

ATTI DI INDIRIZZO

Mozione:

La Camera,

premessi che:

nell'ultimo decennio, nell'ambito sistema infrastrutturale e dei trasporti nel Mezzogiorno si è assistito a una forte perdita di competitività. A fronte di un incremento della dotazione infrastrutturale nel centro-nord per autostrade (+6,1 per cento), nel Mezzogiorno si è assistito ad una diminuzione pari al -2,4 per cento;

inoltre, nello stesso periodo la dotazione ferroviaria ordinaria (sia elettrificata che a doppio binario) ha registrato una contrazione nell'intero Paese (-18,4 per cento), concentrata nel Mezzogiorno (-28,1 per cento). Il sud del Paese presenta nel complesso una dotazione infrastrutturale in ferrovie e autostrade addirittura inferiore rispetto ai paesi del centro est dell'Europa che entreranno tra breve a fare parte dell'Unione europea il cui superamento non è stato sin qui affrontato;

il tasso di disoccupazione nel Mezzogiorno è diminuito tra il 1996 e il 2001 di soli 1,5 punti percentuali (dal 20,8 per cento al 19,3 per cento), mentre nel centro nord la diminuzione è stata di 2,4 punti percentuali (dal 7,4 per cento al 5,0 per cento). Il divario rispetto alle altre aree Paese rimane invariato, se non in marginale crescita; il tasso assoluto di disoccupazione è in ogni caso elevatissimo per un paese industrializzato come l'Italia;

la connotazione « dualistica » dell'economia italiana appare evidente anche in relazione ai dati riguardanti il prodotto pro-capite. Tra le regioni meridionali, il livello del prodotto per abitante più elevato si registra, nel 2001, per l'Abruzzo, con un valore pari all'83,1 per cento della media nazionale e di 14 punti percentuali

inferiore rispetto a quello dell'Umbria (97,8 per cento), la regione centro-settentrionale a più basso livello relativo di sviluppo. Seguono Molise, Sardegna e Basilicata, con valori compresi tra il 79,8 per cento e il 72,5 per cento; le restanti quattro regioni meridionali - nelle quali risiede oltre l'80 per cento della popolazione del sud - presentano valori dell'indice del prodotto per abitante compresi tra il 66,8 per cento della Sicilia e il 63,8 per cento della Calabria;

negli ultimi cinque anni (1996-2001) il differenziale del prodotto interno lordo tra centro-nord e Mezzogiorno è rimasto sostanzialmente invariato;

la Casa delle Libertà ha inteso risolvere il problema del ritardo infrastrutturale del Mezzogiorno e delle altre aree sottoutilizzate del Paese incidendolo alla radice, rispondendo all'obiettivo della certezza della tempistica, delle procedure e della accelerazione del realizzo delle opere. Per tali motivi, è stata varata la cosiddetta « legge obiettivo » che, grazie alle semplificazioni introdotte alla macchinosa e penalizzante normativa vigente, rappresenta una grande opportunità per promuovere l'adeguamento agli *standard* nazionali ed europei del sistema infrastrutturale del Mezzogiorno. Le opere oggetto della legge sono quelle di interesse nazionale tali da accelerare la modernizzazione del Paese con attenzione concentrata al Mezzogiorno. Infatti, gli investimenti per infrastrutture localizzate nel Mezzogiorno rappresentano il 45 per cento degli investimenti complessivi del Programma Infrastrutture. È stata inoltre rilanciata la finanza di progetto come meccanismo moderno per una gestione razionale della progettualità e per il coinvolgimento del capitale privato nel finanziamento delle opere. Lo stesso Patto per l'Italia ha sancito la priorità degli interventi per colmare il gap infrastrutturale del Mezzogiorno;

i problemi di sviluppo riguardano non solo il Mezzogiorno ma anche altre aree nel territorio nazionale, riconosciute

dalla stessa Unione europea come caratterizzate da difficoltà strutturali (aree dell'obiettivo 2). Tali aree meritano la giusta attenzione in una logica di perequazione dell'intervento pubblico per lo sviluppo senza determinare incoerenti discriminazioni tra i territori bisognosi di sostegno;

l'azione di Governo ha già trovato una concreta realizzazione nello sblocco dei cantieri per l'ammodernamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e nell'accelerazione nella realizzazione delle tratte ad alta velocità nel Mezzogiorno e che collegano il Mezzogiorno alle regioni del centro nord:

impegna il Governo

a presentare al Parlamento una relazione annuale in merito allo stato di avanzamento delle politiche per la riduzione del *gap* infrastrutturale del Mezzogiorno e delle altre aree sottoutilizzate del Paese.

(1-00137) « Bocchino, Amoruso, Briguglio, Cannella, Canelli, Cardiello, Catanoso, Cirielli, Cola, Coronella, Cristaldi, Fasano, Fatuzzo, Fragalà, Gallo, Geraci, Gironda Veraldi, La Grua, Landolfi, La Russa, Lo Presti, Lisi, Maggi, Nespoli, Paolone, Patarino, Antonio Pepe, Pezzella, Riccio, Scalia, Strano, Tagliatela, Trantino ».

Risoluzione in Commissione:

La VIII Commissione,

premessi che:

negli ultimi mesi è insorta una controversia e, con essa, un diffuso allarme nelle amministrazioni comunali e tra gli operatori circa il rilievo urbanistico dell'attività che va sotto il nome di logistica;

in particolare, si confrontano due tesi: da una parte, quella che ravvisa nella logistica un'attività di intermediazione

nella circolazione di beni con l'effetto di considerare di natura commerciale l'attività di immagazzinamento anche di semplici scorte, destinate al ciclo produttivo di aziende industriali, da chiunque gestita, vale a dire sia dalle stesse aziende (come nel caso di complessi industriali organizzati di una pluralità di plessi, dislocati in ambiti territoriali diversi), sia da terzi per conto e/o nell'interesse delle aziende destinatarie (tesi di recente affermata da una sentenza del Consiglio di Stato, in una causa risalente agli anni ottanta); dall'altra, quella che ravvisa nella logistica un segmento del ciclo produttivo o della filiera aziendale, con l'effetto di considerarla della stessa natura dell'attività industriale o produttiva alla quale è funzionale o strumentale;

tale differenza pone in dubbio l'applicabilità della normativa circa la concessione edilizia per opere o impianti destinati ad attività industriale, produttiva; ove mai si considerasse la logistica come attività di « intermediazione nella circolazione di beni », verrebbe meno la stessa possibilità — o si aggraverebbe enormemente la possibilità — di anacronistiche concentrazioni, in netto contrasto con la tendenza — sviluppatasi negli ultimi decenni in Italia e nei Paesi europei più industrializzati — verso l'abbandono del modulo tradizionale della grande fabbrica, preferendo di gran lunga il modulo decentrato, ma ricondotto all'unità gestionale, perché di gran lunga più idoneo a favorire l'insediamento di segmenti significativi della filiera produttiva in contesti sociali disagiati e fortemente deficitari dal punto di vista occupazionale (come dimostra anche l'attuale vicenda FIAT);

la logistica nelle sue più moderne espressioni si rivela attività coesistente e quella produttiva in quanto finalizzata alla migliore organizzazione dell'attività produttiva, non necessariamente manifatturiera, con rilevanti economie nei costi di gestione, di deposito, immagazzinamento e distribuzione, da un lato, ed a più incisivo sistema produttivo, implicando (la logistica moderna) l'esecuzione di distinte fasi o

processi del ciclo produttivo: si pensi non solo all'attività di immagazzinamento e stoccaggio delle scorte o dei prodotti semilavorati o finiti, ma anche di gestione informatizzata dei flussi di magazzino e delle scorte, con una amplissima gamma di operazioni che la prassi internazionale ha individuato; di stoccaggi speciali o eccezionali, a temperature controllate; di montaggi speciali di prodotti; di imballaggio (*packaging*), confezionamento ed etichettatura; di modifiche o personalizzazione dei prodotti finiti con l'applicazione di marchi, inserimento di libretti, punzonature, di gestione, dei ricambi, trasporto, consegna o spedizione delle merci, ed altri;

in queste attività non è ravvisabile una semplice attività di scambio, sia esso all'ingrosso sia esso al minuto e come tale, laddove si manifesti, regolata dal decreto legislativo n. 114 del 1998 (cosiddetto « decreto Bersani »), in quanto riconducibile all'attività propriamente commerciale: perché, se così fosse, si determinerebbe uno stravolgimento dell'assetto urbanistico-commerciale disciplinato dal decreto anzidetto, con l'illimitata possibilità per l'operatore industriale di trasformare, a suo piacimento, aree e manufatti industriali o produttivi in superfici commerciali. È evidente la necessità di definire con chiarezza il rilievo e le implicazioni urbanistiche per l'attività di logistica;

stanti le premesse, la logistica nelle sue molteplici estrinsecazioni (di cui si sono dati alcuni esempi) è inquadrabile come attività industriale o produttiva, che comporta l'applicazione dell'articolo 10, comma 1, della legge n. 10 del 1977, come recentemente riformulato dall'articolo 19 del decreto legislativo n. 380 del 2001 (testo unico delle disposizioni in materia edilizia), peraltro non ancora entrato in vigore;

la prassi in via di consolidamento si è ormai indirizzata ragionevolmente in questo senso;

impegna il Governo

ad assumere le iniziative più opportune per recepire le indicazioni esposte in premessa, chiarendo che, ai fini urbanistici, la logistica è inquadrabile come attività industriale o produttiva.

(7-00183) « Lupi, Osvaldo Napoli, Mondello, Pinto, Verro, Stradella, Paroli, Antonio Russo, Antonio Barbieri, Germanà, Maione, Lenna ».

* * *

ATTI DI CONTROLLO

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Interrogazione a risposta scritta:

VENDOLA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro della giustizia, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

il signor Paolo Ubaldini ha rappresentato in qualità di Amministratore unico la società STM srl (Servizi Tecnologici e Manutentivi) con sede a Pomezia (Roma) in via della Tecnica, 60, a partire dal 1986;

la succitata società si occupava di produzione e vendita di prodotti chimici industriali (cosiddetta chimica fine) applicati alla lavorazione del petrolio, del trattamento delle acque industriali e della bonifica di grandi attrezzature industriali;

la STM negli anni ottanta e novanta si avvale, come molte altre società, dei finanziamenti messi a disposizione dalla legge n. 64 del 1986. Tali finanziamenti venivano erogati per favorire lo sviluppo del Mezzogiorno, per la creazione di investimenti ed occupazione;

la STM aveva alle proprie dipendenze 25 lavoratori suddivisi tra dirigenti, impiegati e operai;

nell'ottobre del 1987 la STM presentava regolare domanda (rubricata con il