

**RESOCONTO AULA SENATO DEL 20 Luglio 2010**  
**Conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103,**  
**recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del**  
**servizio pubblico di trasporto marittimo**

*N.B: Gli (OMISSIS) si riferiscono alle parti del dibattito relative alla Tirrenia*

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 2262.

Il relatore, senatore Musso, ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni, la richiesta si intende accolta.

Pertanto, ha facoltà di parlare il relatore.

**MUSSO, relatore.**(omissis)

**PRESIDENTE.** (omissis)

**VIMERCATI, relatore di minoranza** (omissis)

**PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, nel dichiarare aperta la discussione generale, avverto che da parte del Governo è stato presentato l'emendamento 1.0.100 in materia di autotrasporto.**

Come preannunziato nella riunione della Conferenza dei Capigruppo di questa mattina, l'emendamento sarà immediatamente trasmesso ai Gruppi per la presentazione dei subemendamenti entro le ore 20 di questa sera.

Pertanto, rinvio il seguito della discussione del disegno di legge in titolo, che riprenderà nella seduta antimeridiana di domani.

**LEGNINI (PD).** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**LEGNINI (PD).** Signor Presidente, innanzitutto vorrei rilevare che non disponiamo ancora del testo dell'emendamento 1.0.100 e che quindi non ne conosciamo il contenuto. La prego di disporre la distribuzione.

**PRESIDENTE.** L'emendamento 1.0.100 è in corso di distribuzione. Lei ha pienamente ragione, senatore Legnini.

**LEGNINI (PD).** In secondo luogo, se il contenuto dell'emendamento 1.0.100 è quello che ci è stato anticipato, cioè sostanzialmente la norma che era stata approvata in Commissione bilancio in sede di esame della manovra finanziaria e che poi fu espunta (credo non a caso, ma in virtù di una scelta suggerita dall'opportunità o dalla necessità di espunzione di quella norma in sede di redazione del maxiemendamento), è assolutamente evidente - e certamente non le sfuggirà, signor Presidente - che il testo stesso è improponibile, ai sensi dell'articolo 97, comma 1, del nostro Regolamento. È evidente che la materia recata da quell'emendamento stesso, che riguarda la disciplina dell'autotrasporto per conto terzi su gomma (una vera e propria riforma, o controriforma: a seconda dei punti di vista) non ha nulla a che vedere con il contenuto proprio di questo decreto che riguarda, al di là dell'indicazione testuale del contenuto del decreto recata dal titolo, esclusivamente Tirrenia, o meglio la gestione transitoria di Tirrenia nelle more della privatizzazione.

Che cosa c'entri l'autotrasporto con Tirrenia è un mistero che vorremmo ci venisse svelato. Infatti, signor Presidente, lei ebbe ad adottare un orientamento per noi assolutamente soddisfacente (se non ricordo male, il 20 novembre del 2008) in materia di ammissibilità degli emendamenti, in particolare in sede di conversione dei decreti legge, richiamando la giurisprudenza costituzionale e l'orientamento che si è consolidato sia al Senato che alla Camera sui limiti molto rigorosi che devono sovrintendere al regime di ammissibilità. Pertanto, non ci si venga a dire che, siccome Tirrenia riguarda il trasporto marittimo e l'emendamento in questione riguarda il trasporto su terra, tra le due materie vi è un'attinenza. Non vi è nessuna attinenza.

Se venisse adottato un criterio analogo per altre materie, quei principi che la Corte Costituzionale ha così chiaramente enunciato verrebbero totalmente svuotati di contenuto.

Peraltro, siamo in presenza anche di un ulteriore e delicato profilo, che lei conosce molto meglio di me, signor Presidente, ossia che la valutazione di ammissibilità degli emendamenti in sede di

conversione in legge dei decreti-legge non va fatta solo in relazione al contenuto proprio del decreto, ma anche rispetto alla valutazione dei presupposti costituzionali per l'adozione dei decreti-legge. Ci troviamo di fronte ad un caso assolutamente particolare, poiché il Governo - come ci è noto - ha già deliberato un decreto-legge su questa materia, che è all'esame della Presidenza della Repubblica. Quindi, oggi il Governo intende seguire una via che è assolutamente irriuale e per noi inaccettabile.

La preghiamo, signor Presidente, di pronunciarsi nel senso dell'improponibilità di questo emendamento, dichiarando sin d'ora la nostra assoluta disponibilità ad un esame celere di questo provvedimento, che pure ha la sua importanza. Sappiamo che a monte vi è un accordo tra le categorie professionali interessate, su cui ciascuno di noi può discutere, ma noi siamo disponibili a consentire un vaglio rapido di questo provvedimento nella Commissione di merito, sia che si decida di proseguire sulla via della emanazione del decreto-legge, sia che si voglia presentare un disegno di legge, magari anche discutendolo in sede deliberante. Perché no! Saremmo disponibili a valutare anche questa opportunità, per garantire un ordinato svolgimento del procedimento legislativo. *(Applausi dal Gruppo PD)*.

**PRESIDENTE.** Prendo atto, senatore Legnini, delle sue obiezioni. A tale riguardo, però, questa Presidenza osserva che l'emendamento in questione tratta materia di rilevante impatto sociale, già affrontata - come lei ha ricordato - in sede di decreto-legge sulla manovra economica. Si tratta di norme volte a garantire la regolarità dell'autotrasporto e pertanto attinenti a materia di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al pari del decreto-legge all'ordine del giorno, concernente anch'esso la regolarità dei trasporti, seppur marittimi.

Pertanto, questa Presidenza ritiene l'emendamento proponibile ai sensi dell'articolo 97, comma 1, del Regolamento per le ragioni già illustrate questa mattina ai Capigruppo, che ne hanno preso atto quando l'emendamento è stato preannunciato, con l'intesa che i Gruppi avrebbero avuto un congruo termine per la presentazione di subemendamenti, termine fissato per le ore 20 di questa sera.

Il decreto-legge, al di là della Tirrenia, parla di trasporto, seppur marittimo, ma il tema affrontato è quello del trasporto; quest'emendamento affronta il tema del trasporto ed ecco perché questa Presidenza lo ritiene ammissibile.

**LEGNINI (PD).** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**LEGNINI (PD).** Non possiamo in alcun modo accettare la sua decisione perché il rilevante interesse sociale, che non discutiamo...

**PRESIDENTE.** Quella era una premessa. Mi sono poi soffermato nella seconda parte del mio intervento sull'aspetto *ratione materiae*.

**LEGNINI (PD).** Diventerebbe un criterio integrativo di ammissibilità, diciamo così, per noi inaccettabile. Ripeto, signor Presidente. Lo stesso obiettivo che il Governo vuole conseguire con questo provvedimento lo si conseguirà ancor più se il provvedimento stesso seguirà la via scelta dal Governo, che è quella del decreto-legge, che non siamo noi a chiedere, ma che lo stesso Consiglio dei ministri ha deliberato qualche giorno fa: il Governo ha deliberato un decreto-legge identico a questo testo, sottoponendolo all'esame del Presidente della Repubblica. Oggi, in un provvedimento che non riguarda affatto la materia, infila questa norma nei modi ai quali stiamo assistendo. Ciò è inaccettabile, signor Presidente. È un precedente, o meglio, una decisione che contraddice la sua interpretazione, che corrisponde alla nostra, del Regolamento. È una violazione per noi non accettabile.

**PRESIDENTE.** Senatore Legnini, rimango fermo nella mia decisione, della quale mi prendo la responsabilità: l'emendamento parla di trasporto pubblico, come parla di trasporto pubblico il decreto-legge che abbiamo all'esame.

**RESOCONTO AULA SENATO DEL 21 LUGLIO 2010**  
**Conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103,**  
**recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del**  
**servizio pubblico di trasporto marittimo**

*N.B: Gli (OMISSIS) si riferiscono alle parti del dibattito relative alla Tirrenia*

**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 ed 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 ha detto che invece, 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 presentarsi come emendamento ad uno degli articoli del decreto di cui, se non altro, si andava a cambiare il titolo che oggi ci viene proposto alla ratifica. 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 liberalizzazioni, di libero commercio, di libera concorrenza e anche di libera contrattazione. Non mi soffermerò sul maxiemendamento, 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 intratterrò invece a parlare relativamente alla questione Tirrenia utilizzando buona parte di un articolo pubblicato qualche settimana fa dal segretario dei Radicali italiani Mario Staderini (Omissis).

**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 decretone 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 (ripeto, unica offerta) pervenuta per la privatizzazione della compagnia marittima.

(Omissis)

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 a tutela astratta 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 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 ottemperi né al dettato costituzionale né al richiamo del Presidente della Repubblica.

(Omissis).

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

**STIFFONI (LNP)**. (Omissis) 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'operazione 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 Commissione 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 decretone, e adesso ce la ritroviamo in questo provvedimento. non ci sembra francamente una prassi 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 leggendone 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?

(Omissis)

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

**CICOLANI (Pdl).** (Omissis). Vorrei sviluppare un'ultima considerazione sull'emendamento del Governo in merito all'autotrasporto. Sono stato relatore nel 2005 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 ristabiliamo 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 il decreto si afferma soltanto alcuni minimi che non sono derogabili, cioè 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*. (Omissis). 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.

Anche con riferimento alla mia precedente attività lavorativa - ero 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, 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, come dire, 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 proprio 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 gli interventi del senatore Cicolani che quello svolto dal relatore Musso. Mentre ringrazio tutti i senatori per i loro interventi, in particolare il senatore Stiffoni, vorrei dare una risposta ad un senatore cui mi lega un'amicizia antica, il senatore Sircana, legando il mio intervento all'emendamento presentato dal Governo sull'autotrasporto e 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 trent'anni, il 90 per cento dei trasporti del nostro Paese si svolge su gomma e questo definisce il ruolo dell'autotrasporto e del trasporto... (*Brusio*).

PRESIDENTE. Colleghi, per favore, fate ascoltare l'intervento del Sottosegretario.

**GIACHINO**, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Questo definisce il ruolo dell'autotrasporto e del trasporto su gomma 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 momento del golpe cileno scatenato da uno sciopero dei camionisti, l'autotrasporto dispone di un potere e di armi che nessun altro ha nell'economia. Lasciare scattare il fermo dei TIR vuol dire creare una situazione nella quale la politica e tutto il Paese sono in difficoltà ed in condizioni di debolezza.

In Francia il ministro Gayssot, per chiudere 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 subì e lasciò scattare 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, che sarebbe costato al Paese la perdita di 1,5 miliardi di euro di produzione.

L'esperienza del Governo Prodi e del Governo francese ci insegna che un blocco dei TIR non solo ci sarebbe costato la perdita di produzione, non solo avrebbe danneggiato la nostra economia nel momento della crisi peggiore del dopoguerra, ma ci avrebbe probabilmente costretto ad adottare norme 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 a non lasciare scattare un blocco dei TIR malgrado la pesantissima crisi economica, a mantenere il dialogo e il confronto con il mondo dell'autotrasporto, ad avere individuato delle 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 con misure innovative, che vanno dall'istituzione di un Fondo di garanzia per il credito al settore, alla riduzione del costo del lavoro del settore attraverso la riduzione dell'INAIL, alla misura dello sconto sui bolli dei TIR, questo settore sapendo che sarà fondamentale nel momento della ripresa economica. Il punto fondamentale dell'accordo che viene proposto attraverso l'emendamento presentato dal Governo voglio rappresentarlo sinteticamente in questo modo: 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 e Paolo Uggè, esperto del settore), eppure ci troviamo, dopo, vent'anni di politiche dell'autotrasporto, con un eccesso di offerta che rende più debole nel mercato l'autotrasporto. 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 ed 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 una domanda in grado di determinare le condizioni.

Nell'ultimo accordo del primo 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 fino 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 sicurezza sociale e quella 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 redarre 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 dal Gruppo PdL)*.

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

**VICARI, segretario.** «La 1<sup>a</sup> 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 emendamenti trasmessi dall'Assemblea, esprime, per quanto di propria competenza, parere di nulla osta».

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

(Omissis)

**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 G.100 come raccomandazione. Lei insiste per la votazione?

**PEDICA (IdV).** No, signor Presidente, ed accettiamo che l'ordine del giorno G100 venga accolto come raccomandazione, avendo chiesto alla Presidenza che siano resi disponibili i precedenti nei quali un decreto-legge è stato trasfuso in un altro decreto-legge con la motivazione che entrambi sono stati adottati dal medesimo provvedimento. Credo che con l'accoglimento dell'ordine del giorno come raccomandazione si riconosca la riflessione che attraverso di esso abbiamo voluto evidenziare

**PRESIDENTE.** Poiché i presentatori non insistono per la votazione, l'ordine del giorno G100 non verrà posto in votazione.

(Omissis)

**MUSSO, relatore.**(Omissis). Ovviamente il parere è favorevole sull'emendamento 1.0.100.

**GIACHINO, sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti.** Esprimo parere conforme al relatore. Preciso che, per quanto riguarda l'emendamento l.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.

(Omissis)

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 spiace 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, con piacere devo riconoscere, anche molto lealmente, ha descritto in maniera sintetica 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 esso riguarda, in pratica, esclusivamente la nomina dell'amministratore unico e le conseguenze 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 relativa ad uno specifico 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 senza successo di inserire nella manovra e che aveva fatto oggetto di un decreto-legge, per ora non ancora pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* e dunque ben 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 ed 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 che dal mio punto di vista, basandosi su episodi ripetuti, 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 già stata 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 da noi 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 - e 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 questioni 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. 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) sono questioni che non vengono sollevate dall'opposizione: che finora non vengono sollevate dall'opposizione.

Tale questione, però, non viene sollevata nel presupposto che la Presidenza utilizzi questo suo deposito di sapere in un modo equidistante. Io non voglio dire che protegga l'opposizione in quanto minoranza e, quindi, con un maggior bisogno di protezione.

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 una decisione politica e non tecnica 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 dal Gruppo PD e dei senatori Fosson e Pardi)*.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

**BELISARIO** (*IdV*). Signor Presidente, io intendo esprimere a nome del Gruppo dell'Italia dei Valori la condivisione e il sostegno al ragionamento articolato, puntuale e preciso del collega, senatore 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 riguardava e 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 e non rinnego neppure, senatore Zanda, la parte svolta in Commissione bilancio quando, avendo letto un emendamento che a mio parere non aveva nessuna relazione con una manovra finalizzata a contenere i costi ed 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 - lo sanno i colleghi della 8ª Commissione - tutte le volte che si tratta di esprimere un parere, a seguito della prassi ormai 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 senatore Zanda, sia il senatore 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 nella Commissione, magari dopo l'approvazione di un decreto *ad hoc* da parte del Governo, ma ormai siamo al 21 luglio e un decreto approvato in questi giorni avrebbe fatalmente corso il rischio di non essere convertito entro i fatidici 60 giorni, quindi con il reale rischio di vedere vanificata una scelta che nel merito noi difendiamo fino in fondo, perché 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 mezzi su strada. Questo 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 fra i meriti del Governo.

Certamente se si chiede a noi che abbiamo in questi anni seguito il processo evolutivo iniziato dal 2005 con il decreto che ha liberalizzato il settore, se queste norme che sono un po' più garantiste nei confronti degli operatori del settore, siano e rappresentino un passo avanti o un passo indietro nella logica di un mercato sempre più liberale così come lo vuole l'Europa, non potremmo rispondere allo stesso modo: non sono un passo avanti, anzi registrano una frenata, che io assumo sia stata coscientemente 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 se ora i tempi siano maturi, giusti, appropriati per insistere su questi processi di privatizzazione, o se dobbiamo tener 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 devono essere 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 di non avere ancora accettato del tutto questo progetto della Fintecna, 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 avviso, 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. Pertanto, 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 testimoniarlo i colleghi della Commissione bilancio), è stato presentato in 5ª Commissione il 19 giugno, che non era 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 evidente. Anche il senatore Latorre ieri ha partecipato, come me, alla Conferenza dei Capigruppo, dove il tema che stiamo affrontando è stato menzionato. È stato affermato, infatti, che il tema dell'autotrasporto (non intendo entrare nel merito, perché ciò che hanno detto il Sottosegretario, il relatore e il senatore 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. 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 della 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. Erano stati annunciati tutti i passaggi ed è stato spiegato anche dal punto di vista della tempistica, in Conferenza dei Capigruppo, a cui partecipano tutti i Gruppi (era presente anche il senatore Belisario ieri), il modo di procedere in questa vicenda delicatissima.

Abbiamo parlato dell'autotrasporto nella manovra e la questione era stata poi differita ad altri provvedimenti.

Si ritiene che questo sia un provvedimento congruo.

Immagino che con la stessa enfasi, senatore Zanda, 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 solo 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).*

*(Omissis)*

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, 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 (testo corretto)/5 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 sviluppatasi probabilmente in termini non puntuali, vorrei effettuare un ultimo accurato 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 (nota Senato n. 1187) trasmessa al Presidente dell'Aula, di cui leggo le parti più significative: «L'Autorità» - mi rivolgo in particolare al sottosegretario Giachino - «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 cita 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'Aula 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 proprio richiesto dai soggetti dell'autotrasporto per applicare le norme che già esistono.

In secondo luogo, signor Sottosegretario, davvero c'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 sicuramente 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*).

**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).** Signor Presidente, come successo ieri sera, ci sono delle luci che si accendono in assenza di senatori. Invito i senatori Segretari a tenere gli occhi aperti, soprattutto nella parte in alto a destra dell'emiclo.

**PRESIDENTE.** Senatore Perduca, i senatori Segretari saranno sollecitati.

Passiamo ora all'esame dell'emendamento Tit.1, presentato dal relatore, di cui do lettura:

«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).** Signor 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 trasposizioni legislative che 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 e poi ci si mette anche il fatto del presidente Schifani di ieri, giustamente rilevato dal presidente Belisario.

Colgo l'occasione per chiedere alla Presidenza che: siano resi disponibili i precedenti nei quali un decreto-legge è stato trasfuso in un altro decreto-legge con la motivazione che entrambi erano stati adottati dal medesimo decreto; 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, signor 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. 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).** Omissis

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

**MURA (LNP).** Omissis. 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 vengono oggi posti 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 l'Atto Senato n. 2262 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, 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, riguardante la compagnia di navigazione Tirrenia e le 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 aspetti salienti la 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.

(Omissis).

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 sostenibilità, 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 termine 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. Così non è, né è ragionevole pretendere che abbiate in

animo di perseguire tale linea, 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.

*(Omissis)*

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, come spesso dicono i giuristi quando osservano che i fatti precedono sempre la norma, la produzione del diritto e quindi delle leggi, noi 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 auspicano la tutela di tutti i dipendenti, 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 parere favorevole alla conversione del decreto in esame. *(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)*.