo 9 ottobre 2002, n. 231, il termine di pagamento del corrispettivo relativo ai contratti di trasporto di merci su strada non può, comunque, essere superiore a sessanta giorni, decorrenti dalla data di emissione della fattura da parte del creditore, che deve avvenire entro e non oltre la fine del mese in cui si sono svolte le relative prestazioni di trasporto. È esclusa qualsiasi diversa pattuizione tra le parti, scritta o verbale, che non sia basata su accordi volontari di settore, conclusi tra organizza-

zioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, di cui al successivo comma 16, e organizzazioni associative dei committenti»;

*c) il comma 13 è sostituito dal seguente:*

«13. In caso di mancato rispetto del termine di cui al comma 12, il creditore ha diritto alla corresponsione degli interessi moratori di cui all'articolo 5 del decreto legislativo 9 ottobre 2002, n. 231. Ove il pagamento del corrispettivo avvenga oltre il novantesimo giorno dalla data di emissione della fattura, oltre agli interessi moratori, al committente debitore si applicano le sanzioni di cui al comma 14».

*d) dopo il comma 13, è aggiunto il seguente:*

«13-bis. Le disposizioni di cui ai commi 12 e 13 si applicano anche alle prestazioni fatturate dagli operatori della filiera, diversi dai vettori, che partecipano al servizio di trasporto di merci su strada»;

*e) al comma 14, sostituire le parole: «di cui ai commi 6, 7, 8 e 9» con le seguenti: «di cui ai commi 6, 7, 8, 9, 13 e 13-bis».*

2. Al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a) dopo l'articolo 6, inserire il seguente:*

#### **«Art. 6-bis.**

*(Disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e scarico. Franchigia)*

1. Nel contratto scritto è indicato il periodo di franchigia, connesso all'attesa dei veicoli per poter effettuare le operazioni di carico e scarico, da calcolarsi dal momento dell'arrivo del vettore al luogo di carico o scarico della merce, che non può essere superiore alle due ore di attesa sia per il carico che per lo scarico. A tal fine, il committente è tenuto a fornire al vettore indicazioni scritte circa il luogo e l'orario in cui sono previste le operazioni di carico o di scarico, nonché le modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico o di scarico.

2. Il committente è tenuto a corrispondere al vettore un indennizzo per il superamento del periodo di franchigia di cui al comma 1, fermo restando il diritto di esercitare l'azione di rivalsa nei confronti dell'effettivo responsabile. Tale indennizzo è dovuto per ogni ora o frazione di ora di ritardo nelle operazioni, ed è commisurato al costo orario del lavoro e del fermo del veicolo, come definiti in sede di Osservatorio sulle attività di autotrasporto di cui all'articolo 6, comma 1, lettera g), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284.

3. Le disposizioni di cui al presente articolo non si applicano in caso di diverse pattuizioni fra le parti, basate sugli accordi volontari fra le organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale

per l'autotrasporto e la logistica, di cui all'articolo 83-*bis*, comma 16, del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e organizzazioni associative di utenti dei servizi di trasporto, con particolare riferimento alle operazioni di carico e scarico nelle strutture della grande distribuzione e dedicate alla movimentazione delle merci nelle aree urbane, e su specifici accordi di programma con le amministrazioni e gli enti competenti per quanto riguarda attività di auto trasporto connesse alla movimentazione delle merci nei porti, negli interporti e nei terminali ferroviari, promossi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4. In caso di contratti non stipulati in forma scritta, il periodo di franchigia connesso alla sosta dei veicoli in attesa di carico o di scarico, non può essere complessivamente superiore alle due ore di attesa sia per il carico che per lo scarico, e si applicano le altre disposizioni di cui ai commi 1, 2 e 3.

5. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le modalità applicative delle disposizioni di cui ai commi da 1 a 4, con particolare riguardo alla definizione della decorrenza dei tempi di franchigia in relazione alle diverse tipologie dei luoghi di carico e scarico, alle modalità di cadenzamento dell'accesso dei veicoli a tali luoghi»;

*b) all'articolo 7, i commi 4 e 5, sono sostituiti dai seguenti:*

«4. Quando il contratto di trasporto non sia stato stipulato in forma scritta, anche mediante richiamo ad un accordo di diritto privato, concluso ai sensi dell'articolo 5, gli organi di polizia stradale che hanno accertato la violazione, da parte del conducente del veicolo con cui è stato effettuato il trasporto, dei limiti di velocità di cui all'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, o la mancata osservanza dei tempi di guida e di riposo di cui all'articolo 174 dello stesso decreto legislativo, verificano la compatibilità delle istruzioni scritte fornite al vettore, in merito all'esecuzione della specifica prestazione di trasporto, con il rispetto della disposizione di cui è stata contestata la violazione. Le istruzioni devono trovarsi a bordo del veicolo e possono essere contenute nella scheda di trasporto o nella documentazione equivalente ovvero allegate alla documentazione equipollente di cui all'articolo 7-*bis*. In mancanza delle istruzioni di cui sopra a bordo del veicolo, al vettore ed al committente si applicano le sanzioni amministrative pecuniarie previste per le violazioni contestate al conducente. Le stesse sanzioni sono altresì applicate al vettore e al committente quando le istruzioni di trasporto sono incompatibili con il rispetto delle predette norme.

5. In relazione alle esigenze di tutela della sicurezza sociale, quando il contratto di trasporto non sia stato stipulato in forma scritta, anche mediante richiamo ad un accordo di diritto privato concluso ai sensi dell'articolo 5, il committente o un suo delegato alla compilazione, riportano sulla scheda di trasporto o sulla documentazione equivalente di cui all'articolo 7-*bis*, comma 1, il numero di iscrizione del vettore all'Albo nazio-

nale degli autotrasportatori ovvero allegano alla documentazione ad essa equipollente una dichiarazione scritta di aver preso visione della carta di circolazione del veicolo o di altra documentazione da cui risulti il numero di iscrizione del vettore all'Albo nazionale degli auto trasportatori. Qualora non siano riportate tali indicazioni sulla scheda di trasporto o sui documenti equivalenti ovvero non sia allegata ai documenti equipollenti la dichiarazione sopra indicata, al committente è applicata la sanzione prevista dall'articolo 7- bis, comma 4»;

*c) all'articolo 7-bis, il comma 3 è sostituito dal seguente:*

«3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e con il Ministro dell'economia e delle finanze, è stabilito il contenuto della scheda di trasporto, nella quale devono figurare le indicazioni relative al vettore, comprensive del numero di iscrizione all'Albo nazionale degli auto trasportatori, al committente, al caricatore ed al proprietario della merce, nei casi indicati dal decreto stesso, così come definiti all'articolo 2, comma 1, nonché quelle relative alla tipologia ed al peso della merce trasportata, ed ai luoghi di carico e scarico della stessa. Lo stesso decreto individua le categorie di trasporto di merci a collettame, ai fini dell'esenzione dall'applicazione delle disposizioni di cui al presente articolo, nonché i documenti di trasporto previsti dalle norme comunitarie, dagli accordi o dalle convenzioni internazionali, o da altra norma nazionale in materia di auto trasporto di merci, da considerarsi equipollenti alla scheda di trasporto»;

*d) all'articolo 7-bis, i commi 5 e 6 sono sostituiti dai seguenti:*

«5. Chiunque, durante l'effettuazione di un trasporto, non porta a bordo del veicolo la scheda di trasporto ovvero, in alternativa, copia del contratto in forma scritta, od altra documentazione equivalente, ovvero equipollente ai sensi del comma 3, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da 40 euro a 120 euro. All'atto dell'accertamento della violazione, è sempre disposto il fermo amministrativo del veicolo, che verrà restituito al conducente, proprietario o legittimo detentore, ovvero a persona delegata dal proprietario, solo dopo che sia stata esibita la scheda di trasporto, ovvero copia del contratto redatto in forma scritta, od altra documentazione equivalente ai sensi del comma 1. La scheda di trasporto, il contratto in forma scritta o altra documentazione equivalente ovvero equipollente deve essere esibita entro il termine di quindici giorni successivi all'accertamento della violazione. In caso di mancata esibizione, l'ufficio dal quale dipende l'organo accertatore, provvede all'applicazione della sanzione di cui al comma 4, con decorrenza dei termini per la notificazione dal giorno successivo a quello stabilito per la presentazione dei documenti. Si applicano le disposizioni degli articoli 214 e 180, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

6. Le sanzioni di cui ai commi 4 e 5 si applicano anche a chiunque circoli alla guida di veicoli immatricolati all'estero nello svolgimento di

trasporti internazionali o di cabotaggio, qualora non rechi a bordo i documenti equipollenti di cui al comma 3, ovvero gli stessi non risultino compilati correttamente. In tali casi si applicano le disposizioni di cui all'articolo 207 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni ed integrazioni.»;

*e) dopo l'articolo 7-bis, è inserito il seguente:*

**«Art. 7-ter.**

*(Disposizioni in materia di azione diretta)*

1. Il vettore di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *b*), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, il quale ha svolto un servizio di trasporto su incarico di altro vettore, a sua volta obbligato ad eseguire la prestazione in forza di contratto stipulato con precedente vettore o direttamente con il mittente, inteso come mandante effettivo della consegna, ha azione diretta per il pagamento del corrispettivo nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto, i quali sono obbligati in solido nei limiti delle sole prestazioni ricevute e della quota di corrispettivo pattuita, fatta salva l'azione di rivalsa di ciascuno nei confronti della propria controparte contrattuale. È esclusa qualsiasi diversa pattuizione, che non sia basata su accordi volontari di settore»;

*f) l'articolo 8, è sostituito dal seguente:*

«Art. 8. - (*Procedura di accertamento della responsabilità*). - 1. L'accertamento della responsabilità dei soggetti di cui all'articolo 7, comma 3, può essere effettuato contestualmente alla contestazione della violazione commessa dall'autore materiale della medesima, da parte delle autorità competenti, mediante esame del contratto di trasporto e di ogni altra documentazione di accompagnamento, prevista dalle vigenti disposizioni, ivi compresa la scheda di trasporto ed i documenti considerati ad essa equivalenti o equipollenti, ai sensi dell'articolo 7-bis.

2. In caso di mancata esibizione del contratto di trasporto in forma scritta da parte del conducente all'atto del controllo, e qualora sia presente a bordo del veicolo una dichiarazione sottoscritta dal committente o dal vettore che ne attesti l'esistenza, l'autorità competente, entro quindici giorni dalla contestazione della violazione, richiede ai soggetti di cui all'articolo 7, comma 3, la presentazione, entro trenta giorni dalla notifica della richiesta, di copia del contratto in forma scritta.

3. Entro i trenta giorni successivi alla ricezione del contratto in forma scritta, l'autorità competente, in base all'esame dello stesso, qualora da tale esame emerga la responsabilità dei soggetti di cui all'articolo 7, comma 3, applica le sanzioni ivi previste.

4. Le stesse sanzioni sono irrogate in caso di mancata presentazione della documentazione richiesta entro il termine indicato».

g) dopo l'**articolo 11**, è inserito il seguente:

**«Art. 11-bis.**

1. Nell'ipotesi in cui la merce da trasportare sia imballata, oppure stivata su apposite unità per la sua movimentazione, il vettore, al termine dell'operazione di trasporto, non ha alcun obbligo di gestione e non è tenuto alla restituzione degli imballaggi o delle unità di movimentazione utilizzate.

2. Qualora il committente e il destinatario della merce si siano accordati per la riconsegna degli imballaggi o delle unità di movimentazione, il vettore non è responsabile per il rifiuto di restituzione da parte del destinatario di unità di movimentazione di numero o di qualità inferiore rispetto a quelle con cui è stato effettuato il trasporto, ed ha comunque diritto ad un compenso per ogni prestazione accessoria eseguita.

3. L'esercizio dell'attività di commercio delle unità di movimentazione usate è consentito sulla base di apposita licenza rilasciata dalla Questura competente per territorio. Il titolare della licenza è tenuto ad indicare giornalmente su registro vidimato dalla Questura quantità e tipologia delle unità di movimentazione cedute e acquistate, nonché i dati identificativi dei soggetti cedenti e cessionari.

4. Allo scopo di tutelare l'igiene e la salute pubblica, le operazioni di trasporto su strada di merci destinate all'alimentazione umana o animale sono svolte nel rispetto della vigente disciplina comunitaria e nazionale.».

3. Le disposizioni di cui al comma 2, lettera e), si applicano dopo un anno dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

4. All'articolo 4 del decreto legge 25 marzo 2010, n. 40, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2010, n. 73, al comma 5, lettera b), dopo le parole: «legge 24 dicembre 1985, n. 808, » sono inserite le seguenti: «anche attraverso l'istituzione di un apposito fondo di garanzia da affidare, mediante apposita convenzione, all'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo di impresa s.p.a.».

## ARTICOLO 2 DEL DECRETO-LEGGE

### Articolo 2.

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

## EMENDAMENTO AL TITOLO DEL DECRETO-LEGGE

**Tit. 1**

IL RELATORE

**Approvato**

*Nel titolo, dopo le parole «trasporto marittimo», aggiungere, in fine, le seguenti: «ed il sostegno della produttività nel settore dei trasporti».*

---





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. 2262. Prima parte em. 1.1, Filippi Marco e altri	239	238	005	105	128	120	RESP.
002	Nom.	DDL n. 2262. Em. 1.5, Filippi Marco e altri	246	245	006	111	128	123	RESP.
003	Nom.	DDL n. 2262. Em. 1.6, Filippi Marco e altri	243	242	007	108	127	122	RESP.
004	Nom.	DDL n. 2262. Em. 1.7, Filippi Marco e altri	242	240	004	109	127	121	RESP.
005	Nom.	DDL n. 2262. Em. 1.0.100 testo corretto/6, Belisario e altri	242	241	002	112	127	121	RESP.
006	Nom.	DDL n. 2262. Em. 1.0.100 testo corretto/7, Belisario e altri	241	240	000	114	126	121	RESP.
007	Nom.	DDL n. 2262. Em. 1.0.100 (testo corretto), il Relatore	241	240	000	128	112	121	APPR.
008	Nom.	DDL n. 2262. votazione finale	249	247	000	135	112	124	APPR.

- Le votazioni annullate e quelle in cui è mancato il numero legale non sono riportate



















### **Congedi e missioni**

Sono in congedo i senatori: Alberti Casellati, Amato, Augello, Boschetto, Burgaretta Aparo, Caliendo, Caselli, Casson, Castelli, Ciampi, Davico, Dell'Utri, Giovanardi, Licastro Scardino, Mantica, Mantovani, Oliva, Orsi, Palma, Pera, Saro, Sciascia, Spadoni Urbani, Viceconte e Viespoli.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Mauro, Chiti, Comincioli, Paolo Franco e Adragna, per attività di rappresentanza del Senato; Thaler Ausserhofer, per attività della 6ª Commissione permanente; Coronella, De Angelis e De Toni, per attività della Commissione parlamentare d'inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti; Caruso, D'Alia, Della Monica, Garraffa, Gentile, Leddi, Li Gotti, Lumia, Maraventano, Pisanu e Serra, per attività della Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della mafia e sulle altre associazioni criminali, anche straniere; Marcenaro, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa - UEO.

### **Gruppi parlamentari, variazioni nella composizione**

Il senatore Raffaele Fantetti ha comunicato di cessare di far parte del Gruppo parlamentare Misto e di aderire al Gruppo parlamentare Il Popolo della libertà.

Il Presidente del Gruppo Il Popolo della Libertà ha accettato tale adesione.

### **Affari assegnati**

In data 20 luglio 2010 è stato deferito alla 13ª Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, del Regolamento, l'affare concernente le tematiche relative alla ricostruzione delle zone terremotate dell'Abruzzo (Atto n. 442).

### **Autorità garante della concorrenza e del mercato, trasmissione di atti**

Il Presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, con lettera in data 15 luglio 2010, ha inviato, ai sensi dell'articolo 22 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, una segnalazione in relazione alla proposta di modifica, in materia di costi minimi di esercizio nell'autotrasporto, all'articolo 83-*bis* del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla 6 agosto 2008, n. 133.

La predetta segnalazione è stata trasmessa, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 5ª, alla 8ª e alla 10ª Commissione permanente (Atto n. 443).

### Interrogazioni

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

è noto ormai da mesi a tutti i livelli istituzionali, il caso della Novaceta, importante realtà produttiva di Magenta (Milano), azienda *leader* nel campo del tessile e delle fibre di acetato;

la produzione di filo acetato, dopo varie interruzioni, si è fermata definitivamente un anno e mezzo fa, dopo numerosi cambi di proprietà e cessioni dei rami d'azienda, ed ha portato circa 200 operai in cassa integrazione;

nel 2009 una ventina di dipendenti ha presentato un esposto alla Procura di Milano, ipotizzando che la chiusura dell'impresa fosse stata pianificata da anni, per permettere speculazioni immobiliari, finora non avvenute perché il Comune non ha mai permesso il cambio di destinazione dell'area, vasta 220.000 metri quadrati;

in questi mesi, i diversi livelli istituzionali hanno chiesto ripetutamente alla proprietà di palesare il piano industriale per il rilancio della società stessa, oltre a fornire le adeguate garanzie che vi fossero acquirenti pronti a rilevare l'azienda;

risulta all'interrogante che ad oggi non sia stata presentata alcuna sorta di *bussines plan* e che addirittura la proprietà – che pare faccia capo a Giovanni Lettieri Presidente dell'Unione industriali di Napoli – con motivazioni assurde, abbia bloccato il pagamento del sussidio di cassa integrazione;

sono evidenti le ricadute negative di tale vergognosa iniziativa della proprietà aziendale, sia perché mette a repentaglio le già faticose trattative e sia soprattutto perché pone le famiglie dei lavoratori in una situazione davvero deficitaria,

si chiede di sapere se corrisponda al vero che l'azienda abbia bloccato il pagamento della cassa integrazione ai lavoratori e, in caso di risposta affermativa, quali iniziative si intenda adottare affinché la proprietà ripristini il minimo sussidio vitale, peraltro previsto dagli accordi con gli enti locali, nonché per verificare l'effettiva esistenza del piano industriale.

(3-01436)

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

SERAFINI Anna Maria, AMATI. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che:

la drastica riduzione dei trasferimenti di risorse che l'attuale Governo ha operato nei confronti delle istituzioni scolastiche ha provocato nelle scuole italiane una grave e preoccupante crisi finanziaria;

la mancata assegnazione delle suddette risorse sta di fatto ostacolando il normale funzionamento didattico ed amministrativo delle istituzioni scolastiche, creando una situazione di grave disagio che colpisce lo svolgimento delle funzioni essenziali della scuola, la qualità dei servizi offerti e mette a rischio la fruizione dello stesso diritto all'istruzione, sancito dalla Costituzione;

il credito vantato dalle istituzioni scolastiche nei confronti del Ministero ammonta a circa un miliardo di euro; tale cifra corrisponde alle spese obbligatorie poste a carico dello Stato che in questi anni le scuole sono state costrette ad anticipare per assicurare il corretto svolgimento delle attività didattiche, facendo ricorso alla disponibilità di cassa;

la legge di bilancio per il 2010 ha ridotto in modo consistente gli stanziamenti dei capitoli destinati alle «competenze» dovute al personale delle istituzioni scolastiche, con esclusione delle spese per gli stipendi del personale a tempo indeterminato e determinato (supplenze brevi) e al funzionamento delle scuole. Tali capitoli sono stati decurtati per un ammontare complessivo di 226.838.243 euro, di cui 97.988.043 euro per il funzionamento e 128.850.200 euro per il personale, riportandoli ai livelli già gravemente inadeguati stabiliti dalla legge di previsione del bilancio 2009;

la situazione finanziaria degli istituti scolastici, già di per sé pericolosamente precaria, è stata ulteriormente aggravata dalle disposizioni contenute nella nota ministeriale 14 dicembre 2009 (prot. 9537) con cui sono state introdotte numerose modifiche alle modalità di finanziamento delle istituzioni scolastiche comunicando, inoltre, alle stesse le risorse finanziarie su cui possono fare affidamento nel redigere il bilancio 2010;

benché il regolamento di contabilità non lo preveda, nella stessa nota si dispone, inoltre, che per coprire possibili «deficienze di competenza» la scuola utilizzi i finanziamenti non vincolati, nei quali confluiscono tra gli altri anche i contributi «volontari» delle famiglie, nonché quelli provenienti dagli enti locali e dai privati;

a decorrere dal 2010, i finanziamenti per le supplenze temporanee vengono assegnati soltanto dopo verifica dei flussi gestionali e dopo che l'impegno sia stato riconosciuto equo;

inoltre, dal 2006 non vengono ripianati i residui attivi che le scuole vantano per supplenze temporanee, esami di maturità, ritenute previdenziali e assistenziali su MOF (Miglioramento Offerta Formativa) mentre, per l'anno 2009, le ore eccedenti effettuate dai docenti sono state finanziate solo in misura molto ridotta;

considerato che:

la situazione risulta particolarmente critica per quegli istituti che, anche su sollecitazione degli Uffici scolastici regionali, hanno impegnato risorse di cassa per pagare disavanzi che da più di quattro anni non vengono ripianati;

nonostante i singoli istituti e le rappresentanze sindacali si siano più volte attivati per rappresentare al Ministro la drammatica situazione finanziaria in cui versano le istituzioni scolastiche, soltanto nel mese

scorso sono state erogate risorse in misura sufficiente a ripianare esclusivamente i residui passivi, accesi per le supplenze temporanee, e non anche quelli attivi, in tal modo penalizzando gli istituti che, impegnando risorse da destinarsi ad altri fini, si erano premurati di non lasciare i supplenti privi di stipendio;

contrastare le scelte in atto per ottenere le modifiche necessarie alla piena funzionalità delle scuole e all'efficacia dei servizi di educazione, istruzione e formazione,

si chiede di sapere:

se, alla luce di quanto esposto, il Governo non ritenga necessario provvedere con la massima urgenza a soddisfare il credito vantato dalle scuole nei confronti dello Stato, al fine di consentire alle stesse il pieno svolgimento delle funzioni a cui sono preposte e garantire l'avvio del prossimo anno scolastico;

inoltre, se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno modificare quanto disposto nella nota ministeriale richiamata in premessa in considerazione dei numerosi profili di illegittimità, sia in quanto contrastanti con leggi ordinarie vigenti sia con molteplici principi costituzionali.

(3-01437)

#### *Interrogazioni con richiesta di risposta scritta*

LANNUTTI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'economia e delle finanze e della giustizia.* – Premesso che:

con atto di sindacato ispettivo 3-01420 indirizzato al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'economia pubblicato il 13 luglio 2010 nella seduta n. 402, l'interrogante, a seguito di un preciso esposto ricevuto nei giorni precedenti mediante una lettera contenuta in una busta bianca spedita da Roma Fiumicino CMP con data del timbro postale 5 luglio 2010, con esplicitazione del mittente (iniziali N.R.) e del proprio indirizzo, chiedeva al Governo una risposta urgente su una vera e propria presunta «parentopoli alla Consob»;

nell'atto, il cui contenuto è qui riproposto, erano giunte all'interrogante dettagliate segnalazioni riguardanti le assunzioni e gli avanzamenti di carriera all'interno della Consob, durante il 2009, l'ultimo anno della gestione, a giudizio dell'interrogante scandalosissima, del signor Lamberto Cardia;

nel dettagliatissimo esposto, intitolato «Brogli alla Consob per le promozioni relative all'anno 2009», vengono trasmessi gli elenchi dei dipendenti promossi al fine di dimostrare, per l'ennesima volta, il grado di degrado, di lottizzazione e di favoritismo esistente all'interno della Consob, guidata dall'ex presidente Cardia preoccupato solo di ottenere la proroga della proroga del suo mandato perché solo così potrà continuare ad «interagire» con le banche e le società quotate per «convincerle» a conferire incarichi di consulenza al figlio Marco, semplice avvocato. Valga per tutti l'esempio della Banca Popolare di Lodi che ha stipulato con il ram-

pollo Marco Cardia un contratto biennale per la cifra di 250.000 euro annui. L'interrogante si chiede come possa una banca stipulare un contratto del genere con un avvocato conosciuto solo perché figlio del Presidente della Consob. Altro esempio: la società quotata Premafin Holding, appartenente al famoso finanziere siciliano Salvatore Ligresti, il quale, tramite società da lui stesso controllate, avrebbe fornito al rampollo Cardia una casa a Roma, nell'elegante quartiere Parioli e precisamente in via delle tre Madonne, n. 14 ed uno studio a Milano, in Via Vittor Pisani, n. 14 (si veda «L'Espresso» dell'8 aprile 2010). Sorge il sospetto che gli incarichi conferiti al figlio potrebbero nascondere favori fatti al padre. Per non parlare poi dell'appartamento a Roma, in Via Nairobi, a quanto risulta all'interrogante svenduto al Presidente della Consob con uno sconto dell'80 per cento; ad un prezzo al quale non si riuscirebbe a comprare nemmeno una casa in periferia. Così non si rispettano i principi costituzionali (ed in particolare l'art. 97) e si continuano a sperperare i soldi dei contribuenti;

nel suddetto esposto vengono elencati i nomi dei dipendenti che sono stati promossi insieme al nome delle persone che li avrebbero favoriti;

nel lungo atto di sindacato ispettivo venivano riportati fatti, nomi e circostanze di assunzioni per chiamata diretta, concorsi interni di stabilizzazione ed avanzamenti di carriera che destano sospetti alla Consob, suffragate da relative delibere;

in data 16 luglio 2010, il quotidiano «l'unità», con un lungo articolo a pag. 31 firmato da Bianca Di Giovanni intitolato: «Parentopoli» anche alla Consob. Un esposto attacca la gestione Cardia», dava conto dell'atto di sindacato ispettivo dell'interrogante, segnalando correttamente l'eventualità di «polpette avvelenate» per offrire ai lettori ampia libertà di giudizio;

in data 17 luglio 2010, con una lunga lettera pubblicata a pag. 32 de «l'unità» indirizzata al direttore del quotidiano, Vittorio Conti, Presidente vicario della Consob, affermava con sicumera da veggente «che l'esposto è anonimo. Di esposti di questo tipo ne sono arrivati parecchi in Consob nel corso degli ultimi anni, in coincidenza con gli avanzamenti di carriera del personale. Sono esposti che contengono falsità, con elementi che possono configurarsi come calunnia e diffamazione del personale della Consob. (...) Lascio ai vostri lettori ogni valutazione sulla pratica di costruire interrogazioni parlamentari in base ad esposti anonimi. Auspico che l'autorità giudiziaria possa fare piena luce sulla genesi dell'esposto»;

in data 20 luglio 2010, l'interrogante ha presentato precisi esposti denunce alle Procure della Repubblica di Roma e di Milano, tramite il Comando dei Carabinieri in forza al Senato, non per accertare la genesi dell'esposto ricevuto con lettera del 5 luglio 2010, ma per accertare se le affermazioni in esso contenute, molte delle quali con riscontri precisi e circostanziati e mai smentiti, oggetto di articoli di stampa e di numerosi atti di sindacato ispettivo dell'interrogante, siano o meno veritiere, come le consulenze dell'avvocato Marco Cardia da parte di aziende vigilate dalla

Consob successivamente fallite come ad esempio il gruppo Burani ed in merito ad assunzioni per chiamata diretta e successivi concorsi apparentemente pilotati;

considerato che:

negli ultimi anni coincidenti con la gestione Cardia e del vicario «onnisciente» signor Conti, si è registrata una lunga catena di *crac* finanziari ed industriali di società quotate quindi soggette alla vigilanza della Commissione, da Parmalat a Cirio, da Giacomelli a Lehman Brothers, da Eutelia, con distrazione di denaro nelle periferie londinesi, al gruppo Burani, passando per le scalate estive dei «furbetti del quartierino» oggetto di articolati processi giudiziari che hanno ridotto sul lastrico centinaia di migliaia di risparmiatori e messo in mezzo ad una strada decine di migliaia di lavoratori, ad opinione dell'interrogante senza che la Consob abbia effettuato una minimale attività di prevenzione;

a giudizio dell'interrogante la Consob quindi, invece di effettuare tutele preventive su società quotate che gestiscono il pubblico risparmio, sembra che abbia tessuto rapporti «incestuosi» con le aziende vigilate per finalità privatistiche del signor Cardia che, non avendo ottenuto l'agognata proroga, è riuscito ad aggiudicarsi una dorata poltrona alle Ferrovie dello Stato dal Governo come ricompensa per l'opera svolta secondo l'interrogante contro diritti ed interessi di piccoli azionisti e risparmiatori;

l'evidente conflitto di interessi descritto dettagliatamente da rari articoli del settimanale «l'Espresso» con le aziende vigilate dovrebbe essere scrutinato, come richiesto più volte dall'interrogante, dall'autorità giudiziaria;

premesso altresì che l'interrogante riterrebbe utile conoscere:

in base a quali virtù taumaturgiche, che se possedute dal Presidente vicario dovevano essere attivate ed esercitate per evitare dissesti, *crac* e la lunga catena di scandali finanziari ed industriali che hanno gettato sul lastrico centinaia di migliaia di famiglie (ed ultimo il *crac* della Burani che vede tra i consulenti, secondo quanto riportato dal settimanale «l'Espresso», il figlio dell'ex presidente Cardia, l'avvocato Marco), il dottor Conti possa immotivatamente affermare che l'esposto ricevuto dall'interrogante sia anonimo;

quali siano le ragioni reali per le quali lo stesso possa affermare, senza avere la minima prova documentale, che vengano costruite interrogazioni parlamentari sulla base di esposti anonimi;

perché, nonostante tali facoltà di preveggenza da parte del Presidente vicario, non sia stato possibile evitare che la Consob adottasse talune delibere sanzionatorie che la Corte di appello ha annullato, poiché destituite di qualsivoglia fondamento giuridico, esponendo in tal modo la Commissione a congrui risarcimenti dei danni,

quale sia stata l'influenza di banche e banchieri nella costruzione delle dorate carriere all'interno della Consob e se l'osmosi con l'Associazione bancaria italiana (ABI), che ha attinto gli ultimi due direttori generali, Zadra e Sabatini, tra i dirigenti della Commissione, non rappresenti un *vulnus* per l'autonomia, l'indipendenza dell'Istituto, nonché per il di-

ritto dei risparmiatori a pretendere autorità meno contigue ai potentati economici, politici e di Governo, bancari e finanziari,

si chiede di sapere:

se il Governo sia a conoscenza di quante siano state, durante la gestione di Cardia e del vicario Vittorio Conti, le assunzioni per chiamata diretta, per concorso pubblico nonché quali siano stati gli avanzamenti di carriera e la copertura di posti strategici di funzioni *ad hoc* da parte dei «predestinati»;

se, a quanto risulti al Governo, all'interno della Consob non eserciti un'azione pressante e pervasiva, ad onta di indipendenza ed autonomia, la *longa manus* dei potentati economici, politici e di noti legali con i quali i commissari sembrano interagire attraverso la disponibilità a svolgere generose consulenze aziendali per primarie banche pur ricoprendo cattedre universitarie e posti pubblici;

quali iniziative urgenti di competenza il Governo intenda intraprendere per procedere anzitutto alla proposta di nomina del nuovo Presidente della Consob, onde assicurare una netta cesura rispetto alla gestione Cardia e del vicario Conti. Ciò tenendo anche conto della censurabile posizione assunta da quest'ultimo che, da un lato, nel praticare la virtù della veggenza, sembra particolarmente impegnato nel sentenziare con sicumera sugli esposti ricevuti da un senatore della Repubblica, senza considerare che lo stesso, nello svolgere funzione di pubblico ufficiale, è quindi obbligato a non occultare nei polverosi cassetti una lettera sulla «parentopoli alla Consob», lettera peraltro affatto anonima, ma con mittente ed indirizzo e per questo oggetto di atto di sindacato ispettivo, nonché di esposti e denunce inoltrati alle Procure della Repubblica di Milano e Roma per l'accertamento della verità dei fatti segnalati, e, dall'altro, sembra essere meno attento a svolgere quelle alte funzioni derivanti dalla legge a presidio delle corrette regole del mercato, della tutela dei diritti e degli interessi degli azionisti, risparmiatori e degli investitori, spesso truffati a giudizio dell'interrogante con il concorso di distratti controllori, *in primis* Consob e Banca d'Italia.

(4-03483)

FERRANTE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

l'Italia è caratterizzata da un forte e diffuso dissesto idrogeologico, legato a fenomeni endemici di cattiva gestione del territorio. Secondo dati del Consiglio nazionale delle ricerche, oltre il 47 per cento del territorio italiano è vulnerabile dal punto di vista idrogeologico, mentre un rapporto di Legambiente indica che solo nel periodo 1991-2002 vi sono state in Italia oltre 1000 alluvioni;

tra le cause principali di tale condizione vi sono l'abusivismo edilizio e in generale un'urbanizzazione incontrollata di aree inadatte ad ospitare insediamenti abitativi e infrastrutturali, particolarmente intensi nelle regioni meridionali. Il Cresme calcola in circa un milione e mezzo il nu-



mero di case costruite abusivamente dal 1982 ad oggi, pari a quasi il 20 per cento del totale;

risulta ancora più anacronistica la scelta, attraverso l'approvazione del decreto-legge n. 78 del 2010, di tagliare un ulteriore 10 per cento dei fondi destinati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

questa situazione complessiva amplifica le conseguenze distruttrici di eventi calamitosi come alluvioni, inondazioni, frane, aggravandone drammaticamente i costi umani ed economici. Limitando lo sguardo agli ultimi dieci anni, si contano – secondo dati elaborati dall'Agenzia per la protezione dell'ambiente e del territorio (oggi Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale) – più di 300 vittime e oltre 8 miliardi di euro di danni. Ultimo anello di questa drammatica catena, dopo le tragedie di Messina e Ischia delle scorse settimane, è quello dell'11 febbraio 2010 dove un'imponente frana – 600 metri di lunghezza e 200 metri di ampiezza – ha colpito gli abitanti della località Janò di Catanzaro;

tale evento calamitoso ha avuto come conseguenza l'immediato sgombero dei fabbricati ricadenti nel corpo frana per un totale di 42 abitazioni dove vivevano 130 persone e l'impraticabilità della strada provinciale e di tutta la viabilità comunale lungo il versante denominato Gelso – Scala compreso tra la strada statale 109 bis della Sila e il fosso a valle della strada provinciale per Magisano;

successivamente tra il 12 e il 17 febbraio 2010 a causa dei lavori di riattivazione di vari fronti di frana è stato necessario un ulteriore sgombero di 11 abitazioni con 71 persone. Pertanto il 15 febbraio 2010 la Giunta comunale di Catanzaro ha deliberato la richiesta alle autorità provinciali regionali e nazionali dello stato di calamità naturale e la concessione dei benefici finanziari per le 335 persone sgomberate, le 600 a rischio di sgombero e le 156 ospitate in albergo. Per un totale di circa 1.100.000 euro,

in data 22 febbraio e 2 marzo 2010 i luoghi di frana sono stati visitati rispettivamente dal Capo del Dipartimento della protezione civile, Guido Bertolaso, e dai membri della 13ª Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) del Senato;

in data 31 marzo 2010 con ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 3862, recante: «Disposizioni urgenti di protezione civile dirette a fronteggiare danni conseguenti ai gravi dissesti idrogeologici che hanno interessato il territorio della regione Calabria nei giorni dall'11 al 17 febbraio 2010», è stato nominato commissario delegato per il superamento dell'emergenza il Presidente della Regione Calabria e sono stati stanziati 15.000.000 euro a carico del fondo della protezione civile;

il 22 maggio il vicesindaco, Antonio Tassoni, ha convocato una conferenza stampa per dimostrare che, contrariamente alle notizie diffuse dalla stampa locale, il Comune di Catanzaro sta utilizzando un vecchio finanziamento regionale con il quale è stata eseguita una paratia e trincee drenanti per contenere un fenomeno di dissesto interessante una parte

della località Rombolotto di Janò ed ha anticipato, con fondi comunali, le somme per la liquidazione dei SAL all'impresa appaltatrice dei lavori;

in data 21 giugno 2010 è stato comunicato alle famiglie ospitate in hotel di provvedere all'autonoma sistemazione ai sensi dell'art. 4, comma 1, dell'ordinanza citata con contributo anticipato dal Comune nelle more dell'erogazione da parte del Commissario delegato;

a tutt'oggi non è pervenuto alcun contributo finanziario e/o strumentale per sopperire alle necessità del territorio a fronte di un enorme impegno economico già sostenuto con le limitate risorse delle casse comunali;

pertanto il Comune di Catanzaro continua a sostenere spese per l'ospitalità alberghiera dei cittadini sgomberati e per interventi sulle reti danneggiate dai fenomeni di dissesto,

si chiede di conoscere:

se il Presidente del Consiglio dei ministri non intenda procedere immediatamente per far in modo che lo stanziamento dei fondi, previsto dall'ordinanza n. 3862 del 31 marzo 2010, sia finalmente messo a disposizione del Comune di Catanzaro in modo da intervenire per la messa in sicurezza del territorio di Janò, permettendo finalmente agli abitanti di poter tornare nelle proprie abitazioni;

se non intenda impegnarsi affinché, già dalla prossima manovra finanziaria, siano potenziati adeguatamente gli stanziamenti per i programmi di prevenzione e riduzione del dissesto idrogeologico a tutela dell'incolumità dei cittadini e per intervenire concretamente per la mitigazione del rischio idrogeologico e per favorire forme di adattamento dei territori, da attuare d'intesa con le Regioni e gli enti locali interessati.

(4-03484)

PARAVIA, FASANO, ESPOSITO, CARDIELLO. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che, per quanto risulta agli interroganti:

in data 21 luglio 2010 cinque consiglieri del Comune di Salerno hanno denunciato alla Corte dei conti alcune irregolarità riguardanti il conto consuntivo 2009 del Comune, approvato nel corso del Consiglio comunale del 30 giugno 2010;

come si evince dall'esposto depositato, il documento contabile riporterebbe dati non veritieri con il chiaro intento di alterare i risultati di gestione di un'amministrazione, in realtà, poco virtuosa;

dubbi di fondatezza e legittimità suscitano, in particolare, l'attività di riaccertamento dei residui attivi, che ammonterebbero a oltre 520 milioni di euro, e passivi riportati nel prospetto contabile, quantificati in oltre 516 milioni. Per i primi, a esempio, talune posizioni creditorie «eliminate» apparirebbero inverosimilmente arrotondate nell'importo, e in contabilità risulterebbero essere stati conservati residui attivi che difficilmente potranno essere riscossi, in spregio a quanto disposto dall'art. 189 del decreto legislativo n. 267 del 2000 che prevede che «Costituiscono residui attivi le somme accertate e non riscosse entro il termine dell'esercizio»

e che «Sono mantenute tra i residui attivi esclusivamente le entrate su cui esiste un titolo giuridico che costituisca l'ente locale creditore della correlativa entrata»;

nell'esposto inoltrato alla Corte dei conti sono stati altresì allegati documenti dai quali emergerebbero dubbi ancora più fondati di legittimità in ordine all'attività di riaccertamento effettuata sul fronte dei residui;

appare evidente, infatti, come nel conto consuntivo 2009 non si sia provveduto allo storno neanche di un euro per crediti inerenti alla voce «norme di circolazione stradale» relativi ad anni pregressi, nonostante risultati che ad oggi sono stati incassati appena 700.000 euro a fronte di residui attivi relativi alla menzionata voce «riaccertati» al 31 dicembre 2009 che ammontano a ben 26 milioni, di cui 9.477.996,99 relativi a residui di competenza e 16.151.189,53 a residui da residui. Appare quantomeno improbabile che non si sia proceduto all'annullamento nemmeno di un «verbale» o che non vi sia stata nessuna sentenza favorevole a qualche automobilista «ricorrente»;

desta preoccupazione la posizione creditoria vantata da enti terzi nei confronti del Comune di Salerno e non riportata nel conto consuntivo, quali «il credito vantato dal Commissariato di Governo per Euro 12.202.422,25, il credito contabilizzato da GESCO per circa 1,8 milioni di Euro, il credito vantato dal Consorzio di Bacino SA 2 per circa 4 milioni di Euro, nel mentre Salerno Pulita SpA (società quasi integralmente partecipata dal Comune di Salerno), ha iscritto nel bilancio per l'esercizio 2009 un credito verso controllante di Euro 14.661.923,00»; preoccupanti risulterebbero le condizioni di insolvenza in cui versa l'ente, incapace di far fronte agli impegni assunti anche nei confronti dei suoi «fornitori»;

i menzionati crediti, da soli, ammonterebbero a circa 33 milioni di euro e, dunque, un importo di gran lunga superiore ai circa 20 milioni di residui passivi riportati nel conto consuntivo dell'ente;

nel documento contabile in esame, massima espressione dell'amministrazione comunale, sarebbero da aggiungere altre rilevanti posizioni creditorie vantate da altri enti, quali, ad esempio, le cooperative sociali che operano nel ciclo dei rifiuti su commessa del Comune;

tra l'altro, una mancata corrispondenza tra i debiti del Comune di Salerno e le sue società partecipate è stata denunciata recentemente quando la stessa amministrazione comunale, reiterando una cattiva abitudine, sarebbe pervenuta ad una transazione di 6 milioni di euro con il consorzio Asi (Area per lo sviluppo industriale). La transazione, nonché l'intera vicenda, sarebbe infatti andata a pregiudizio del consorzio e a vantaggio della Salerno Sistemi SpA, che è partecipata al 100 per cento dal Comune;

appare di tutta evidenza che, stando così le cose, la gestione da parte dell'amministrazione del Comune di Salerno è attenta esclusivamente alla necessità di «far quadrare i conti», a scapito della normativa vigente e degli interessi dei cittadini,

si chiede di sapere:

se il Governo sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa e, constatata la gravità degli stessi, se ritenga opportuno acquisire ulteriori elementi finalizzati ad accertare, in ordine alla redazione del conto consuntivo 2009 del Comune di Salerno, la veridicità e congruità delle poste contabili iscritte nello stesso;

se il Ministro in indirizzo, per quanto di propria competenza, ritenga necessario assumere nuove e ulteriori determinazioni in ordine alla regolarità amministrativa e contabile delle attività della pubblica amministrazione in esame, anche attraverso il coinvolgimento dei Servizi ispettivi di finanza pubblica.

(4-03485)

### **Interrogazioni, da svolgere in Commissione**

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, la seguente interrogazione sarà svolta presso la Commissione permanente:

*11ª Commissione permanente* (Lavoro, previdenza sociale):

3-01436, del senatore Massimo Garavaglia, sulla mancata erogazione della cassa integrazione guadagni ai lavoratori della Novaceta di Magenta (Milano).

---

---

### Avviso di rettifica

Nel Resoconto sommario e stenografico della 407ª seduta pubblica del 20 luglio 2010, alle pagine IV e 60, sostituire il titolo: «Commissioni permanenti, variazioni nella composizione», con il seguente: «Commissioni permanenti, composizione».

Nello stesso Resoconto, a pagina 69, sotto il titolo «Mozioni, apposizione di nuove firme», all'ottava riga, sostituire la parola: «Basilio» con la parola: «Giordano».







