RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ROSY BINDI

La seduta comincia alle 10,30.

EMILIA GRAZIA DE BIASI, *Segretario,* legge il processo verbale della seduta del 24 febbraio 2012.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati Allasia, Antonione, Berardi, Bongiorno, Brugger, Bucchino, Buonfiglio, Centemero, Cirielli, Commercio, Dal Lago, Fallica, Fava, Gregorio Fontana, Iannaccone, Jannone, Lombardo, Lucà, Mazzocchi, Melchiorre, Ricardo Antonio Merlo, Migliavacca, Misiti, Mura, Narducci, Nucara, Picchi, Pisicchio, Paolo Russo, Stucchi e Valducci sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati in missione sono complessivamente cinquantasei, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Informativa urgente del Governo sulle recenti vicende della compagnia di navigazione Tirrenia, con particolare riferimento alla questione dei collegamenti da e per la Sardegna *(ore 10,32)*.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di un'informativa urgente del Governo sulle recenti vicende della compagnia di navigazione Tirrenia, con particolare riferimento alla questione dei collegamenti da e per la Sardegna.

Dopo l'intervento del Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti interverranno i rappresentanti dei gruppi in ordine decrescente, secondo la rispettiva consistenza numerica, per cinque minuti ciascuno. Un tempo aggiuntivo è attribuito al gruppo Misto.

(Intervento del Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, Corrado Passera.

CORRADO PASSERA, *Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, la Tirrenia navigazione è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'agosto 2010, ai sensi del decreto-legge n. 347 del 2003 (cosiddetta legge Marzano). Il dottor Giancarlo D'Andrea è stato, in quell'occasione, nominato commissario straordinario.

Sempre con decreto del Ministero dello sviluppo economico del 17 settembre 2010, la procedura di amministrazione straordinaria è stata estesa alla Siremar (Sicilia regionale marittima Spa), interamente controllata dalla Tirrenia, ed è stato nominato commissario straordinario lo stesso dottor D'Andrea.

Al fine di consentire la prosecuzione del servizio pubblico di trasporto marittimo, il commissario ha ritenuto di avvalersi della garanzia dello Stato, rispetto alla quale la Commissione europea non ha rilevato profili di incompatibilità con il mercato interno. Conseguentemente, la Tirrenia ha contratto un finanziamento bancario garantito dal Tesoro dello Stato per 25 milioni di euro, che potrà essere rimborsato a valere sul corrispettivo della vendita dei beni aziendali.

Nel gennaio 2011, l'allora Ministro dello sviluppo economico ha autorizzato la cessione dei complessi aziendali facenti capo, rispettivamente, a Tirrenia e Siremar, ed è stata di conseguenza avviata la procedura di dismissione mediante pubblicazione, sui principali quotidiani nazionali ed esteri, dell'invito a manifestare interesse all'acquisto degli *asset* sia di Tirrenia sia di Siremar.

Al fine di consentire il completamento della procedura, è stata autorizzata la proroga per un ulteriore anno del programma di cessione, la cui scadenza, allo stato, è prevista per il 26 gennaio 2013, fatta salva l'ulteriore proroga, sempre di un anno, attivabile su richiesta del commissario ove la procedura si riveli di particolare complessità. In particolare, la procedura di cessione prevede la stipula, da parte del Ministero, delle nuove convenzioni per il trasporto marittimo di durata di otto anni con il soggetto aggiudicatario, ai sensi della legge n. 163 del 2010; si prevede, altresì, l'obbligo, per l'acquirente, di assorbire l'intero livello occupazionale delle società e di mantenere tale livello almeno per il biennio successivo all'acquisto.

Relativamente all'acquisizione della Tirrenia, il Ministero dello sviluppo economico con provvedimento del maggio 2011 ha autorizzato il commissario ad accettare l'unica offerta pervenuta per l'acquisto del complesso aziendale, ossia quella da parte della Compagnia italiana di navigazione (CIN), che è una cordata composta da tre fra i maggiori operatori del settore: Moby, Grandi navi veloci (il cui 50 per cento è detenuto da MSC) e Grimaldi.

L'offerta della CIN prevede un corrispettivo per l'acquisto pari a 380,1 milioni di euro, pari al valore della perizia dell'esperto indipendente, da corrispondersi in questo modo: 200 milioni di euro al momento del trasferimento del complesso aziendale ed il residuo in tre rate, di cui l'ultima a scadere in corrispondenza dell'ottavo e ultimo anno della convenzione di trasporto marittimo. Il 25 luglio 2011 è stato stipulato il contratto di cessione dei complessi aziendali e di recente è stato stipulato l'accordo con le organizzazioni sindacali per il trasferimento di tutto il personale.

Si evidenzia che le modalità e le condizioni di svolgimento della procedura di vendita del complesso di Tirrenia sono state tutte preventivamente condivise, sia a livello nazionale che europeo, in incontri che si sono tenuti nel mese di settembre 2010 tra i soggetti istituzionalmente coinvolti.

Risulta, peraltro, tuttora aperta in sede comunitaria la procedura di infrazione attinente al ritardo con il quale l'Italia ha proceduto alla privatizzazione del cabotaggio marittimo. Detta procedura si innesta direttamente sull'accordo raggiunto fin dal 2009 con la Commissione per la vendita delle rotte insieme con le navi.

Allo stato tale procedimento è sostanzialmente congelato in attesa degli sviluppi attinenti a procedimenti relativi agli altri *dossier* pendenti presso l'Unione europea. Il primo è un procedimento sorto dall'indagine avviata dalla Commissione europea per possibili aiuti di Stato al gruppo Tirrenia. In tale procedimento, oltre a mettere in discussione le pregresse compensazioni per oneri di servizio pubblico, la Commissione intende indagare sulla procedura di vendita di Tirrenia e Siremar secondo le modalità « navi più rotte », frutto dell'accordo originario a suo tempo condiviso con la DG trasporti della stessa Commissione.

Il secondo procedimento è invece pendente presso l'*Antitrust* europea ed è sca-

turito a seguito della formale notifica avvenuta nel novembre scorso da parte della CIN con cui ha comunicato l'acquisizione del controllo congiunto del ramo d'azienda in base al regolamento (CE) n. 139 del 2004 in materia di concentrazioni tra imprese.

Nell'evidenziare che l'unico soggetto legittimato a partecipare a pieno titolo alla procedura *antitrust* è il soggetto aggiudicatario, si sottolinea in ogni caso che la Tirrenia, oltre a partecipare ad alcuni incontri con i servizi della Commissione europea in qualità di terzo interessato, ha costantemente cooperato con le parti notificanti fornendo in modo tempestivo ed esauriente i dati, le informazioni e i chiarimenti di volta in volta richiesti ai fini del procedimento.

Nell'ambito della prima fase del procedimento la Compagnia Italiana di Navigazione ha sottoposto alla Commissione diverse misure volte a ridurre l'impatto concorrenziale dell'operazione, in modo da porre rimedio ai profili di criticità sollevati dalla Commissione stessa, in particolare con riferimento alle rotte da e per la Sardegna.

Allo stato risulta che la Direzione generale per la concorrenza ha concluso la prima fase manifestando dubbi sull'impatto concorrenziale dell'operazione della CIN in ragione delle quote elevate che la società della cordata – pari al 100 per cento – verrebbero a detenere su alcune rotte interessate.

Gli impegni assunti dalla CIN, secondo le valutazioni assunte in sede alla procedura *antitrust*, sono stati ritenuti non sufficienti a consentire l'autorizzazione dell'operazione di concentrazione. Conseguentemente, con la decisione in data 18 gennaio 2012, la Commissione ha ritenuto necessario avviare la seconda fase del procedimento. A questo punto la Commissione dispone di novanta giorni lavorativi per portare a termine l'indagine avviata e di conseguenza la decisione finale dovrebbe pervenire nei primi giorni di giugno 2012.

Il Ministero sta seguendo con particolare attenzione la definizione delle complesse procedure di vendita ed in particolare le varie fasi dell'indagine pendenti dinanzi all'*Antitrust* auspicando che possa essere trovata, da parte dell'acquirente, una soluzione condivisa con le istituzioni europee. Le misure oggetto di valutazione sembra possano consentire, infatti, di portare positivamente a conclusione l'operazione di dismissione risolvendo, al tempo stesso, i problemi di concorrenza rilevati dalla Commissione.

Attualmente, sulla base degli elementi forniti dalla gestione commissariale, risulta che le parti acquirenti stanno valutando come rafforzare ulteriormente gli impegni già presentati ricercando le misure correttive da adottare al fine di fornire una soluzione strutturale e definitiva ai problemi concorrenziali rilevati in sede *antitrust*.

Per quanto riguarda, infine, le garanzie sul trasporto pubblico in vista della stagione estiva 2012, si evidenzia che il quadro normativo convenzionale contrattuale nell'ambito del quale si è data attuazione al processo di vendita della Tirrenia attualmente in corso consentirà, fermo restando quanto detto sopra, il passaggio del compendio aziendale in capo al soggetto acquirente senza alcun pregiudizio per la continuità del servizio pubblico di collegamento marittimo. La cessione del ramo d'azienda avrà quindi luogo senza alcun pregiudizio per l'utenza e la continuità territoriale.

Si rileva che Tirrenia è tenuta, nell'esercizio dell'attività di pubblico servizio, al rispetto di rilevanti obblighi di informazione nei confronti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: in particolare, eventuali variazioni del regime tariffario, delle modalità di impiego della flotta sociale e di esercizio delle tratte convenzionate devono essere sempre preventivamente comunicate da Tirrenia al Ministero e nella maggior parte dei casi sono subordinate ad una preventiva espressa autorizzazione da parte di quest'ultimo.

Il Ministero concedente, inoltre, è titolare di un potere sanzionatorio nei con-

fronti di Tirrenia per il caso di mancata ottemperanza, senza giustificato motivo, agli obblighi di pubblico servizio.

In particolare, in base al testo della vigente convenzione, per i viaggi omessi, interrotti o comunque non effettuati in assenza di causa di forza maggiore e senza l'autorizzazione del Ministero, la società perde la corrispondente parte di sovvenzione e può essere assoggettata all'irrogazione di penalità e sanzioni.

Si precisa, infine, che, come comunicato dal commissario, a far data dal 14 novembre 2011, Tirrenia ha aperto alla prenotazione e alla vendita tutti i collegamenti da e per la Sardegna e la Sicilia. Da tale data, in particolare, è possibile per l'utenza prenotare ed acquistare i biglietti per la stagione estiva e sino al 31 dicembre 2012.

(Interventi)

PRESIDENTE. Passiamo agli interventi dei rappresentanti dei gruppi.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Pili. Ne ha facoltà.

MAURO PILI. Signor Presidente, da un superministro ci saremmo aspettati molto di più. È evidente che la risposta è tecnica e burocratica e il tema, invece, è drammaticamente serio, rispetto ad una questione che, da anni, riguarda la Sardegna e i collegamenti tra l'isola e il resto del Paese.

Il Ministro ha omesso un dato: la Tirrenia verrà venduta per 380 milioni di euro e chi la acquisterà guadagnerà, nell'arco dei prossimi sette anni, di sole sovvenzioni pubbliche, 560 milioni di euro. Credo sia un dato emblematico, che sfugge ai più, non rispetto a un favore o un regalo che viene fatto alla Sardegna, ma rispetto a un diritto di collegamento alla pari di tutte le altre regioni italiane ed europee con il resto del continente.

Mi dispiace, Ministro, perdoni la schiettezza: la complicità che caratterizza lo Stato verso la Tirrenia è ormai consolidato e da lei ci saremmo aspettati qualcosa di più, come, per esempio, la presa d'atto che la Tirrenia è ancora una società pubblica, che la governa un commissario statale e che le convenzioni dipendono dal Ministro dei trasporti, quindi da lei.

Per quale motivo sceglie di non decidere, per esempio, sul fatto emblematico che la Tirrenia ha ancora costi di trasporto che sono superiori rispetto ad un'altra compagnia regionale pubblica, che fa pagare molto meno di quanto faccia pagare oggi la Tirrenia ? Per quale motivo il commissario si arroga il diritto, per quattro anni di seguito, di cancellare le rotte più importanti, cito per tutte la Olbia-Genova ? Inoltre, stranamente, ogni inizio d'anno, si guasta una nave o va in manutenzione, senza che sia data alcuna giustificazione credibile, forse anche per quel potere sanzionatorio, che lei ha richiamato, che non viene attuato, che molto spesso viene dimenticato o che, comunque, è irrisorio rispetto all'atteggiamento palese di favorire davvero la complicità con i privati, che si registra ormai da troppo tempo sulla gestione della Tirrenia.

Quali sono, Ministro, gli interessi che vi ruotano intorno ? Perché non si agisce ? Ciò vale per ieri come oggi, senza sottrarre alla responsabilità nemmeno il Governo precedente, su questo fare giocato sulla testa della Sardegna e dei sardi.

Credo che anche un Ministro tecnico, ma con grandi responsabilità, abbia il dovere di prendere atto che l'Unione europea ha detto che sino a giugno non si può procedere alla vendita di Tirrenia, non si può dare in mano a privati questa società e, quindi, bisogna assumersi delle responsabilità molto chiare, e l'unico soggetto che le può assumere e che ha il dovere e gli strumenti è il Ministro dei trasporti. E cosa deve fare ? Deve decidere di evitare che vi sia un altro anno di speculazione sulla Sardegna e sui mari che la collegano con la penisola, perché se il Ministro non interviene con la revisione puntuale delle convenzioni, con il regime straordinario per 2012 avremo davvero una situazione tale per cui a febbraio, marzo o forse aprile non sarà possibile avere la rotta coperta, onorata e prevista

dalle convenzioni e, dall'altra, avremo favorito, in questa assenza del mercato, i soci privati che concorrono all'acquisto della Tirrenia.

Ma vi è un'altra domanda, Ministro: dove finiscono questi 72 milioni di euro ? Dov'è la contabilità ?

Avremmo voluto sapere quanto la Tirrenia prende in meno rispetto a tutte le corse che ha annullato o cancellato senza autorizzazione e senza alcun tipo di concorso, per esempio, con la regione Sardegna, che ha, purtroppo, anche la competenza della continuità territoriale per uno scellerato provvedimento del 2006.

Allora, con tutte queste risorse, perché il commissario D'Andrea non spiega perché ha cancellato la rotta Cagliari-Civitavecchia, la Arbatax-Civitavecchia e la Olbia-Genova ?

PRESIDENTE. La prego di concludere.

MAURO PILI. Signor Ministro, lei ha il potere e il dovere di agire, quindi credo sia assolutamente indispensabile, da una parte, rivedere immediatamente le convenzioni con un decreto che spetta al Ministro e che sarà trasmesso al CIPE e, dall'altra, porsi davanti a una duplice strada: agire o tacere, anche allontanando, se necessario – come io credo – il commissario D'Andrea per una scellerata gestione della Tirrenia, che ha portato a un disastro economico nel 2011 che credo, con questa situazione, possa reiterarsi anche nel 2012.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Meta. Ne ha facoltà.

MICHELE POMPEO META. Signor Presidente, ho sempre apprezzato l'obiettività del collega Pili, anche quando sui banchi del Governo c'erano i colleghi del suo partito. Francamente, mi ha stupito un po' il tono e anche la natura di qualche domanda riferita ai nuovi responsabili di questo settore, che siedono transitoriamente fino al 2013 su quei banchi.

Onorevoli Pili, la vicenda Tirrenia è lunga e contraddittoria e vi sono delle responsabilità. Anche la procedura che lei richiamava è una procedura che abbiamo contestato insieme. Ora, alla luce dei rilievi annunciati e che ci aspettavamo da parte dell'Europa, le responsabilità certamente non possono essere ascritte al nuovo responsabile del Dicastero dei trasporti che, evidentemente, non ha bisogno della mia difesa d'ufficio, poiché ho visto sapersi difendere da solo.

Colgo invece questa occasione per porre alcune domande. La vicenda Tirrenia, come dicevamo, è una sorta di CAI del mare in sedicesimo: stessi ingredienti, stesse procedure e stessi vizi. Al di là di questo, sarà l'Europa a dirci entro giugno come andrà a finire. Vorrei piuttosto chiedere al Governo se su alcune questioni non risolte, per le quali l'isola della Sardegna e i sardi stanno pagando da diverso tempo, non sia il caso di intervenire con molto coraggio, che io riconosco voi avete avuto rispetto ad altre questioni e ad altri passati.

Per la vicenda della continuità territoriale, signor Ministro, penso ci siano tutte le condizioni. Per quanto riguarda la Sardegna ci troviamo di fronte a un caso quasi unico nel Mediterraneo. Al di là delle norme europee, credo che la politica italiana debba recarsi a Bruxelles e porre questa specifica situazione: la Sardegna in questi anni ha pagato anche per un abbandono e una distrazione del Governo centrale che, sommati anche alle responsabilità locali, ne hanno fatto un microsistema, lo ripeto, che nel mare Mediterraneo vive una crisi profonda. Non devo ricordare a lei le vicende legate alla crisi degli insediamenti produttivi, alle quote latte, all'agricoltura e al turismo, grazie anche alle incertezze dell'ultima stagione dovute alla negazione della continuità territoriale. La Sardegna ha una grande questione sociale ed economica.

L'italiano più amato si è recato l'altra settimana nell'isola, il Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano, e anche lui si è reso conto che le tensioni sono evidentemente arrivate ai massimi livelli. Pertanto, signor Ministro, le vorrei sottoporre una prima questione: ha funzionato la

legge sulla continuità territoriale aerea, serve una legge di continuità marittima.

Seconda questione: prima che l'Europa si pronunci entro giugno, c'è un grande tema, che ricordava anche il collega Pili, ossia la revisione delle convenzioni. Un segnale va dato, diversamente rischiamo di compromettere, per i sardi e per i non sardi, anche la prossima stagione. Dove vanno a finire i 72 milioni di euro che vengono rimborsati all'*ex* Tirrenia ? Che uso se ne fa ? Poniamo un felice *slogan* « chi ha preso la Tirrenia ha pagato uno e ha preso tre », perché ha preso le rotte, ha preso i 72 milioni di euro e ha preso la flotta. Ecco, su questo vi chiediamo di intervenire.

Io penso che, in tempi di liberalizzazioni, quando guardiamo all'Europa ma anche guardando alla sostanza dei provvedimenti che voi state prendendo, bisogna fare le gare e bisogna liberalizzare al massimo. Questo è il tema se noi vogliamo risolvere un'annosa questione.

Signor Ministro, non ho nulla di personale contro, ma il commissario D'Andrea mi pare che non abbia brillato proprio per aver avuto sistematicamente e continuamente una disponibilità a confrontarsi con il Governo.

Per quanto concerne il commissario D'Andrea, che è il commissario che ha seguito tutta la procedura, il commissario al quale avevamo detto evidentemente quale sarebbe stato l'approdo, non ne chiedo la rimozione, ma una riflessione perché, in una situazione difficilissima, il Governo in queste materie, in rapporto anche con l'Europa, non deve essere rappresentato da persone che – lo ripeto – alla prova sul campo hanno dimostrato limiti e contraddizioni *(Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico)*.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Di Vizia. Ne ha facoltà.

GIAN CARLO DI VIZIA. Signor Presidente, signor Ministro, non siamo rimasti sorpresi quando siamo venuti a conoscenza che la Commissione europea ha ipotizzato che la vendita di Tirrenia alla Compagnia italiana di navigazione possa violare le regole della concorrenza. Il dubbio è che le tre compagnie della CIN, che hanno operato sulle stesse linee della Tirrenia, abbiano costituito una sorta di monopolio e, quindi, un cartello anticoncorrenziale.

Dicevo che non siamo rimasti sorpresi in quanto l'ipotesi di questa costituzione del cartello era già emersa durante i lavori della IX Commissione della Camera durante le audizioni delle compagnie private, che poi hanno costituito questa nuova compagnia e che operavano sulle solite rotte della Tirrenia. Sappiamo che la Tirrenia non può più essere la vecchia Tirrenia in quanto la normativa europea ha disposto a suo tempo il principio della libera concorrenza anche nel settore dei trasporti, comprese le compagnie di navigazione.

Queste compagnie, che allora assicuravano una concorrenza, si sono unite comprando con una modica cifra, per circa 380 milioni di euro, le diciotto navi della Tirrenia, però percependo, nel contempo, un contributo dallo Stato di 72 milioni di euro all'anno per otto anni pari a circa 600 milioni di euro contro, come detto, i 380 milioni di euro, che è il prezzo che deve sborsare complessivamente la nuova Compagnia italiana di navigazione.

Ora si è venuta a creare una situazione che punisce gravemente l'economia turistica e commerciale di questa regione e anche del Paese. Non solo questa compagnia ha interrotto in parte le linee del nord, Sardegna per Genova, consentendo così ad altri vettori di conquistare posizioni di vantaggio, ma ci troviamo anche di fronte ad un aumento esoso delle tariffe pari al 90 o al 110 per cento rispetto all'anno precedente. Certamente, signor Ministro, la causa di questa aumento è riconducibile anche all'aumento che c'è stato del prezzo del carburante. Quindi, non è possibile che un processo di privatizzazione crei un grande svantaggio per i cittadini. Questo è il grosso problema.

Quindi, dobbiamo tenere in conto anche quelli che sono stati i padri fondatori della nostra Costituzione i quali all'arti-

colo 16 hanno previsto la garanzia del diritto alla mobilità dei cittadini. Il Governo deve, quindi, garantire la continuità territoriale marittima con la Sardegna sulla linea della risoluzione unitaria approvata anche dalla Commissione trasporti della Camera. Si tratta di una continuità territoriale che si inserisce in un quadro di garanzia dell'uguaglianza dei cittadini e di coesione di natura economica e sociale. Dobbiamo tener conto anche dell'articolo 18 del Trattato sull'Unione europea, che riconosce il diritto ad ogni singolo cittadino di poter circolare liberamente, senza grossi problemi, nel territorio.

Allo stesso modo, ricordiamo l'articolo 8 dello Statuto della regione Sardegna, in cui viene ribadito che la regione Sardegna ha piena titolarità, per la legge dello Stato, in materia di continuità territoriale. Quindi, noi crediamo che questo contributo di 72 milioni di euro vada a calmierare le tariffe sui collegamenti e non sia una risorsa necessaria all'acquisto della Tirrenia.

Questo è un grosso problema di moralità politica. Quindi, non solo le tariffe hanno avuto un drastico aumento, ma dobbiamo ricordare che la legge prevede che le decisioni debbano essere prese di concerto con la regione. Così non è stato per decisioni unilaterali di sopprimere le corse Genova-Olbia-Arbatax e di trasformare in trisettimanale la corsa Civitavecchia-Cagliari senza sentire le parti dovute. Un servizio pubblico essenziale non deve subire così drastiche variazioni.

Quindi, questa situazione di collegamenti tra penisola e Sardegna crea non solo gravi disservizi con l'aumento delle tariffe, ma ha penalizzato fortemente un'economia sarda già penalizzata da tempo.

PRESIDENTE. Onorevole Di Vizia, la prego di concludere.

GIAN CARLO DI VIZIA. Si deve, quindi, garantire la mobilità del cittadino, ma si deve garantire anche la mobilità di imprese in un momento di crisi nazionale, dato che andremmo a dare un colpo ancora peggiore ad un'economia sarda così già gravemente colpita.

PRESIDENTE. Onorevole Di Vizia, deve concludere.

GIAN CARLO DI VIZIA. I riflettori devono essere puntati anche su un problema strettamente legato alla compagnia Tirrenia, vale a dire quello della cantieristica. Infatti, la crisi di Fincantieri potrebbe essere risolta reintegrando – prevedendo un adeguamento e un rinnovo della flotta – circa 2.500 lavoratori.

Nel complesso il Governo deve intervenire saggiamente e anche giustamente perché è un provvedimento che va a colpire il Paese e l'intera economia sarda.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Mereu. Ne ha facoltà.

ANTONIO MEREU. Signor Presidente, signor Ministro, ho ascoltato attentamente la sua relazione e debbo però dire che bisognerebbe anche tener presente la situazione che esiste in Sardegna per valutare queste sue dichiarazioni. In altri tempi e in altre situazioni sarebbe anche forse possibile essere d'accordo con lei nell'affrontare in quel modo la situazione, ma in Sardegna noi viviamo una situazione terribile.

Sono imbarazzato perché mi trovo spesso e volentieri con i miei colleghi a parlare ormai di una situazione che non è più sostenibile e che si aggiunge a tanti altri problemi – come lei ben sa – quali la crisi del settore industriale, la mancanza di autostrade del mare, la crisi delle partite IVA, la crisi della pastorizia, dell'agricoltura e del latte. Potrei portare come esempio un'infinità di settori che oggi la Sardegna ha in crisi, proprio in funzione del suo stato di insularità. Ancora una volta, sostengo che è necessario che il Governo, nel più breve tempo possibile, riesca ad affermare tale situazione anche in fase europea.

Per di più, siamo in una situazione talmente difficile per quanto riguarda proprio i trasporti relativamente alla Tirrenia

stessa. Non siamo in una situazione normale dove uno dice: sì, il provvedimento è stato impugnato dall'Europa. In fase di approvazione del decreto riguardante la Tirrenia avevamo sostenuto che, secondo noi, si stava cercando di fare cassa. Peraltro, poi non l'abbiamo fatta. Infatti, come hanno già detto i miei collegi, la Tirrenia l'abbiamo venduta per 380 milioni di euro, ma è stata comprata con i 72 milioni che ha di finanziamento per 8 anni: in totale fa più di 560 milioni. Quindi, se me l'avessero permesso, l'avrei comprata io in società con qualche collega.

Quindi, siamo in una situazione che gli acquirenti non garantiscono le rotte. Quando noi abbiamo venduto Tirrenia, che cosa abbiamo chiesto? Non è che dobbiamo vendere Tirrenia perché dobbiamo salvare una società. Certo che la società si salva, però è funzione dei collegamenti garantiti per e dalla Sardegna. Infatti, questo è il motivo per il quale esiste una compagnia: per dare dei servizi. Questi servizi oggi non sono garantiti e, quindi, il problema che noi poniamo al Governo non è tanto una questione di responsabilità del passato o del presente. Noi pensiamo un po' al futuro e diciamo che il passato non ci ha stupito, ma ci ha portato dove noi avevamo pensato: in una situazione di stallo che comunque dobbiamo superare, perché non possiamo stare a dire che « noi puniremo ».

Noi sardi vogliamo avere questi collegamenti che non servono solo ai cittadini, ma anche all'economia di un'intera regione, ed è un'intera regione che a lei e al Governo chiede su tutti i settori un intervento del Governo, ma non perché piangiamo, ma perché non è più possibile sopportare un'economia che si vada a contrapporre ad un'economia diversa con servizi diversi.

La Sardegna è fondamentale che abbia i collegamenti e quindi il mare e le navi sono fondamentali al suo sviluppo. Quindi cosa chiediamo? È uno stato che si può sopportare? Possiamo noi sopportare una compagnia che, appena acquistata, aumenta i prezzi e costringe la regione sarda ad inventarsi una flotta? Pensiamo per davvero che una regione possa garantire, con interventi propri, i cittadini nell'attraversare il mare? Credo proprio di no, ma se l'ha fatto è perché è stata costretta perché i prezzi sono aumentati. Tutti coloro che investono in Sardegna e che prendono soldi dallo Stato e investimenti sussidiari aumentano ancora di più questi prezzi.

È una cosa insopportabile, per cui noi chiediamo al Governo come intenda risolvere questo problema. C'è la responsabilità di qualcuno? Ci sarà la responsabilità di qualcuno, ma a me sarebbe piaciuto che il Ministro oggi avesse detto che il Governo intende fare questa forzatura perché vuole garantire ai sardi la stagione turistica, perché anche di questo bisogna parlare. Oggi siamo in una situazione nella quale, se non rinnoviamo le convenzioni, fino a giugno non potremo sicuramente garantire queste rotte a questi prezzi, non possiamo garantire neanche le rotte perché da Genova ad Olbia non si può più andare e quindi anche il turismo è danneggiato.

Spesso e volentieri – lo ripeto ancora una volta – a noi sardi ci viene imputato il fatto di non avere vocazione turistica, ma come facciamo ad avere una vocazione turistica se non abbiamo le navi ed i prezzi non sono concorrenziali? Quindi, chiedo al Governo che si faccia portatore e, in qualche modo, risolutore di una situazione che noi riteniamo non più sopportabile *(Applausi dei deputati del gruppo Unione di Centro per il Terzo Polo)*.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Toto. Ne ha facoltà.

DANIELE TOTO. Signor Presidente, credo che ci sia un dato che plasticamente, meglio degli altri, rappresenta gli inizi delle responsabilità di questa vicenda: l'agosto 2010, a cui risale la nomina del commissario. Gli scenari politici, da allora, sono profondamente mutati e – come ha ricordato bene il collega Di Vizia prima – in Commissione IX (Trasporti) della Camera l'allora commissario è venuto più volte (due per l'esattezza) a spiegare lo stato dell'arte, con un atteggiamento da

« non disturbate il manovratore ». C'è da dire che, a questo punto, senza dubbio la procedura di privatizzazione, che è stata quanto meno lunga e farraginosa – e non dimentichiamoci inoltre che c'è un sindacato di legittimità da parte dell'Unione europea – può essere vista come una procedura che, in alcuni casi, è senza dubbio stata fallace. Devo dire – anche se ciò è ultroneo rispetto a questo contesto – che non è la prima volta che il Governo precedente incorreva e incappava nella scure dell'Unione europea. Voglio ricordare qui la direttiva del 7 luglio 2009 in Consiglio dei ministri, che è oggetto di sindacato ispettivo e di ricorso presso l'Unione europea.

Senza dubbio, il problema di Tirrenia è problema territoriale – l'abbiamo scontato l'anno scorso e ricordo che si diceva in Commissione IX che doveva essere risolto entro l'estate – è un problema di prezzi e di continuità territoriale e, senza dubbio, anche di cartelli. Ma forse, più in generale, è il sistema Italia di trasporti a dover essere messo sotto una lente di ingrandimento e a necessitare di un cambio di passo e di una visione strategica, che certamente si può chiedere a questo Governo. Occorre una visione strategica, di chiaro impatto su un sistema trasporti che, per quanto riguarda il Paese, è l'unico sistema che oggi può garantire un recupero imprenditoriale.

Quindi, senza dubbio, c'è un problema Tirrenia e forse, a tal proposito, il Governo non ha responsabilità, che sono da ascriversi al Governo precedente, ma forse può affrontare con un cambio di passo un momento di grande criticità attraverso anche un atto di coraggio.

C'è certamente – e questo si può chiedere all'attuale Governo – la necessità di declinare un piano strategico nei trasporti che, senza dubbio, inglobi la continuità territoriale con la Sardegna, ma anche il sistema ferroviario e degli aeromobili. Questo si può chiedere a questo Governo: siamo sicuri che si sta lavorando in questo senso perché una visione strategica del sistema trasporti del Paese è fondamentale per il suo sviluppo.

Quindi, decliniamo le responsabilità sulla base degli atti che sono stati fatti e chiediamo uno sforzo al Governo – come sta facendo – per tamponare certamente un'emergenza e chiediamo un atto di coraggio per dirci, quando sarà il momento, quale cambio di passo di ampio respiro e di visione strategica si prevede per il Piano dei trasporti. Siamo sicuri che questo progetto sia nella testa al Governo. Quando saremo pronti, noi saremo qui a sindacarlo *(Applausi dei deputati del gruppo Futuro e Libertà per il Terzo Polo)*.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Palomba. Ne ha facoltà.

FEDERICO PALOMBA. Signor Presidente, signor Ministro è vero che voi non siete responsabili di quello che è stato fatto prima, però avete la responsabilità di modificare le tante cose fatte male che sono derivate a voi.

Il caso di Tirrenia è emblematico, il precedente Governo ne ha combinate di tutti i colori. Parlare di Tirrenia significa parlare della Sardegna che non ha un'infrastrutturazione valida, non ha autostrade perché nessuno vi investe, le ferrovie sono primitive, abbiamo ancora lo scartamento ridotto e, in alcuni casi, non abbiamo l'elettrificazione; e comunque le nostre ferrovie finiscono in mare, non hanno una continuità con la terraferma continentale.

Signor Ministro, quanto costa ad un cittadino italiano che non vuole prendere l'aereo coprire in ferrovia 200 chilometri del territorio peninsulare ? Tanto deve costare ai cittadini sardi recarsi dal posto più vicino della Sardegna al posto più vicino della terraferma della penisola; questo vuol dire continuità territoriale. Non stiamo chiedendo per i sardi dei privilegi, dei benefici, dei favori graziosi, stiamo chiedendo il riconoscimento di un sacrosanto diritto costituzionale che è stabilito dall'articolo 5 della Costituzione *(Applausi dei deputati del gruppo Italia dei Valori)*, per cui l'Italia è una e indivisibile, e dall'articolo 16, la libertà di locomozione. Cioè tutti i cittadini italiani devono

potersi muovere liberamente a parità di costi e a parità di tariffe.

Dico tutto questo perché Tirrenia ha rappresentato nel bene e nel male questa possibilità di locomozione a costi contenuti. Certo, lo Stato ne sopportava i costi perché bisognava pagare la continuità territoriale. Ho detto nel bene e nel male, ma da quando c'è la gestione commissariale di D'Andrea la situazione è precipitata, la Tirrenia è diventata un incubo. Signor Ministro, lei deve mettere mano a questa situazione perché la gestione commissariale è stata disastrosa.

Come si vuole risolvere il problema, privatizzando ? Liberalizzando ? Benissimo, sta bene, questo rientra nelle direttive europee; ma la liberalizzazione a cosa è funzionale ? Alla concorrenza. Se invece furbescamente i tre vettori che operavano nei porti italiani per i trasporti dall'Italia alla Sardegna si mettono insieme e fanno cartello *(Applausi dei deputati del gruppo Italia dei Valori)* allora le cose non funzionano, la concorrenza svanisce. Allora CIN non vuol dire Compagnia italiana di navigazione ma « cartello italiano per la navigazione ». Ma questo non lo potete consentire, dovete dare un sostegno forte all'Unione europea affinché si opponga al monopolio, dovete inventarvi altre cose, ottenere la garanzia che i collegamenti marittimi ci siano, continuino, non siano soppressi *ad libitum* dall'imprenditore privato il quale ovviamente fa i suoi interessi. Ad esempio, il collegamento Cagliari-Civitavecchia – che era essenziale – non può diventare trisettimanale, ma deve restare sempre, ed i costi devono essere a tariffa di continuità territoriale come ho detto: cioè quanto costa la ferrovia tanto deve poter costare il trasporto marittimo. Ciò vale anche per la continuità delle merci perché abbiamo un problema molto serio che grava sull'economia sarda; le imprese sarde per importare le materie prime da trasformare e lavorare pagano un costo aggiuntivo, per portare le merci sul continente devono pagare dei costi aggiuntivi: ma questo è violazione del principio della concorrenza. Non rappresenta aiuto di Stato garantire la continuità e mettere tutte le imprese sarde e quelle che operano nel continente nella condizione di poter esercitare loro stessi la produzione ed il commercio a parità di condizioni. Questo significa concorrenza.

Pertanto, signor Ministro, vi chiediamo un intervento effettivo ed efficace per garantire quelli che per i sardi non sono privilegi ma delle garanzie per l'esercizio dei diritti costituzionali che a loro competono *(Applausi dei deputati del gruppo Italia dei Valori e di deputati del gruppo Unione di Centro per il Terzo Polo)*.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Misiti. Ne ha facoltà, per due minuti.

AURELIO SALVATORE MISITI. Signor Presidente, anch'io mi unisco al coro nel senso che evidentemente questa rivendicazione da parte della Sardegna e dei sardi di avere la continuità territoriale è più che sacrosanta.

Devo ammettere che il Governo è stato sensibile a venire a relazionare in Aula e a dare a noi la possibilità di dare ad esso delle indicazioni che vanno tutte nella direzione di ripristinare ciò che dovuto ai cittadini sardi e alle imprese sarde, e quindi di trattare la questione della liberalizzazione, ma anche della privatizzazione, della Tirrenia, rispettando questi sacrosanti diritti.

Per questo ritengo giusto che si dica « no » al cartello che si è, di fatto, costituito. Bisogna dire « no » ad esso, bisogna modificare le convenzioni, bisogna avere la capacità di intervenire con coraggio proprio in una fase così delicata, in cui siamo anche sotto la lente della Commissione europea.

Quindi, questa è la richiesta che viene unanime dal Parlamento, così com'è stata unanime la Commissione trasporti poco tempo fa, nel giudizio sulla questione della liberalizzazione e della privatizzazione. Credo che il Governo dovrà essere sensibile, e credo che questa sensibilità ce l'abbia, al fine di risolvere i problemi dei cittadini sardi e, nello stesso tempo, di non far perdere all'erario italiano molti soldi

in questa situazione che si è venuta a creare con la Tirrenia.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento dell'informativa urgente del Governo.

Sospendo la seduta, che riprenderà alle ore 15 con il seguito della discussione delle mozioni concernenti interventi per la difesa del suolo.

La seduta, sospesa alle 11,15, è ripresa alle 15.

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati Buttiglione, Casini e Migliori sono in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta.

Pertanto i deputati in missione sono complessivamente cinquantanove, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Preavviso di votazioni elettroniche.

PRESIDENTE. Poiché nel corso della seduta potranno aver luogo votazioni mediante procedimento elettronico, decorrono da questo momento i termini di preavviso di cinque e venti minuti previsti dall'articolo 49, comma 5, del Regolamento.

Per consentire il decorso del termine regolamentare di preavviso, sospendo la seduta.

La seduta, sospesa alle 15,05, è ripresa alle 15,30.

Sull'ordine dei lavori.

EMANUELE FIANO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

EMANUELE FIANO. Signor Presidente, in questi minuti, in queste ore, noi innanzitutto vogliamo sperare che Luca Abbà, che si è ferito ieri cadendo da un traliccio nei pressi del cantiere della TAV in Val di Susa, salvi la propria vita e che risponda positivamente alle cure a cui è sottoposto. Crediamo però che questo grave ferimento debba farci pensare. A noi hanno fatto molto pensare anche le parole che in questi giorni, dal capo della polizia qui in Parlamento, dal procuratore capo di Torino, giudice Caselli, e dalla Relazione al Parlamento dei servizi di informazione e di sicurezza, sono state spese per dire al Paese che c'è un clima pericoloso, di tensione che serpeggia in alcune delle forme dell'antagonismo politico. È per questo – signor Presidente – che noi chiediamo che il Governo venga a riferire con urgenza in questa Aula sull'episodio del ferimento di Luca Abbà e sulla vicenda che riguarda le manifestazioni e gli scontri che si stanno verificando, che si sono verificati intorno alla vicenda del cantiere TAV, sulla quale – noi crediamo – chi ha responsabilità politiche debba dire parole chiare e certe: su un'opera che viene realizzata dopo aver compiuto tutto l'iter istituzionale e democratico delle scelte che andavano fatte, che è stata votata, che è oggetto di Accordi e di Trattati internazionali (votata da due Parlamenti nazionali).

Per questo, anche in queste ore difficili e drammatiche, nelle quali rinnoviamo a Luca Abbà e alla sua famiglia la speranza che si riprenda quanto prima, crediamo che sia necessario che il Governo riferisca e che le forze politiche, in questo clima difficile, mantengano il senso di responsabilità che serve in momenti come questi per arginare sempre ogni ricorso alla violenza politica *(Applausi di deputati del gruppo Partito Democratico)*.

PRESIDENTE. Onorevole Fiano, la Presidenza coglie il suo invito a rivolgersi al Governo, e naturalmente si unisce alle

parole di solidarietà e di auspicio di pronta guarigione della persona che è in pericolo di vita.

AGOSTINO GHIGLIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AGOSTINO GHIGLIA. Signor Presidente, vorrei brevemente ritornare anch'io su quello che sta accadendo in queste ore in Val di Susa. La solidarietà e l'augurio alla persona caduta da un traliccio folgorata – sono doverosi – li diamo anche noi come gruppo PdL e ci auguriamo che si riprenda al più presto, però occorre che i colleghi sappiano cosa sta vivendo la Val di Susa in queste ore, in questi giorni. Occorre che il Governo sappia che attualmente l'autostrada Torino-Frejus è bloccata da decine di persone col volto travisato che incendiano bidoni di benzina e pneumatici. Occorre che i colleghi ricordino che a luglio vi sono stati, da parte dei teppisti dell'area antagonista che si nascondono dietro le bandiere no TAV, oltre 200 feriti tra le forze dell'ordine, a cui va la nostra solidarietà per l'opera continua e attenta *(Applausi dei deputati del gruppo Popolo della Libertà)*.

Occorre che i colleghi in quest'Aula sappiano e ricordino che in questi giorni il procuratore Caselli e molti deputati presenti in quest'Aula – tra cui, il sottoscritto, l'onorevole Esposito, il sindaco Fassino – vengono continuamente minacciati su tutti i siti antagonisti. Occorre che i colleghi sappiano che a Bussoleno c'è la gara delle palline contro le lattine vuote con le facce di Caselli, di Fassino, di Esposito, di Ghiglia, e si vendono tre palle ad un euro per abbatterli (e nessuno fa nulla).

Occorre che i colleghi ricordino che la città di Torino sta vivendo, come le altre città (Milano, la sede di *Libero*, Venezia, Firenze), delle ore di altissima tensione a causa di coloro i quali – i centri sociali antagonisti – il procuratore Laudi definiva « brodo di coltura del nuovo terrorismo ».

E, allora, nel dare una solidarietà doverosa e nel chiedere anche noi che il Governo venga a riferire rispetto alle parole tremende, a nostro avviso, del Capo della polizia, vorrei anche ricordare, se la politica deve riflettere, che essa deve riflettere sul fatto che in Val di Susa vi è un movimento politico di chiara matrice e impronta. Le bandiere di Rifondazione Comunista non le portiamo certo noi ai presìdi; non blocchiamo certo noi l'autostrada con le bandiere di Rifondazione Comunista e con qualche bandiera dei Verdi dietro i no TAV. E ancora oggi c'è questa situazione. Milioni e milioni di danni ogni giorno alla Val di Susa, alla sua economia e ai suoi lavoratori, questa è la realtà, su questo deve riferire il Governo, su come intende prevenire, su come intende reprimere, perché l'opera vada avanti, ma, soprattutto, perché la Val di Susa possa continuare a vivere, non sopravvivendo, e venire a riferire come viene assicurata la mobilità dei cittadini in Piemonte. Purtroppo, infatti, vedo anche da troppa informazione radiotelevisiva una visione assolutamente falsata della realtà. Si parla di manifestanti e ci si riferisce a decine e decine di delinquenti, pluriarrestati e pluridenunciati. Bisognerebbe guardare le immagini più che ascoltare le cronache.

Signor presidente, vorrei che lei si facesse carico di questa nostra preoccupazione, che è la preoccupazione dei piemontesi, dei torinesi, dei valsusini, ma che deve assolutamente diventare la preoccupazione dell'Italia, altrimenti noi tra qualche tempo, non troppo lontano – ci auguriamo anche che non avvenga mai, ma temiamo che avvenga – non daremo la solidarietà e gli auguri di pronta guarigione, perché in Piemonte sta capitando qualcosa di molto peggio e l'informazione è a un livello ancora troppo basso e il livello di attenzione, mi spiace dirlo, forse anche dello Stato, non è ancora sufficiente *(Applausi dei deputati del gruppo Popolo della Libertà)*.

DAVIDE CAVALLOTTO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DAVIDE CAVALLOTTO. Signor Presidente, attendiamo che il Ministro venga a riferire in Aula, soprattutto su un aspetto che non è stato detto in precedenza e che riguarda questi delinquenti. Di fatto, infatti, si tratta di delinquenti, non si tratta di popolazione della Val di Susa o di popolazioni piemontesi, ma sono delinquenti che arrivano da tutto il Paese per cercare di distruggere e sovvertire l'ordine costituito. Quello che ovviamente chiederemo al Ministro quando verrà in Aula a riferire è soprattutto che le varie amministrazioni che vengono sostenute da quelle forze politiche di estrema sinistra – perché quei delinquenti arrivano prevalentemente dalla sinistra estrema e bisogna continuare a sottolinearlo – prendano le distanze da esse e che i sindaci che vengono sostenuti appunto da questi partiti di estrema sinistra lascino la maggioranza. Noi attendiamo che il Ministro venga in Aula a riferire.

MAURO LIBÈ. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAURO LIBÈ. Signor Presidente, intervengo, anche a nome dell'UdC, per ricordare che i fatti che sono avvenuti in Val di Susa sono fatti gravi. Noi rispettiamo la vita delle persone e siamo a riflettere quando le persone si fanno male, in un modo anche così assurdo. Vogliamo, però, prima di tutto portare la nostra solidarietà e il nostro sostegno alle forze dell'ordine *(Applausi dei deputati del gruppo Unione di Centro per il Terzo Polo)* che tutti giorni sono sotto pressione in una situazione difficile. Ogni intervento che fanno rischia di essere criminalizzato da parte di qualcuno che ha l'obiettivo, solo ideologico, di utilizzare un'arteria di sviluppo per fare battaglia politica.

La nostra solidarietà al procuratore Caselli, che è stato ampiamente minacciato, come lo sono stati i nostri colleghi di vari partiti. Dunque, non è un problema di partito contro partito, ma è un problema di Paese. Perché diamo solidarietà alle forze dell'ordine? Perché noi crediamo in un Paese dove le regole si rispettano. È ovvio e giusto che tutte le procedure vengano attuate secondo la legge, secondo le regole, ma non possiamo permettere che venga bloccata una vallata, che vengano bloccati i cittadini che vogliono lavorare e vivere in quella vallata. Non vogliamo e non possiamo accettare che, se una persona, nel culmine della protesta, si fa male, questo farsi male, per una scelta avventata, che consideriamo anche dolorosa, possa però ricadere assolutamente su tutti gli altri che tutti i giorni seriamente lavorano.

C'è stato un Paese che si è occupato del futuro, dello sviluppo e dei trasporti; un Paese che ha seguito le regole; un'Europa che ci sta aspettando su questi temi. Cerchiamo di discuterne in questo Parlamento, ma con serietà, guardando al futuro e prima di tutto mettendoci un grandissimo senso di responsabilità *(Applausi dei deputati del gruppo Unione di Centro per il Terzo Polo)*.

DEODATO SCANDEREBECH. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ho dato la parola ad un deputato per gruppo. Capisco che l'argomento richiede tempo soprattutto per chi è collocato in un certo territorio però... mi scusi, mi scusi, non avevo pensato... la « geografia » cambia in questo Parlamento. Le chiedo scusa, onorevole Scanderebech, ha facoltà di parlare.

DEODATO SCANDEREBECH. Signor Presidente, solo per manifestare la nostra solidarietà alla persona che in questo momento sta malissimo in ospedale, in condizioni disastrose e gravose. Tuttavia oggi, in questa sede, dobbiamo manifestare tutta la nostra solidarietà a tutte le forze dell'ordine che stanno affrontando un problema così delicato in condizioni di precarietà disastrose *(Applausi dei deputati del gruppo Futuro e Libertà per il Terzo Polo)*. Non hanno i medici, non hanno l'acqua per bere. Allora, questo Governo, per

favore, si occupi veramente delle condizioni e dello stato di salute delle forze dell'ordine, non solo sotto l'aspetto degli strumenti di antiterrorismo, ma anche sotto l'aspetto umano, Presidente... mi scusi visto che in questo momento c'è lei come massimo esponente di questa Assemblea... veramente lancio un appello alle condizioni disastrose con cui le forze dell'ordine stanno affrontando un problema di così difficile coesione sociale in tutta la provincia di Torino, ma soprattutto le persone, i nostri rappresentanti istituzionali diano un messaggio forte, caccino via dalle proprie giunte tutti i rappresentanti della politica estremista che sta cavalcando e strumentalizzando il disagio sociale. Questo è ancora più grave di quello che stanno facendo i no-TAV *(Applausi dei deputati del gruppo Futuro e Libertà per il Terzo Polo)*.

FABIO EVANGELISTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FABIO EVANGELISTI. Signor Presidente, leggere di un ragazzo giovane che cade folgorato da un traliccio di 10 metri è sicuramente un evento triste. Ancora più triste però è pensare che si possa strumentalizzare quello che è successo ieri e ancora questa mattina qui, in quest'Aula, quando ci vorrebbe il massimo senso di responsabilità e la solidarietà dovrebbe essere manifestata nei confronti di tutti: dei valligiani, che giustamente dal loro punto di vista protestano, alle forze dell'ordine che stanno portando avanti un compito difficilissimo, e ci vorrebbe per davvero più serietà e più sobrietà nell'affrontare una vicenda così complicata.

Per cui, davvero, nel rispetto delle opinioni di ciascuno e sapendo che il dibattito sull'alta velocità è un dibattito che ha sempre diviso le forze politiche, in questo momento non vi dovrebbe essere alcuna difficoltà, e da parte del gruppo dell'Italia dei Valori non vi è alcuna difficoltà, ad augurarsi che Luca Abbà possa presto riprendersi e tornare alla sua famiglia *(Applausi dei deputati del gruppo Italia dei Valori)*.

Inversione dell'ordine del giorno
(ore 15,45).

SIMONE BALDELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SIMONE BALDELLI. Signor Presidente, ho chiesto la parola per chiedere alla Presidenza – ritengo che vi sia un accordo piuttosto ampio al riguardo – se vi è la possibilità di formulare un'inversione dei punti 2 e 3 all'ordine del giorno, nel senso di iniziare i nostri lavori con l'esame della mozione relativa all'applicabilità degli studi di settore in relazione al nuovo regime dei contribuenti minimi. Ritengo che su tali mozioni sia pervenuta alla Presidenza una mozione sottoscritta da tutti e, di conseguenza, siano state ritirate quelle precedentemente presentate e, in questo senso, formulo alla Presidenza una richiesta di inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni la richiesta di inversione dell'ordine del giorno si intende accolta.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione delle mozioni Forcolin ed altri n. 1-00873, Fluvi ed altri n. 1-00882, Borghesi ed altri n. 1-00883, Bernardo ed altri n. 1-00884, Galletti, Della Vedova ed altri n. 1-00888 e Cesario ed altri n. 1-00892, concernenti l'applicabilità degli studi di settore in relazione al nuovo regime dei contribuenti minimi *(ore 15,50)*.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione delle mozioni Forcolin ed altri n. 1-00873, Fluvi ed altri n. 1-00882, Borghesi ed altri n. 1-00883, Bernardo ed altri n. 1-00884, Galletti,

Della Vedova ed altri n. 1-00888 e Cesario ed altri n. 1-00892, concernenti l'applicabilità degli studi di settore in relazione al nuovo regime dei contribuenti minimi *(Vedi l'allegato A – Mozioni)*. Ricordo che nella seduta del 27 febbraio 2012 si è conclusa la discussione sulle linee generali.

Avverto che in data odierna è stata presentata la mozione Commercio ed altri n. 1-00893 *(Vedi l'allegato A-Mozioni)*. Il relativo testo è in distribuzione.

Avverto altresì che è stata testé presentata la mozione Forcolin, Fluvi, Borghesi, Leo, Galletti, Della Vedova, Cesario e Commercio n. 1-00895 *(Vedi l'allegato A-Mozioni)*, il cui testo è in distribuzione e contestualmente sono state ritirate tutte le mozioni presentate.

(Intervento e parere del Governo)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo, esprimendo altresì il parere sulla mozione Forcolin, Fluvi, Borghesi, Leo, Galletti, Della Vedova, Cesario e Commercio n. 1-00895.

VIERI CERIANI, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Signor Presidente, mi consenta di esprimere vivo apprezzamento per una così ampia convergenza su questa mozione, che trova il Governo senz'altro favorevole.

(Dichiarazioni di voto)

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Iannaccone. Ne ha facoltà, per due minuti.

ARTURO IANNACCONE. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo e colleghi, la componente per il Partito del Sud Noi Sud Lega Sud voterà a favore della mozione che rappresenta la sintesi delle diverse mozioni presentate su una questione estremamente delicata. Noi riteniamo che il fisco, in modo particolare in un momento di grave difficoltà economica legata alla crisi finanziaria e alle difficoltà di accesso al credito, debba orientarsi ad assumere un atteggiamento che impedisca che le attività economiche possano subire conseguenze rispetto ad un'azione eccessivamente aggressiva. Quindi riteniamo estremamente utile e positiva la mozione in esame. Chiediamo che il Governo assuma impegni chiari per attuare quanto previsto dalla mozione e quindi, proprio per le considerazioni che ho svolto, la componente che rappresento voterà a favore.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Borghesi. Ne ha facoltà.

ANTONIO BORGHESI. Signor Presidente, noi avevamo predisposto come altri una nostra mozione sulla questione in esame. Ovviamente siamo soddisfatti del fatto che si sia trovata una formulazione che va bene a tutti.

Quindi, con riferimento a questa posizione, vorrei solo ricordare che noi eravamo stati tra coloro che, a più riprese, durante le manovre di questi anni, avevano chiesto ripetutamente di allargare l'area del cosiddetto « forfettone », cioè di quel meccanismo che permetteva, in determinate condizioni, di usufruire di un meccanismo molto favorevole e semplice per lo svolgimento di una determinata attività, riducendo, minimizzando, appunto, le incombenze e rendendo a *forfait* anche il meccanismo della tassazione.

Per questo motivo, avevamo chiesto al Governo di dare attuazione con tempestività agli impegni definiti anche nelle mozioni sul contrasto all'evasione e all'elusione fiscale proprio il 7 febbraio di quest'anno, rendendo operativa – così come si era impegnato a fare il Governo – la verifica annuale di tutti i codici fiscali attraverso meccanismi informatici; di prendere anche le opportune iniziative per escludere dall'applicazione degli studi di settore i contribuenti la cui attività poco si presti ad essere descritta attraverso tecniche statistiche, come avviene in molti casi;

di valutare l'opportunità, tenendo conto della particolare difficoltà dell'attuale congiuntura economica, di assumere iniziative normative dirette a ripristinare il regime speciale per i contribuenti minimi.

Mi sembra che la formulazione che abbiamo espresso nella mozione unitaria al Governo sia abbastanza ampia e permetta, quindi, di ricomprendere anche questo impegno che chiedevamo. Per questo motivo, voteremo a favore della mozione in oggetto *(Applausi dei deputati del gruppo Italia dei Valori)*.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Cesario. Ne ha facoltà.

BRUNO CESARIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, anche noi abbiamo convenuto di sottoscrivere questa mozione unitaria, tenendo conto che la questione di cui parliamo è pressante ed importante. In particolare, facevamo riferimento al fatto che il regime agevolativo restasse in vigore alle condizioni previste, innalzando l'aliquota dal 5 all'8 per cento. Prevedevamo altresì una deroga del regime agevolativo per le imprese, innalzando l'età del titolare da 35 a 40 e abbassando il riferimento al fatturato da 30 mila a 25 mila euro.

L'argomento posto, che ha prodotto una mozione unitaria, dimostra che il Parlamento in questo è stato attento e vigile. La produzione di un atto così importante da parte di tutti i gruppi parlamentari dimostra che andiamo nella direzione giusta.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Muro. Ne ha facoltà.

LUIGI MURO. Signor Presidente, intervengo per annunciare il voto favorevole di Futuro e Libertà per il Terzo Polo e per svolgere qualche breve riflessione. Siamo soddisfatti del parere del Governo, perché siamo certi che questo parere positivo in relazione alle iniziative dei gruppi parlamentari potrà mettere riparo ad una sostanziale ingiustizia che si è perpetrata. In un momento in cui si parla tanto di rilanciare le attività anche dei giovani, sia professionali che imprenditoriali, ci è sembrato un po' in distonia il provvedimento approvato nel luglio scorso, che, di fatto, ha penalizzato fortemente queste categorie.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIANFRANCO FINI *(ore 16)*

LUIGI MURO. È evidente, tra l'altro, che, oltre all'annullamento di questo regime – che, comunque, consentiva a tanti giovani di esercitare professioni o attività senza eccessivi vincoli e, quindi, anche con un principio di sostanziale liberalizzazione che poteva favorire molto queste attività – si è previsto un ulteriore orpello.

Si è cioè inteso far rientrare queste categorie nei cosiddetti studi di settore che già di per sé, sappiamo, comportano spesso grosse difficoltà interpretative allorquando sono applicati a categorie o a professionisti che da anni svolgono queste attività.

Quindi noi riteniamo urgente, urgentissimo, il giorno dopo l'approvazione di questa mozione, intervenire, come il Governo opportunamente ha fatto intendere con il suo parere favorevole, per riproporre questo tema nell'ambito dei provvedimenti che sono in corso di approvazione in maniera tale che dalle buone intenzioni si possa poi passare ai fatti *(Applausi dei deputati del gruppo Futuro e Libertà per il Terzo Polo)*.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Galletti. Ne ha facoltà.

GIAN LUCA GALLETTI. Signor Presidente, anche noi vogliamo esprimere soddisfazione, sia nei confronti del Parlamento che ha a trovato un'espressione unitaria su una materia che può sembrare di poco conto, ma non lo è, che per il parere favorevole del Governo con la raccomandazione che questa mozione possa trovare concretizzazione al più presto in un provvedimento di legge.