

ATTI DI INDIRIZZO*Risoluzioni in Commissione:*

La V e la IX Commissione,

premesso che l'area mediterranea ha nuovamente assunto, negli ultimi anni, una significativa centralità per gli scambi internazionali con una grandissima crescita del traffico attraverso i porti del nostro Paese, che hanno recuperato peso, capacità produttiva, competitività rispetto ai grandi scali europei ed in particolare a quelli del Nord;

sottolineato come tale crescita è stata possibile in particolare per la decisione finora seguita da parte dello Stato di impegnare risorse consistenti capaci di dotare gli scali di nuovi spazi, tecnologie e strutture logistiche;

rilevato tuttavia che la crescita di traffici nei porti italiani sembra ora subire un rallentamento, sia in rapporto all'enorme quantità di merce presente nel Mediterraneo, sia in rapporto alla crescita che si afferma più consistenti negli scali francesi e spagnoli nonché nei porti del Nord Europa;

evidenziato quindi come la capacità competitiva debba essere sostenuta in modo determinato e continuativo attraverso la realizzazione delle infrastrutture di collegamento, le aree di sviluppo, gli spazi organizzati a disposizione dei traffici e della merce;

considerato che in tale quadro necessita, con urgenza, di chiarimenti ed approfondimenti il contenuto della circolare n. 35 del novembre 2004 del Ministro dell'economia e delle finanze, con cui si fissa un limite — anche per le Autorità portuali — alla possibilità di investimento, bloccandone l'incremento al 4,5 dell'anno precedente, con forti e negative ripercussioni sugli investimenti preventivati sulla base di risorse già a disposizione degli Enti Portuali;

evidenziata inoltre la necessità di prevedere specifiche misure in favore delle Autorità portuali di più recente istituzione ai sensi del comma 8 dell'articolo 6 della legge n. 84 del 1994, al fine di favorire maggiori investimenti da parte di tali enti ed un'accelerazione della capacità di spesa;

sottolineata quindi la necessità di promuovere con particolare vigore la capacità competitiva dei nostri scali « puntando » su un comparto nevralgico per la crescita produttiva dell'Italia,

impegnano il Governo:

ad adottare iniziative volte a chiarire che tale limitazione delle spese nei bilanci delle Autorità Portuali non si riferisca in alcun modo alla spesa per investimenti;

ad adottare iniziative, anche normative volte ad individuare specifiche misure, in favore delle Autorità portuali di più recente istituzione (con particolare riferimento a quelle istituite nell'ultimo biennio), che consentano di promuovere una accelerazione della capacità di spesa e di investimento di tali enti.

(7-00576) « Giuseppe Gianni ».

La VIII Commissione,

considerato che:

la Regione Campania ha approvato la legge regionale n. 16 del 22 dicembre 2004, con cui ha inteso disciplinare — per quanto di competenza — la materia del governo del territorio;

tale legge regionale contiene talune disposizioni che sembrano porsi in contraddizione rispetto alla legislazione statale vigente;

in particolare, la legge regionale n. 16 contiene uno stravolgimento dell'articolo 120 del decreto legislativo n. 267 del 2000 (testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali), nella parte relativa alle società di trasformazione urbana;

l'articolo 36, comma 1, della citata legge regionale, infatti, consente la costituzione di Società per la progettazione e la realizzazione di interventi finalizzati alla trasformazione urbana e territoriale;

tuttavia, il comma 2 del citato articolo 36 dispone che le predette società possono essere « a capitale interamente pubblico o miste a capitale prevalentemente pubblico, ai sensi del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, articolo 120 »;

in realtà, il citato articolo 120 del decreto legislativo n. 267 non prevede assolutamente che la partecipazione pubblica alle STU sia totale o, comunque, prevalente, lasciando invece aperta la possibilità di costituzione di STU a capitale prevalentemente privato, con la sola condizione che « gli azionisti privati delle società per azioni siano scelti tramite procedura di evidenza pubblica »;

non si comprende come la Regione Campania possa precludere la creazione di istituti conformi alla legislazione statale;

tale circostanza appare al firmatario del presente atto ancor più grave, se si pensa che — qualora fosse accolta l'ipotesi dell'articolo 36 della legge regionale n. 16 del 2004 — vi sarebbe la preclusione, per società a capitale pubblico minoritario, di partecipare alle iniziative ed alle attività in materia;

infatti, la Regione Campania, quasi contestualmente all'approvazione della legge in questione, ha emanato il regolamento n. 2 del 23 dicembre 2004 B.U.R.C. n. 65 del 28 dicembre 2004, per accedere al Fondo di rotazione di cui all'articolo 23 legge regionale 11 agosto 2001;

non vi sono dunque le condizioni per poter ritenere legittimo — almeno in riferimento al citato articolo 36 — l'intervento normativo della Regione Campania,

impegna il Governo

a valutare la possibilità di impugnazione della citata legge regionale n. 16 del 22 dicembre 2004 di fronte alla Corte costituzionale.

(7-00577)

« Brusco ».

La IX Commissione,

premesso che:

a seguito della decisione di ENAV SpA di indire una gara internazionale per l'affidamento di importanti attività concernenti la gestione e la manutenzione del sistema preposto al controllo del traffico aereo e di prorogare l'affidamento all'attuale gestore delle attività concernenti il *software*, in attesa di una successiva internalizzazione, la IX Commissione ha condotto una serie di audizioni dei soggetti interessati;

da dette audizioni emergono elementi di grande interesse atti a definire il quadro di riferimento nel quale collocare questa iniziativa, tra i quali:

l'Italia è l'unico paese europeo ad aver indetto una gara nel settore specifico ed a delegare ad aziende non nazionali la responsabilità di parte di un sistema così delicato anche sotto il profilo della sicurezza del volo;

l'ENAV SpA non ha inserito, tra le condizioni della gara, la clausola sociale aumentando con ciò le forti preoccupazioni per l'occupazione;

attualmente il sistema del controllo del traffico aereo è gestito da imprese private e pubbliche italiane di provata esperienza e *know how*;

le organizzazioni sindacali hanno manifestato forti preoccupazioni occupazionali, essendo circa 1300 i lavoratori attualmente impegnati direttamente, oltre quelli indirettamente nel settore;

tale settore presenta importanti prospettive di crescita e di evoluzione, con l'avvento della tecnologia digitale satellitare, che possono e devono rappresentare

una opportunità per l'industria nazionale di mettere a frutto le proprie elevate capacità e le proprie conoscenze, potendosi costituire in Italia un polo di eccellenza per il presidio del settore e per lo sviluppo di nuove importanti applicazioni;

la costituzione di tale polo di eccellenza deve diventare una scelta strategica di politica industriale e vi devono essere coinvolte le aziende italiane dotate di elevate competenze e *know how* capaci di misurarsi con i grandi temi della innovazione, per competere a livello internazionale con gli altri grandi competitori;

rilevante appare anche la prospettiva di affacciarsi ai paesi in via di sviluppo con offerte integrate di sistema, di gestione, di manutenzione, con proposte di formazione e di creazione di quadri locali da dedicare alle attività in questione;

si configura cioè un ruolo di *partner* di riferimento per questo polo di eccellenza, che vedrebbe raggruppate in una *joint venture* nazionale a capitale pubblico-privato imprese, indiscusse detentrici di un *know how* adatto al rilancio dell'industria nazionale in un segmento ove la sinergia pubblico-privato pare la via per mettere a frutto esperienze e saperi maturati nel paese;

altre aziende concentrate soprattutto nel segmento applicativo della tecnologia satellitare (si pensi ad esempio a Telespazio ed altre aziende private) potrebbero trarre vantaggio da questa sinergia, nella logica di costruzione di un polo forte e articolato, aperto alla innovazione e ai mercati esteri;

sottolineato che questo progetto sarebbe utile e a tutti:

all'industria italiana, che non vedrebbe perdersi nel nulla l'ennesima occasione di lavoro e di rilancio, in un segmento innovativo, ove vanta posizioni di eccellenza;

ai lavoratori, che supererebbero le gravi preoccupazioni oggi espresse da tutte le organizzazioni sindacali, oltre che dalle

imprese interessate, ma vedrebbero non solo confermate le prospettive di un lavoro qualificato, ma anche la possibilità di una possibile crescita futura;

all'ENAV, che eviterebbe un faticoso, lungo, complesso e molto costoso processo di internalizzazione delle competenze, dall'esito molto incerto;

alla sicurezza del volo, che vedrebbe operare una società integrata e non spezzoni diversi di competenze;

alla spinta all'innovazione del paese, che troverebbe un soggetto forte operare su temi tecnologicamente qualificati;

al recupero di una significativa posizione in Europa, che ci vede oggi relativamente ai margini degli interessi;

alla possibilità di operare all'esterno del paese con un polo competitivo e di valore europeo;

il CdA dell'ENAV SpA ha, nella seduta dell'8 febbraio 2005, indicato anche nell'acquisto di rami di azienda dalla concessionaria la propria volontà di procedere all'acquisizione del *know how* necessario, modificando gli indirizzi precedentemente espressi,

impegna il Governo

ad esplicitare gli indirizzi per la costituzione di questo polo nazionale di eccellenza;

a istituire un tavolo di concertazione con tutti i soggetti interessati per valutare le forme, i tempi, i modi e le clausole di una *joint venture* adatta a dare soluzione positiva a questa opportunità per l'industria nazionale;

ad assumere tutte le iniziative utili affinché si individuino tra le aziende italiane le forme più solide per la costituzione del polo industriale italiano;

a valutare la compatibilità tra le decisioni fino ad ora assunte da enti ed imprese e l'obiettivo sopra indicato.

(7-00575) « Panattoni, Duca, Raffaldini, Tidei, De Luca, Albonetti, Mazzarello, Rognoni, Susini ».

* * *

ATTI DI CONTROLLO

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Interrogazioni a risposta scritta:

FILIPPO MARIA DRAGO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

il 31 marzo 2005 scade il termine per la cessazione degli stati d'emergenza, dichiarati dal Presidente del Consiglio dei ministri, nella zona interessata dagli eventi sismici e vulcanici verificatisi nel periodo ottobre-novembre 2002;

risulta che, ad oggi, l'opera di ricostruzione sia appena iniziata e che, al tempo stesso, non siano venute meno le condizioni di disagio socio-economico in cui versa la popolazione, danneggiata dall'improvvisa interruzione dell'attività turistica in zone montane;

l'articolo 6-ter del disegno di legge n. 3294 dal titolo « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 2004, n. 314, recante proroga di termini », prevede il differimento dei termini per le imprese danneggiate dagli eventi alluvionali del 1994 al 30 giugno 2005, non prevede invece proroghe per gli eventi sismici e vulcanici verificatisi nel periodo ottobre-novembre 2002 —:

se il Presidente del Consiglio dei ministri non ritenga opportuno adottare iniziative normative volte a prevedere la proroga del termine per la cessazione degli stati d'emergenza anche nella zona interessata dagli eventi sismici e vulcanici

verificatisi nel periodo ottobre-novembre 2002. (4-13154)

ANTONIO RUSSO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

con il decreto legislativo 5 febbraio 1997 n. 22 (cosiddetto decreto Ronchi) si è data attuazione alle direttive 91/156/CEE (sui rifiuti), 91/689/CEE (sui rifiuti pericolosi) e 94/62/CE (sugli imballaggi e sui rifiuti d'imballaggio);

il suddetto decreto disciplina la gestione dei rifiuti, costituente oramai attività di pubblico interesse, ed ha il fine di assicurare un'elevata protezione dell'ambiente e controlli efficaci, tenendo conto della specificità dei rifiuti pericolosi;

tali rifiuti, come previsto dall'articolo 2 comma 2 del decreto 22/97, devono essere recuperati o smaltiti senza pericolo per la salute dell'uomo e senza usare procedimenti o metodi che potrebbero recare pregiudizio all'ambiente e, in particolare, senza determinare rischi per l'acqua, per l'aria, per il suolo e per la fauna e la flora, senza causare inconvenienti da rumori o odori e senza danneggiare il paesaggio e i siti di particolare interesse;

la Regione Campania ha, per la prima volta, regolato la gestione dei rifiuti solidi urbani con la legge 10/93 proponendosi di raggiungere, nel triennio 1993-1995, una riduzione fino al 50 per cento dell'utilizzo delle discariche, grazie alla raccolta differenziata, al riciclo e riuso dei materiali ed alla compattazione dei rifiuti;

il predetto piano, però, non è mai decollato tanto che il Presidente del Consiglio dei Ministri, con ordinanza dell'11 febbraio 1994, fu costretto a nominare il Prefetto di Napoli quale commissario straordinario per la situazione di emergenza determinatesi nel settore dei rifiuti solidi urbani nella Regione Campania;