

# SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 67° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MARTEDÌ 2 OTTOBRE 1990

Presidenza del Vice Presidente MARIOTTI

#### INDICE

##### Disegni di legge in sede deliberante

«Potenziamento delle infrastrutture logistiche ed operative delle Capitanerie di porto e degli uffici periferici della Marina mercantile» (2345)

**(Discussione e rinvio)**

PRESIDENTE ..... Pag. 4, 5, 6  
IANNIELLO (DC), relatore alla Commissione . 5, 6

«Nuove disposizioni in materia di allacciamenti e collaudi degli impianti telefonici interni» (2364), d'iniziativa dei deputati Dutto ed altri, approvato dalla Camera dei deputati

**(Rinvio della discussione)**

PRESIDENTE ..... 8  
COVELLO (DC), relatore alla Commissione .. 8

«Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto» (2389), approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Ridi ed altri; Torchio ed altri; Piro ed altri; Gottardo ed altri; Testa ed altri; Ferrarini ed altri; Zaniboni ed altri

**(Discussione e rinvio)**

PRESIDENTE, relatore alla Commissione Pag. 6, 7, 8

«Programma straordinario per l'aggiornamento del catasto del demanio marittimo e la creazione di un'apposita banca dati» (2429)

**(Discussione e rinvio)**

PRESIDENTE ..... 2, 4, 5  
PATRIARCA (DC), relatore alla Commissione 2, 3, 4

*I lavori hanno inizio alle ore 18.*

#### **DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE**

##### **«Programma straordinario per l'aggiornamento del catasto del demanio marittimo e la creazione di un'apposita banca dati» (2429)**

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Programma straordinario per l'aggiornamento del catasto del demanio marittimo e la creazione di un'apposita banca dati».

Prego il senatore Patriarca di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 2429 ha lo scopo di consentire la attuazione di un programma straordinario per l'aggiornamento del catasto del demanio marittimo e la creazione della relativa banca dati.

Appare opportuno un esame, sia pure sintetico, della situazione attuale.

I beni costituenti il demanio marittimo sono gestiti, per tutti gli aspetti amministrativi, burocratici e censuari dalla Direzione generale per il demanio marittimo, quale organo di direzione centrale, e dalle Capitanerie di porto, in qualità di organi esecutivi periferici.

La consistenza dei citati beni è riportata su mappe catastali, in scala 1 : 2.000 o 1 : 4.000, in uno stato di aggiornamento non più idoneo ad una precisa individuazione.

La gestione amministrativa dei medesimi avviene ancora attraverso procedure manuali.

È facile intuire come da tale situazione derivi difficoltà di gestione con conseguenti disservizi e minore gettito di entrate erariali.

In questo stato di cose l'articolo 10 del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, ha stabilito che il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro delle finanze, fissa con proprio decreto i criteri di determinazione dei canoni per le concessioni di aree e pertinenze demaniali marittime, nonché di zone del mare territoriale.

Il canone di concessione viene stabilito applicando le tariffe prestabilite per metro quadrato e per anno.

È di tutta evidenza l'importanza che assume, al fine di una corretta applicazione del canone di concessione la conoscenza dell'effettiva consistenza del demanio marittimo.

Allo scopo di provvedere, anche per tali esigenze, alla necessità di aggiornamento e ammodernamento dell'inventario dei beni immobili, costituenti il demanio marittimo, e alla creazione della corrispondente banca dati, è stato predisposto l'allegato disegno di legge, con cui si prevede l'attuazione di un programma straordinario.

Nel corso dell'anno 1988 il Ministero della marina mercantile si è dotato di un progetto finalizzato all'individuazione oggettiva dei beni del demanio marittimo, alla creazione della relativa banca dati ed al trattamento automatizzato per la gestione amministrativa dei suddetti beni.

Tale progetto è stato trasmesso al Ministero del lavoro e della previdenza sociale affinché trovasse il proprio finanziamento a carico del «Fondo per il rientro della disoccupazione» istituito con l'articolo 6 del decreto-legge n. 86 del 1988, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 160 del 1988.

Nel corso delle procedure di ammissione al predetto finanziamento è stata accertata la rispondenza del progetto ai requisiti richiesti, ma è stato adottato il criterio di porre a carico di detto fondo soltanto la parte «lavoristica» dei progetti, mentre la parte «non lavoristica» dovrà rimanere a carico delle disponibilità finanziarie delle Amministrazioni proponenti.

In tale quadro e per finalità strettamente rispondenti a quelle poste a base del progetto, il Ministero della marina mercantile ha ottenuto un accantonamento in legge finanziaria di lire 18,5 miliardi per l'anno 1991, di lire 21,5 miliardi per l'anno 1992 e di lire 20 miliardi per l'anno 1993.

Quanto alle caratteristiche del progetto, esso innova l'attuale sistema di gestione dei beni demaniali, ponendo in essere il servizio del catasto demaniale.

Il progetto ha come finalità lo snellimento delle procedure relative alla individuazione catastale del bene demaniale; il trasferimento di tutti i dati relativi su supporto magnetico; l'interconnessione informatica fra gli organi periferici (capitanerie di porto) e l'organo centrale (Ministero della marina mercantile); e infine l'aggiornamento periodico delle aree demaniali di competenza delle singole capitanerie di porto al fine di una corretta individuazione delle zone in concessione e del relativo canone che annualmente l'amministrazione della marina mercantile deve adeguare.

In tal modo verranno utilizzate 484 unità lavorative, di cui 215 in modo continuativo negli organi periferici (Capitanerie di porto).

Questo fa fronte, in parte, alle difficoltà nelle quali si trovano ad operare le Capitanerie di porto a causa della carenza di personale.

In relazione alla normativa vigente ed ai compiti istituzionali della Direzione generale del demanio marittimo e dei porti sono emerse necessità operative dell'amministrazione della marina mercantile esplicitate attraverso la macronalisi appresso riportata:

individuazione cartografica, oggettiva ed univoca di tutti i beni costituenti il demanio marittimo attraverso la delimitazione dei confini;  
individuazione, per tipo di utilizzazione, di tutti i beni;  
individuazione, per tipo di vincoli, di tutti i beni;  
gestione automatizzata dei beni in relazione all'individuazione:

- a) dell'assentimento delle concessioni e delle servitù;
- b) della definizione dei relativi canoni;
- c) delle consegne dei beni.

Per quanto riguarda le tecnologie e i materiali da utilizzare, per l'individuazione dei beni demaniali e la formazione della banca dati saranno utilizzate tecnologie informatiche applicate al rilievo aerofotogrammetrico e topografico. In particolare saranno impiegati stereoresti-

tutori digitali per la formazione della nuova cartografia a partire dalle riprese aeree, stazioni globali per i rilievi topografici terrestri, *digitizer* e stazioni grafiche interattive per l'acquisizione delle informazioni cartografiche dai documenti cartacei già esistenti.

L'articolo 1 del disegno di legge, pertanto, autorizza il Ministero della marina mercantile all'attuazione del programma straordinario per l'aggiornamento e ammodernamento dell'inventario dei beni del demanio marittimo e la costituzione della relativa banca dati.

L'articolo 2 autorizza il Ministero all'acquisizione dei beni e servizi anche in deroga alle disposizioni in materia di contabilità generale dello Stato, stante la particolarità e l'urgenza dell'indagine programmata. Inoltre, la definizione delle operazioni attuative del programma sarà concordata con il Ministero delle finanze, al fine di rendere omogenei e compatibili i rispettivi sistemi di rilevazione dei dati catastali; ciò anche per assimilare il lavoro che andrà fatto per il demanio marittimo al lavoro più complessivo che è stato realizzato per il demanio in generale.

L'articolo 3 regola gli aspetti finanziari.

Signor Presidente, ritengo che con questo programma l'Amministrazione della marina mercantile, e in modo particolare la Direzione generale del demanio, sarà messa in condizioni di utilizzare uno strumento moderno, agile, efficace ed efficiente rispetto al complesso mondo delle concessioni marittime, superando la situazione di confusione che si era generata nel passato. Con questo nuovo sistema e con la nuova individuazione ed aggiornamento del catasto marittimo non soltanto ci sarà sul piano della speditezza e della coerenza tra gli impegni dell'amministrazione periferica e di quella centrale una maggiore rispondenza, ma - ed è più rilevante - ci sarà il recupero importante e significativo di molte concessioni che indubbiamente nell'attuale marasma potevano sfuggire ad una corretta valutazione e tassazione.

Per questi motivi, raccomando agli onorevoli senatori l'approvazione del provvedimento al nostro esame, invitandoli a farlo nel più breve tempo possibile per consentire innanzitutto di utilizzare questi stanziamenti e in secondo luogo per far partire finalmente questo programma che è stato per la prima volta indicato nel provvedimento riguardante il Ministero della marina mercantile del 1988 e che ha reso necessaria la presentazione del disegno di legge n. 2429, che programma gli ulteriori interventi in ordine al programma straordinario per l'aggiornamento e il rinnovo del catasto del demanio marittimo.

**PRESIDENTE.** Onorevoli senatori, poichè le Commissioni competenti non hanno ancora espresso il proprio parere, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Se non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

**«Potenziamento delle infrastrutture logistiche e operative delle Capitanerie di porto e degli uffici periferici della Marina mercantile» (2345)**

(Discussione e rinvio)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Potenziamento delle infrastrutture logistiche e

operative delle Capitanerie di porto e degli uffici periferici della Marina mercantile».

Prego il senatore Ianniello di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

IANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, sarò molto sintetico in quanto ho avuto poco tempo a disposizione per rintracciare i riferimenti specifici del disegno di legge al nostro esame. Quindi, mi riservo in sede di replica di fornire ulteriori eventuali chiarimenti.

Il disegno di legge al nostro esame si richiama alla legge 31 dicembre 1982, n. 979, con la quale il Parlamento ha approvato il programma costruttivo (previsto dall'articolo 39 della legge n. 979) di potenziamento delle infrastrutture logistiche ed operative delle Capitanerie di porto e degli uffici periferici della Marina mercantile. Il programma è stato progressivamente finanziato con legge 28 febbraio 1986, n. 41, per un ammontare complessivo di lire 245 miliardi, cifra distribuita nelle annualità che vanno dal 1986 al 1991 compreso.

L'Amministrazione competente ha affidato (e desidero dare atto al Ministro della marina mercantile per la tempestività) alla Itabo, una società del gruppo IRI, la progettazione e la realizzazione dei programmi relativi, in base al disposto del secondo comma dell'articolo 39 della legge n. 979 del 1982. Finora sono stati approvati progetti per un importo di circa 170 miliardi e l'elenco delle Capitanerie di porto o degli uffici periferici interessati è indicato nella relazione che accompagna il disegno di legge al nostro esame.

La Commissione di alta vigilanza e il Consiglio superiore dei lavori pubblici hanno altresì espresso il proprio consenso su un ulteriore gruppo di progetti che impegneranno altri 30 miliardi. In questo modo si arriva ad un totale di 200 miliardi; per i restanti 45 miliardi sono tuttora in corso di elaborazione i relativi progetti di massima, in base alla procedura prevista sempre dall'articolo 39 della citata legge n. 979 per la conseguente approvazione e definizione. Poichè di questi stanziamenti è stato utilizzato solo il 30 per cento, secondo valutazioni approssimativamente fatte dalla stessa Amministrazione della marina mercantile (su 245 miliardi sono stati utilizzati solo 80 miliardi) e poichè la parte residuale, cioè gli altri 170 miliardi, sono già stati accantonati nell'apposito capitolo della legge finanziaria 1990, approvata lo scorso anno dal Parlamento, il Ministero ha ritenuto opportuno provvedere all'utilizzazione di tali fondi tempestivamente per evitare storni. Pertanto, il Governo presenta questo provvedimento che con l'articolo 1 rende in sostanza disponibili ulteriori 45 miliardi per il saldo complessivo dello stanziamento di 245 miliardi e per la parte non ancora utilizzata dagli stanziamenti precedenti relativi alla realizzazione del programma quadriennale di potenziamento delle infrastrutture logistiche e operative delle Capitanerie di porto e degli altri uffici periferici della Marina mercantile. Il programma - recita il comma 2 dell'articolo 1 - comprende anche l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture logistiche ed operative delle Capitanerie di porto e degli altri uffici periferici della Marina mercantile, per evitare una rapida fatiscenza ed invecchiamento e per

renderli più funzionali. Prima di richiamare il comma 3, desidero ricordare che questo programma è stato approvato dal Parlamento e adottato su proposta del Ministro della marina mercantile e d'intesa con il Ministro dei lavori pubblici, in relazione ai nuovi compiti che sono stati assegnati e affidati alla Marina mercantile, oltre a quelli tradizionali.

Il terzo comma prevede l'imputazione dei capitali di spesa che a mio avviso va subordinata al parere della Commissione bilancio (già richiesto) ai fini di un eventuale raccordo con la nuova legge finanziaria 1991-1993.

Concludo esprimendo il parere favorevole con la sola riserva di presentare in sede di approvazione del provvedimento, eventuali aggiustamenti tecnici ed interpretativi.

**PRESIDENTE.** Poichè nessun altro domanda di parlare, se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

**«Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto» (2389),** approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Ridi ed altri; Torchio ed altri; Piro ed altri; Gottardo ed altri; Testa ed altri; Ferrarini ed altri; Zaniboni ed altri  
(Discussione e rinvio)

**PRESIDENTE, relatore alla Commissione.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto», già approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Ridi, Angelini Giordano, Pellegatti, Fagni, Cannelonga, Barbieri, Strada, Pacetti, Serafini Massimo, Solaroli, Ronzani, Chella, Ciafardini, Benevelli, Alborghetti, Trabacchi, Grilli, Montecchi, Serra e Bonfatti Pains; Torchio, Zaniboni, Perani, Borri, Duce, Castagnetti Pierluigi, Bortolami, Bianchini, Bortolani, Cristofori, Ricci, Lusetti, Savio, Pellicanò e Martino; Piro, Fincato, Cristoni, Colucci e Capacci; Gottardo, Bortolami, Rocelli, Anselmi, Zampieri, Saretta, Savio, Zuech, Dal Castello, Ferrari Wilmo, Pellizzari, Righi, Armellin, Frasson, Brunetto e Zambon; Ferrarini, Cristoni, Noci e Del Bue; Testa Antonio, Alberini, Barbalace, Bonsignore, Cerofolini, Ferrarini, Gottardo, Maccheroni, Martinazzoli, Noci, Piermartini, Potì, Reina, Sanguineti, Vazzoler e Zampieri; Zaniboni, Cristofori, Rognoni, Armellin, Bianchini, Bianchi, Bonsignore, Bonetti, Borra, Borri, Bonferroni, Brunetto, Bortolami, Bortolani, Caccia, Casati, Duce, Frasson, Gelpi, Gottardo, Orsenigo, Patria, Perani, Pellizzari, Righi, Rivera, Rocelli, Sangalli, Savio, Saretta, Tesini, Torchio, Tarabini, Zampieri, Zolla e Zuech.

Svolgerò io stesso una breve relazione sul disegno di legge.

L'impegno per l'attuazione del sistema idroviario padano-veneto e per le conseguenti iniziative attraverso un piano poliennale viene assunto nel Piano generale dei trasporti, approvato il 10 aprile 1986 con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

La necessità di usufruire di una rete di navigazione interna appare di tutta evidenza, alla luce degli orientamenti circa l'intermodalità. Il

sistema idroviario può rivelarsi un contributo fondamentale alla programmazione e alla gestione del trasporto. L'Italia, a differenza di altri paesi europei, è in pesante ritardo nel dotarsi di un servizio alternativo ed economico come quello previsto dal presente provvedimento, che potrà felicemente interagire con le altre vie d'acqua disponibili ai lati della penisola, e cioè il mare Tirreno ed il mare Adriatico.

L'incremento dei traffici rischia di saturare le attuali reti di trasporto, le quali potranno essere notevolmente alleggerite in un'area cruciale come quella padano-veneta, attraverso la realizzazione di un sistema idroviario in grado di assorbire, secondo calcoli recenti, circa 18-20 milioni di tonnellate di merci.

Altro aspetto da considerare, oltre alla produttività, è anche l'assai ridotto impatto ambientale rispetto al trasporto su strada.

Alcune cifre indicano la positività di tale soluzione: un natante tipo (1.350 tonnellate) equivale alla capacità di carico di circa 75 autotreni con rimorchio da 20 tonnellate; il consumo di carburante è 5 volte inferiore, la produttività di un lavoratore è di 12 volte superiore. Si stima che, complessivamente, il costo del trasporto per idrovia sia un terzo di quello su strada.

Va tenuto inoltre presente che il bacino idrografico padano si presenta come sede ideale alla realizzazione di una rete navigabile adeguatamente estesa, con altissima capacità potenziale di sfruttamento.

In ragione di quanto esposto in premessa, nel presente disegno di legge, all'articolo 1, la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto è dichiarata di «preminente interesse nazionale» e si indica nel Ministero dei trasporti la titolarità alla costruzione e alla gestione del sistema.

Secondo l'articolo 2, entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge, il Ministro dei trasporti, sentito il CIPET, o, nelle more della sua costituzione, il Comitato dei Ministri previsto dalla legge n. 245 del 1984, sentita l'Unione navigazione interna italiana (UNII) e d'intesa con le regioni interessate, definisce il tracciato della rete, nonché il relativo piano pluriennale di attuazione. Tracciato della rete e piano pluriennale vengono approvati con decreto del Ministro dei trasporti entro 120 giorni dall'entrata in vigore della legge. Il piano pluriennale definisce l'ordine di precedenza degli interventi e prevede la realizzazione di strutture per l'interscambio.

L'articolo 3 contiene le norme per l'approvazione dei progetti esecutivi e per gli atti successivi. Qualora l'attivazione del piano di interventi richieda l'azione integrata di più soggetti, il Ministro dei trasporti promuove la conclusione di accordi di programma, ai sensi dell'articolo 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142.

I progetti esecutivi sono valutati da una conferenza convocata dal Ministro dei trasporti, a cui partecipano le amministrazioni, gli enti e gli organi interessati. Tale conferenza valuta i progetti esecutivi, approva, ove occorrono, le opportune modifiche, senza che ciò comporti la necessità di ulteriori deliberazioni del soggetto proponente.

L'approvazione del progetto esecutivo, assunta all'unanimità, sostituisce gli altri atti (comma 4).

Le opere sono dichiarate di pubblica utilità, urgenti e indifferibili a tutti gli effetti della legge (comma 5).

È prescritta la valutazione di compatibilità ambientale di cui all'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349.

In base all'articolo 4, il Ministro dei trasporti è autorizzato ad affidare in concessione la costruzione e gestione del sistema alla società «Idrovie Spa» o ad altra società a prevalente capitale pubblico. Le Regioni possono sottoscrivere quote di capitale o acquistare azioni della società concessionaria fino al 50 per cento del capitale. Il periodo di concessione non può superare i sessanta anni.

L'articolo 5 prevede la possibilità per i concessionari di contrarre mutui.

All'articolo 6 si indicano i finanziamenti delle opere da realizzare, riguardanti il Po e gli altri canali. Il Ministro dei trasporti, d'intesa con il Ministro dei lavori pubblici e con le regioni interessate, dispone l'assegnazione degli stanziamenti al Ministero dei lavori pubblici per le opere relative al Po e alle regioni per le altre opere.

Poichè nessuno domanda di parlare, non facendosi osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviata ad altra seduta.

**«Nuove disposizioni in materia di allacciamenti e collaudi degli impianti telefonici interni» (2364)**, d'iniziativa dei deputati Dutto ed altri, approvato dalla Camera dei deputati  
(Rinvio della discussione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Nuove disposizioni in materia di allacciamenti e collaudi degli impianti telefonici interni», d'iniziativa dei deputati Dutto, Lucchesi, Ridi e Sanguineti, già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Covello di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

COVELLO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, poichè i tempi a mia disposizione non mi hanno consentito un esame approfondito del provvedimento al nostro esame, chiedo che la discussione venga rinviata.

PRESIDENTE. Non facendosi osservazioni, la discussione del disegno di legge è rinviata ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 18,35.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

*Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici*

DOTT. GIOVANNI DI CIOMMO LAURORA