

SENATO DELLA REPUBBLICA

XI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

13^o RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 17 MARZO 1993

Presidenza del Presidente FRANZA

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Disposizioni urgenti in materia di lavoro portuale» (578)

«Riforma dell'ordinamento portuale» (652), d'iniziativa del senatore Rognoni e di altri senatori

«Riclassificazione dei porti e riordino delle gestioni portuali» (665), d'iniziativa del senatore Fagni e di altri senatori

«Disposizioni in materia di ordinamento portuale» (749)

(Seguito della discussione congiunta e rinvio)

PRESIDENTE Pag. 2, 4, 6 e passim

BOSCO (*Lega Nord*) 28

CAMBER, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile* Pag. 7, 10, 19 e passim

CAPPELLI (*Lega Nord*) 17, 22, 24

COCCIU (*PSI*) 11, 25

COVELLO (*DC*) 22, 27, 30

FABRIS (*DC*) 6, 10, 16 e passim

FAGNI (*Rifond. Com.*) 4, 5, 7 e passim

GIOVANNIELLO (*DC*), *relatore alla Commissione* 4, 7, 10 e passim

MAISANO GRASSI (*Verdi-La Rete*) 24, 31

MEDURI (*MSI-DN*) 25, 33, 34

NERLI (*PDS*) 4, 5, 6 e passim

PISCHEDDA (*PSI*) 6, 11, 23 e passim

SENESI (*PDS*) 17, 19

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile* 4, 5

VISIBELLI (*MSI-DN*) 5, 16, 25

I lavori hanno inizio alle ore 15,40.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Disposizioni urgenti in materia di lavoro portuale» (578)

«Riforma dell'ordinamento portuale» (652), d'iniziativa del senatore Rognoni e di altri senatori

«Riclassificazione dei porti e riordino delle gestioni portuali» (665), d'iniziativa del senatore Fagni e di altri senatori

«Disposizioni in materia di ordinamento portuale» (749)

(Seguito della discussione congiunta e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione congiunta dei disegni di legge nn. 578, 652, 665 e 749.

Onorevoli colleghi, riprendiamo l'esame congiunto sospeso nella seduta del 2 marzo scorso.

Comunico che sul testo unificato predisposto dal relatore e sugli emendamenti presentati non sono ancora pervenuti i pareri della 1ª e della 5ª Commissione, che risultano tuttavia convocate sull'argomento nella settimana.

Poichè non sono ancora scaduti i termini per l'espressione di tali pareri, propongo di procedere nel seguente modo: illustrazione, discussione e votazione degli emendamenti che non incidono direttamente su aspetti finanziari, di ordine costituzionale o di organizzazione della pubblica amministrazione; illustrazione e discussione degli emendamenti residui, accantonandone la votazione; accantonamento della votazione degli articoli onde consentire l'inserimento di modifiche recanti eventuali condizioni poste nei pareri della 1ª e della 5ª Commissione.

Pertanto, gli emendamenti che non saranno posti in votazione sono i seguenti: 12.4, 12.5, 12.6, 12.9, 12.11, 12.12, 12.13, 12.14, 12.15, 17.3, 20.15, 23.2, 23.0.1/1 e 23.0.1 (attinenti alla copertura finanziaria), 20.2, 20.3, 20.4, 20.5, 20.12, 20.13, 20.16 (inerenti alla problematica del distacco dei dipendenti delle organizzazioni portuali), 20.10, 20.14 e 20.20 (inerenti ad un possibile prepensionamento).

Debbo ulteriormente avvisare che l'emendamento 21.5, dei senatori Nerli ed altri, reca una norma di delega e pertanto non può essere posto in votazione essendo la Commissione in sede deliberante, a meno di una sua modifica ovvero del passaggio alla sede referente.

Se non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Passiamo ora all'esame degli articoli.

Se non si fanno osservazioni, verrà preso a base il testo unificato proposto dal relatore.

Do lettura dell'articolo 1:

CAPO I

(ORDINAMENTO E ATTIVITÀ PORTUALI)

Art. 1.

(Finalità della legge)

1. La presente legge disciplina l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti, dettando contestualmente principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché all'adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti.

2. Il CIPET, oltre alle funzioni che già esercita ai sensi della legge 4 giugno 1991, n. 186, ha compiti di programmazione in ordine alla dotazione infrastrutturale degli scali, alla valorizzazione del ruolo di ciascun porto nel sistema dei trasporti nazionale, al loro sviluppo in relazione al bacino di utenza. I relativi compiti istruttori sono affidati al Segretariato del CIPET.

3. Il comma 4 dell'articolo 1 del decreto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, nella legge 13 febbraio 1987, n. 26, è abrogato.

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al comma 2 dopo le parole: «4 giugno 1991, n. 186» aggiungere le parole: «d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome».

1.1 NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

Alla fine del comma 2 dopo le parole: «del CIPET» e prima del punto aggiungere le parole: «che li esercita previa consultazione con gli Enti locali interessati».

1.2 FAGNI, SARTORI

Alla fine del comma 2 dopo le parole: «del CIPET» e prima del punto aggiungere le parole: «che li esercita previa consultazione con le Autorità portuali».

1.3 FAGNI, SARTORI

NERLI. Signor Presidente, nell'illustrare l'emendamento 1.1, mi riferirò anche ad altre mie proposte emendative del medesimo contenuto.

Innanzitutto l'emendamento 1.1 tende ad eliminare alcuni aspetti centralistici dell'impianto del provvedimento al nostro esame ed a realizzare le condizioni per una migliore funzionalità non soltanto della norma prevista dall'articolo 1, ma anche delle scelte programmatiche che debbono essere effettuate. Noi proponiamo che il CIPET svolga le funzioni che già esercita ai sensi della legge 4 giugno 1991, n. 186, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome. In tal senso si completa il quadro dei soggetti che in questa fase debbono essere coinvolti nella riorganizzazione delle attività portuali.

Signor Presidente, per questi motivi invito i colleghi (pregandoli di considerare questo emendamento, e tutti gli altri dello stesso tenore, nell'ottica da me illustrata) ad esprimere parere favorevole sull'emendamento 1.1.

FAGNI. Signor Presidente, illustrerò brevemente gli emendamenti 1.2 e 1.3, che perseguono in sostanza la medesima finalità.

Le consultazioni e le decisioni che il CIPET dovrà assumere sono molto importanti in quanto riguardano le dotazioni infrastrutturali, il ruolo che ciascun porto deve svolgere nel sistema dei trasporti nazionali, anche in relazione al bacino di utenza. Poichè l'attività portuale è strettamente collegata alla città (possiamo dire che la città è alle spalle, a fianco del porto), il CIPET non può non tener conto del ruolo che fin dall'inizio debbono svolgere gli enti locali (quindi la regione e le province, che sono gli enti direttamente interessati allo sviluppo ed alla definizione del ruolo del porto).

NERLI. Intervengo solo per dichiarare il mio sostegno agli emendamenti dei senatori Fagni e Sartori, che sono stati appena illustrati.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Mi richiamo alle primissime riunioni del Comitato ristretto, nelle quali si era convenuto di definire uno strumento normativo snello. Ritengo invece che l'emendamento 1.1, che prevede un'intesa con la Conferenza per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome, contrasti con questa filosofia di fondo.

Dei tre emendamenti appena illustrati accetterei soltanto l'1.3, che prevede una consultazione con le autorità portuali, che mi sembra maggiormente in linea con la filosofia che abbiamo voluto perseguire. Invece esprimo parere contrario sugli emendamenti 1.1 ed 1.2.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Credo che le considerazioni del relatore circa gli obiettivi di snellezza del provvedimento dovrebbero consigliare i presentatori a ritirare tutti gli emendamenti. Se vogliamo che la legge funzioni con sufficiente snellezza va evitato ogni appesantimento.

PRESIDENTE. I proponenti accolgono l'invito del Governo a ritirare gli emendamenti?

FAGNI. Presidente, noi manteniamo i nostri due emendamenti.

NERLI. Anche noi manteniamo l'emendamento 1.1.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Devo anche far presente che il CIPET, a cui si rimette la responsabilità programmatica in termini generali, è tenuto per legge a consultare le autorità locali e quindi è già garantito il rapporto con le realtà periferiche, siano esse i comuni o le stesse autorità portuali. Pertanto, a quanto detto dal relatore, aggiungerei che se proprio si volesse individuare una ulteriore garanzia nel rapporto con le autorità periferiche - essendo la Conferenza per i rapporti tra lo Stato le regioni e le province autonome una sede istituzionale permanente - forse proprio in quella sede si potrebbero risolvere le diverse esigenze. Riassumendo, la posizione del Governo in linea di principio è contraria a tutti e tre gli emendamenti, ma è più portata a considerare positivamente l'emendamento 1.1, cioè un'intesa con la Conferenza permanente tra Stato e regioni. Quindi, il Governo esprime parere contrario sugli emendamenti 1.2 ed 1.3, mentre per quel che riguarda l'1.1 si rimette alla Commissione.

FAGNI. I nostri due emendamenti 1.2 ed 1.3 sono alternativi; li abbiamo presentati per capire se il Governo è disposto ad accettare la consultazione degli enti locali interessati, o la consultazione dell'autorità portuale. Questo perchè, come dice il secondo comma dell'articolo 1, si tratta della dotazione infrastrutturale degli scali e della valorizzazione del ruolo di ciascun porto nel sistema nazionale dei trasporti. Ritengo pertanto che sarebbe molto più snello consultare gli enti locali interessati, o in alternativa l'autorità portuale, che al suo interno comprende i comuni e le province interessate.

NERLI. Abbiamo presentato l'emendamento 1.1, che prevede un'intesa con la Conferenza permanente Stato-regioni, perchè il dibattito su una riforma istituzionale in senso regionalista, o che quanto meno preveda maggiori poteri alle regioni in termini di programmazione, dovrebbe portarci ad inserire nel provvedimento di riforma che stiamo elaborando degli elementi che riprendano il senso di questo dibattito. Quindi invito la Commissione ad approvare l'emendamento 1.1.

VISIBELLI. Il nostro Gruppo voterà contro l'emendamento 1.1 perchè ci sembra che tagliare un albero per fare uno stecchino sia un po' troppo dispendioso: prevedere l'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome mi sembra veramente eccessivo. Trovo molto più opportuno l'emendamento 1.3, che rinvia ad una consultazione con le autorità portuali; lo trovo opportuno sia per la responsabilità che ritengo si debba affidare a queste autorità, sia per la conoscenza specifica del settore, che nessuno può avere meglio dell'autorità portuale.

Noi riteniamo che l'emendamento 1.3 possa assorbire l'1.2, perchè l'autorità portuale più dell'ente locale conosce i problemi del porto.

Pertanto, annuncio il nostro voto contrario all'emendamento 1.1 e il voto favorevole all'1.3, che a nostro avviso assorbe l'altro emendamento presentato dai colleghi Fagni e Sartori; nel caso venisse mantenuto, voteremo comunque contro l'emendamento 1.2.

PISCHEDDA. Poichè l'articolo 1 concerne le funzioni programmatiche che il CIPET deve svolgere anche in rapporto ai compiti di infrastrutturazione degli scali, non ritengo positivo innestare di fatto un rapporto contrattuale tra lo stesso CIPET e le diverse realtà locali. Penso invece che una visione programmatica più generale possa trovare la sua sede nella Conferenza permanente Stato-regioni, come proposto dall'emendamento 1.1. Quindi annuncio il nostro voto favorevole sull'emendamento del senatore Nerli ed il voto contrario sugli emendamenti 1.2 ed 1.3.

FABRIS. Signor Presidente, nel corso del mio precedente intervento ho evidenziato che i porti non sono avulsi dal territorio circostante in quanto alle loro spalle vi sono strade, ferrovie e una serie di infrastrutture collegate di cui si deve necessariamente tener conto.

Poichè sarebbe irrealista una programmazione a livello centrale priva di riferimento e di colloquio con la realtà programmatica regionale, condivido il contenuto dell'emendamento 1.1.

Pur comprendendo le motivazioni del dissenso dei colleghi che hanno sottolineato l'opportunità di non appesantire la normativa, prevedendo la consultazione di più organismi, ritengo che con tale emendamento venga esplicitata una dichiarazione di principio mediante la quale si attribuisce una doverosa considerazione all'istituto regionale.

Voglio però sollevare una questione di carattere formale: aggiungendo le parole «d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le provincie autonome» dopo le parole «4 giugno 1991, n. 186», potrebbero generarsi problemi di carattere interpretativo, nel senso che l'«intesa con la citata Conferenza» potrebbe intendersi riferita alle funzioni esercitate ai sensi della legge n. 186 e non ai compiti di programmazione.

Sarebbe pertanto più opportuno aggiungere le suddette parole all'inizio del comma 2 dopo le parole: «Il CIPET», ovvero al termine del primo periodo del comma 2 dopo le parole: «al bacino di utenza». In caso contrario l'emendamento, come formulato, contiene un riferimento ambiguo alla legge n. 186 proprio ai fini del colloquio che dovrebbe intervenire fra il CIPET e la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le provincie autonome.

NERLI. Signor Presidente, condivido il suggerimento del senatore Fabris ma, a mio avviso, è preferibile inserire le parole: «d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le provincie autonome» all'inizio del secondo comma dell'articolo 1, dopo le parole: «Il CIPET».

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sulla proposta del senatore Fabris, accolta anche dal senatore Nerli.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, concordo con la proposta del senatore Fabris.

CAMBER, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Signor Presidente, il Governo si rimette alla Commissione.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento 1.1, presentato dal senatore Nerli e da altri senatori, nella formulazione testè accolta dai proponenti.

È approvato.

Avverto che il tema del raccordo con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le provincie autonome si ripropone in diversi e distinti passaggi dell'articolato al nostro esame. Pertanto, in sede di coordinamento finale, potrebbe rivelarsi più opportuna una disposizione *ad hoc*, che indichi i casi previsti dalla legge nei quali tali intese sono prescritte.

FAGNI. Signor Presidente, a seguito dell'approvazione dell'emendamento 1.1, ritiro gli emendamenti 1.2 e 1.3 che introdurrebbero dei doppioni nelle consultazioni. Pur tuttavia mantengo l'opinione iniziale che sarebbe stato più corretto che le consultazioni avessero avuto luogo con gli enti locali interessati o preferibilmente con le autorità portuali.

NERLI. Signor Presidente, l'emendamento 1.3, sul quale peraltro il relatore si è espresso favorevolmente, non solo è ragionevole, ma completa l'emendamento 1.1 testè approvato.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Richiamo l'attenzione del senatore Nerli sul fatto che - stante l'approvazione dell'emendamento 1.1 - l'eventuale approvazione dell'emendamento 1.3 non corrisponderebbe alla filosofia, ispiratrice dei lavori del Comitato ristretto, di conferire agilità al disegno di legge.

PRESIDENTE. Non essendo stati presentati emendamenti all'articolo 2, passiamo all'esame degli emendamenti presentati all'articolo 3, di cui do lettura:

Art. 3.

(Classificazione dei porti)

1. I porti marittimi nazionali sono classificati nelle seguenti categorie:

- a) porti di preminente interesse nazionale (categoria I);
- b) porti di rilevanza economica internazionale, al di là del bacino del Mediterraneo (categoria II);
- c) porti di rilevanza economica mediterranea e nazionale (categoria III);

d) porti di rilevanza economica regionale e interregionale (categoria IV);

2. Appartengono alla categoria I i porti o specifiche aree portuali finalizzate alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato. Le loro caratteristiche sono determinate ed i porti di cui alla categoria I sono individuati con decreto del Ministro della Difesa, di concerto con i Ministri della Marina Mercantile e dei Lavori Pubblici.

3. Appartengono alle categorie II, III e IV i porti o specifiche aree portuali aventi le seguenti funzioni:

- a) commerciale;
- b) industriale e petrolifera;
- c) trasporto passeggeri;
- d) peschereccia;
- e) turistica e da diporto.

4. Le caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali dei porti di cui alle categorie II, III e IV e l'appartenenza di ogni scalo alle categorie medesime sono determinate con delibera del CIPET, nel quadro della programmazione di settore dal medesimo elaborata, con particolare riferimento all'attuale e potenziale bacino di utenza internazionale, inframediterraneo o nazionale, nonchè tenendo conto dei seguenti criteri:

- a) entità del traffico globale e delle rispettive componenti;
- b) capacità operativa degli scali derivante dalle caratteristiche funzionali degli impianti e delle attrezzature, sia per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri sia per il carico, lo scarico, la manutenzione e il deposito delle merci nonchè delle attrezzature e dei servizi idonei al rifornimento, alla manutenzione, alla riparazione ed alla assistenza in genere delle navi e delle imbarcazioni;
- c) livello ed efficienza dei servizi di collegamento con l'entroterra.

5. Ai fini di cui al comma 4 il CIPET predispone, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno schema di delibera, che è trasmesso alle regioni, le quali esprimono parere entro i successivi trenta giorni. Decorso inutilmente tale termine si intende che il parere sia reso in senso favorevole. Lo schema di delibera, con le eventuali modificazioni a seguito del parere delle regioni, è successivamente trasmesso alla Camera dei Deputati ed al Senato della Repubblica per l'espressione del parere, nei termini previsti dai rispettivi regolamenti, da parte delle Commissioni permanenti competenti per materia. Decorso i predetti termini il CIPET delibera in via definitiva. Alla seduta del CIPET all'uopo dedicata sono invitati, ai sensi del secondo periodo del comma 4 dell'articolo 1 della legge 4 giugno 1991, n.186; i Presidenti delle giunte regionali che hanno espresso parere contrario.

6. La revisione dei criteri di cui al comma 4, nonchè della classificazione dei singoli scali, avviene su iniziativa delle autorità portuali, delle autorità marittime, delle Regioni o del CIPET e comunque ogni 3 anni, con la procedura di cui al comma 5. In sede di prima applicazione della presente legge la revisione è disposta dopo cinque anni dalla sua entrata in vigore.

7. Le amministrazioni dello Stato, le regioni e gli enti locali, le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, le autorità portuali e, in sede di prima applicazione, le organizzazioni portuali, le compagnie e i gruppi portuali, sono tenute a fornire tempestivamente al Segretariato del CIPET i dati necessari agli adempimenti di cui al presente articolo.

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al comma 4, dopo le parole: «con delibera del CIPET» aggiungere le parole: «d'intesa con la Conferenza per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le provincie autonome».

3.1 NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

Al comma 4, dopo le parole: «inframediterraneo o nazionale», inserire le parole: «sentite le Autorità portuali o, ove queste non siano state costituite, le Autorità marittime e le autorità locali.».

3.2 FAGNI, SARTORI

Al comma 5, dopo le parole: «il CIPET predisporre» aggiungere le parole: «d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le provincie autonome».

3.3 NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

Sopprimere i commi 6 e 7.

3.4 NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

Al comma 6, dopo le parole: «delle Regioni» aggiungere le parole: «previa consultazione degli Enti locali interessati».

3.5 SARTORI, FAGNI

Al comma 7, dopo le parole: «le autorità portuali» inserire le seguenti: «le autorità marittime».

3.6 IL RELATORE

NERLI. Gli emendamenti 3.1 e 3.3 contengono una proposta conforme al principio ispiratore dell'emendamento 1.1 testè approvato.

FAGNI. Signor Presidente, colleghi, l'obiettivo degli emendamenti 3.2 e 3.5 è analogo a quello dell'emendamento 1.1. In particolare, con l'emendamento 3.2 propongo di specificare che il CIPET determini con propria deliberazione le caratteristiche dei porti nel quadro della

programmazione di settore elaborata, sentite però le autorità marittime e le autorità locali. Convinta della necessità di consultare le autorità portuali, non ritengo che tale modifica appesantisca l'iter dell'attività di programmazione che il CIPET deve svolgere.

A mio avviso, qualora le autorità portuali non siano costituite, dovrebbero essere consultate le autorità marittime, generalmente sempre esistenti in sede locale, affinché esprimano una valutazione conforme alla formulazione della delibera del CIPET. Poiché con il comma 4 dell'articolo 3 si entra nel merito di ogni singolo scalo, ritengo che ciò significhi consultare chi è in via prioritaria competente e a conoscenza dell'attività pregressa dello stesso scalo.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, per quanto riguarda l'emendamento 3.6 da me presentato, desidero soltanto sottolineare che sarebbe opportuno prevedere che anche le autorità marittime siano tenute a fornire tempestivamente al segretariato del CIPET i dati necessari agli adempimenti di cui all'articolo 3. Esprimo parere contrario sugli emendamenti 3.1, 3.3 e 3.4 e parere favorevole sugli emendamenti 3.2 e 3.5.

CAMBER, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sugli emendamenti 3.1 e 3.3. Debbo, invece, esprimere parere contrario sugli emendamenti 3.2, 3.4 e 3.5.

Per quanto riguarda l'emendamento 3.6, presentato dal relatore Giovanniello, mi rimetto alla Commissione.

NERLI. Signor Presidente, ritiro l'emendamento 3.4.

FABRIS. Signor Presidente, intervengo brevemente per avere un chiarimento da parte dei colleghi e del rappresentante del Governo. In particolare, vorrei sapere se gli emendamenti 3.1 e 3.3 possono essere mantenuti dopo che la nostra Commissione ha approvato un articolo nel quale è previsto che il CIPET, d'intesa con altre organizzazioni, compie e realizza tutte le azioni di programmazione. In sostanza, non vorrei che si continuasse a ripetere sempre lo stesso concetto, dopo averlo specificato in un articolo precedente.

Signor Presidente, noi abbiamo detto che il CIPET ha compiti di programmazione anche in ordine allo sviluppo e in relazione al bacino di utenza. È questo elemento che determina se un porto sia di seconda, terza o quarta categoria.

NERLI. Senatore Fabris, il comma 6 prevede, in maniera specifica, la revisione dei criteri di cui al comma 4, nonché della classificazione dei singoli scali, che deve avvenire su iniziativa delle autorità portuali, delle autorità marittime e delle Regioni, in quanto tali. Per questi motivi, non riscontro alcuna incompatibilità.

FABRIS. Senatore Nerli, è pleonastico, non incompatibile.

NERLI. Forse può sembrare pleonastico il mio emendamento, ma certamente non quello presentato dalla senatrice Fagni.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, avverto che in seguito si potrà rendere necessario, da un punto di vista tecnico, un coordinamento.

NERLI. Signor Presidente, allo scopo di facilitare la situazione e per dare pieno sostegno all'emendamento 3.2, presentato dalla senatrice Fagni, ritiro gli emendamenti 3.1 e 3.3. Comunque, mi riservo di riaffrontare la questione in sede di coordinamento.

COCCIU. Signor Presidente, comunico che aggiungo la mia firma all'emendamento 3.2.

PISCHEDDA. Signor Presidente, contrariamente a quanto ho sostenuto in relazione all'articolo 1 (quando parlavamo degli investimenti) ritengo che in questo caso, per quanto riguarda la classificazione dei porti, effettivamente sia opportuno, in rapporto allo sviluppo del porto stesso, consultare i programmi predisposti dalle autorità portuali (che tra l'altro debbono comunque essere trasmessi, come prevedono gli articoli successivi).

Essi possono rappresentare un'ulteriore informazione di cui si può giovare il CIPET.

Per questi motivi, esprimo parere favorevole sull'emendamento 3.2.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, passiamo ora alla votazione. Metto ai voti l'emendamento 3.2, presentato dai senatori Fagni e Sartori.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 3.5.

FAGNI. Signor Presidente, ritiro questo emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 3.6, presentato dal relatore.

È approvato.

Passiamo adesso all'esame dell'articolo 4. Ne do lettura:

Art. 4.

(Programmazione e realizzazione delle opere portuali)

1. Nei porti marittimi classificati nelle categorie II, III e IV l'ambito portuale e l'assetto complessivo del porto sono rispettivamente delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale, che inoltre individua le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree e

delle opere con esclusivo riferimento alle operazioni portuali e alle attività connesse. Il piano regolatore è approvato, in deroga alla legislazione urbanistica, con le procedure di cui ai commi 2, 3 e 4 e produce gli effetti giuridici della variante agli strumenti urbanistici. La realizzazione nell'ambito portuale di opere previste dal piano non è soggetta a concessione edilizia.

2. Nei porti di cui al comma 1 nei quali è istituita l'autorità portuale il piano è adottato dal comitato portuale. Nei porti di cui al comma 1 ove non è istituita l'autorità portuale, il piano è invece adottato dall'Autorità marittima. Il piano è quindi inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro 45 giorni dal ricevimento dell'atto. Decorso inutilmente tale termine il parere si intende reso in senso favorevole.

3. Esaurita la procedura di cui al comma 2, il piano relativo a porti della categoria II, con le eventuali modifiche richieste nel parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, è trasmesso ai Consigli regionali e comunali competenti per territorio, i quali esprimono parere entro 60 giorni dal ricevimento dell'atto. Decorso inutilmente tale termine il parere si intende reso in senso favorevole. Il piano è quindi sottoposto alla procedura di valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349 e delle successive disposizioni di attuazione. In caso di parere favorevole del Consiglio regionale e del Consiglio comunale, ovvero di inutile decorso del termine, il piano è approvato con decreto emanato dal Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici e della difesa. In caso di parere contrario ovvero recante osservazioni espresso dal Consiglio regionale o dal Consiglio comunale, il piano è sottoposto, per l'approvazione definitiva, alla deliberazione del CIPET. Alla seduta dell'organo interministeriale sono invitati rappresentanti della Regione o dell'ente locale che si sono espressi in senso contrario ovvero che hanno formulato osservazioni al piano.

4. Il piano relativo a porti delle categorie III e IV, esaurita la procedura di cui al comma 2, è sottoposto, ai sensi dell'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349 e successive disposizioni di attuazione, alla procedura di impatto ambientale ed è quindi approvato dalla Regione, previa intesa con i Ministri della Marina mercantile e dei lavori pubblici e sentiti i comuni interessati.

5. All'articolo 88 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977 n. 616, il numero 1 è sostituito dal seguente: 1) «Le opere marittime relative ai porti di categoria I e II, con ripartizione dei finanziamenti tra stato e regioni da definirsi con legge; le opere di preminente interesse nazionale per la sicurezza dello Stato e della navigazione nonché per la difesa delle coste». Sono di competenza regionale le funzioni amministrative concernenti le opere marittime relative ai porti di categoria III e IV.

6. Nei porti di cui alla categoria I l'onere per la realizzazione delle opere spetta allo Stato. Nei porti della categoria II l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione compete allo Stato; nei porti delle categorie III e IV l'onere relativo spetta alla regione o alle regioni interessate, a statuto ordinario. Per quanto concerne le opere da realizzare nei porti delle regioni a statuto

speciale le presenti disposizioni trovano applicazione nei limiti dei rispettivi statuti. La realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione può anche essere affidata nell'ambito delle concessioni di cui all'articolo 16.

7. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine, nonchè l'escavazione di fondali. I relativi progetti sono approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

8. Il Ministro della marina mercantile, in conformità ai criteri di priorità indicati nelle direttive del CIPET e sulla base delle proposte contenute nei piani operativi triennali predisposti dalle Autorità portuali, individua annualmente le opere di cui al comma 7 da realizzarsi nei porti della categoria II e ne dà comunicazione al CIPET ai sensi e per gli effetti della legge 4 giugno 1991 n. 186.

9. Per gli interventi da attuarsi dalle regioni, in conformità ai piani regionali dei trasporti o ai piani di sviluppo economico-produttivo, il CIPET emana direttive di coordinamento.

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sostituire l'articolo 4 con il seguente:

«1. Nei porti marittimi classificati nelle categorie II, III e IV l'ambito portuale e l'assetto complessivo del porto sono rispettivamente delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale, che inoltre individua le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree e delle opere con esclusivo riferimento alle operazioni portuali e alle attività connesse.

2. L'autorità portuale provvede all'adozione ed all'aggiornamento, limitatamente alle previsioni commerciali e portuali, dei piani regolatori del territorio portuale e dei relativi piani esecutivi, nel rispetto delle determinazioni degli strumenti della pianificazione territoriale degli enti locali, con particolare riguardo all'utilizzo di aree e di beni demaniali, situati all'interno del porto, per finalizzazioni non inerenti il ciclo produttivo portuale.

3. All'articolo 88 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977 n. 616, il numero 1 è sostituito dal seguente: 1) «Le opere marittime relative ai porti di categoria I e II, con ripartizione dei finanziamenti tra stato e regioni da definirsi con legge; le opere di preminente interesse nazionale per la sicurezza dello Stato e della navigazione nonchè per la difesa delle coste». Sono di competenza regionale le funzioni amministrative concernenti le opere marittime relative ai porti di categoria III e IV.

4. Nei porti di cui alla categoria I l'onere per la realizzazione delle opere spetta allo Stato. Nei porti della categoria II l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione compete allo Stato; nei porti delle categorie III e IV l'onere relativo spetta alla regione o alle regioni interessate, a statuto ordinario. Per quanto concerne le opere da realizzare nei porti delle regioni a statuto speciale le presenti disposizioni trovano applicazione nei limiti dei rispettivi statuti.

5. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine, nonché l'escavazione di fondali. I relativi progetti sono approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

6. Il Ministro della marina mercantile, in conformità ai criteri di priorità indicati nelle direttive del CIPET e sulla base delle proposte contenute nei piani operativi triennali predisposti dalle Autorità portuali, individua annualmente le opere di cui al comma 7 da realizzarsi nei porti della categoria II e ne da comunicazione al CIPET ai sensi e per gli effetti della legge 4 giugno 1991 n. 186.

7. Per gli interventi da attuarsi dalle regioni, in conformità ai piani regionali dei trasporti o ai piani di sviluppo economico-produttivo, il CIPET emana direttive di coordinamento.

4.1

NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

Al comma 1, primo periodo sostituire le parole da: «l'ambito portuale» fino a: «il piano regolatore portuale» con le seguenti: «il comune in cui insiste l'area portuale delimita nel piano regolatore l'ambito portuale, l'assetto del quale è determinato dal piano regolatore portuale».

4.1-bis

MAISANO GRASSI

Al comma 1, sopprimere le parole: «il piano regolatore» fino a: «urbanistici».

4.1-ter

MAISANO GRASSI

Al comma 2, dopo le parole: «adottato dall'Autorità marittima» aggiungere: «previa intesa con le Amministrazioni locali interessate tenuto conto che il piano regolatore del porto e il piano regolatore generale per quanto riguarda il territorio urbano ed extraurbano sono contermini e interdipendenti».

4.2

FAGNI, SARTORI

All'articolo 4, aggiungere dopo il comma 4 il seguente:

«4-bis. Al piano regolatore portuale e relative varianti, per la categoria industriale e petrolifera, deve essere allegato un rapporto di sicurezza dell'area portuale ai fini degli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175 sui rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali e decreto ministeriale del 20 maggio 1991 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 31 maggio 1991 n. 126, nonché da successivi provvedimenti».

4.2-bis

MAISANO GRASSI

Sostituire il comma 7, con il seguente:

«Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee e di difesa di bacini e banchine, nonché l'escavazione dei fondali in caso di realizzazione di un nuovo porto; i relativi progetti sono approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici».

4.3

FABRIS

Al comma 8, dopo le parole: «della marina mercantile» aggiungere: «di concerto con il Ministero dell'ambiente».

4.4

MAISANO GRASSI

NERLI. Signor Presidente, nell'illustrare l'emendamento 4.1, devo sottolineare che insieme agli altri presentatori abbiamo discusso e ragionato a fondo sui piani regolatori portuali. Lo spirito che ci ha accomunato in tale discussione è stato quello di pervenire alla stesura di una norma che prevedesse i piani regolatori portuali all'interno della programmazione territoriale.

Onorevoli colleghi, la formulazione del testo proposto dal relatore è significativa (in quanto è stata acquisita una serie di elementi fondamentali) ma anche macchinosa. Pertanto, abbiamo ritenuto opportuno presentare l'emendamento 4.1, che in un certo senso ripropone il testo dell'articolo 4 predisposto dal senatore Giovanniello, in quanto riteniamo che la sua formulazione sia più organica. Comunque, se la Commissione è disposta ad eliminare tutti i vari orpelli e passaggi superflui presenti nel testo non abbiamo alcun problema a ritirare il nostro emendamento. Per noi è importante giungere ad una semplificazione.

Potremmo addirittura ridurlo a pochissime parole, cioè affermare che i piani regolatori portuali operano all'interno dei piani regolatori comunali e regionali. Credo che sarebbe sufficiente questo concetto, visto che il piano portuale già sottosta ad alcune norme di programmazione e procedurali. Se non vogliamo scegliere questa strada, possiamo prendere in considerazione ulteriori emendamenti presentati da altri colleghi.

Un aspetto che avevamo chiarito nella discussione in Comitato ristretto, ma che potrebbe non risultare chiaro da questa formulazione, è quello relativo ai porti turistici e da diporto. Con il provvedimento in esame come individuiamo i porti all'interno delle aree portuali, ma potrebbero nascere degli equivoci per quei porti turistici situati al di fuori di quelle aree; credo quindi che convenga studiare bene il nesso che si stabilisce con questo articolo ed esplicitarlo meglio. Il combinato disposto del terzo comma dell'articolo 3 e del secondo comma dell'articolo 4 potrebbe generare qualche confusione, per cui conviene essere più chiari sul piano formale.

Il senso dell'emendamento 4.1 è quello di semplificare le procedure; noi non siamo affezionati alle bandierine, siamo disponibili a modificare il testo del nostro emendamento purchè ne venga

mantenuto il senso. Pertanto, non ritiro l'emendamento a meno che non si trovi una formulazione più snella rispetto a quella che abbiamo proposto.

FAGNI. Desidero intervenire anche sull'emendamento 4.1. Ho capito lo spirito di questo emendamento, anche perchè nelle precedenti discussioni avevamo convenuto che bisognasse chiarire questo articolo un po' complesso ed intricato, specialmente sui piani regolatori, che poi sono la sua sostanza.

L'autorità portuale dispone di un comitato che adotta i piani e di un segretariato generale con una segreteria tecnica attrezzata per l'elaborazione dei piani generali del porto. Con l'emendamento 4.2 proponiamo che, laddove non ci sia l'autorità portuale, l'autorità marittima si avvalga degli enti locali su cui insiste il porto, che dispongono degli uffici tecnici ed urbanistici che elaborano i piani regolatori generali del territorio del comune.

Mi trovo sulla stessa posizione del senatore Nerli, ritengo cioè che possiamo anche ritirare il nostro emendamento, a condizione però che ci sia un chiarimento, perchè altrimenti il testo si presterebbe a molte interpretazioni equivoche.

Il quarto comma è invece relativo ai porti pescherecci e turistici, sui quali sono competenti le regioni, tanto che alcune di esse hanno già approvato una legge. La Toscana, ad esempio, con legge regionale ha determinato il *quantum*, l'ubicazione e la gestione dei porti turistici, dei cosiddetti marina costruiti all'interno dell'area portuale o al di fuori di essa. A me sembrerebbe necessario un chiarimento per non mortificare, o per lo meno per non entrare in conflitto con alcune leggi regionali e più in generale con alcune competenze proprie delle regioni; in tal modo potremmo anche specificare meglio le diverse competenze.

FABRIS. Signor Presidente, modifico l'emendamento 4.3 nel senso di aggiungere dopo la parola: «escavazione» anche le parole: «e l'approfondimento». Ho presentato questo emendamento perchè molto spesso sull'escavazione dei fondali si è fatta confusione; inoltre, siccome l'escavazione e l'approfondimento dei fondali sono necessari anche per i vecchi porti, elimino dal mio emendamento le parole: «in caso di realizzazione di un nuovo porto».

PRESIDENTE. Vista l'assenza del proponente, devo dichiarare decaduti gli emendamenti 4.1-bis, 4.1-ter, 4.2-bis e 4.4, presentati dalla senatrice Maisano Grassi.

NERLI. Faccio miei gli emendamenti 4.2-bis e 4.4.

VISIBELLI. Esprimo la mia contrarietà a discutere gli emendamenti della senatrice Maisano Grassi poichè sono stati presentati in ritardo e pertanto i componenti della Commissione non hanno avuto la possibilità di esaminarli. Su di essi non potremmo esprimere altro che un atto di fede. Sollevo una questione di metodo: stante la presentazione tardiva degli emendamenti della senatrice Maisano Grassi, sarebbe

opportuno accantonarli per consentire ai membri della Commissione di approfondirne il contenuto prima di esprimere la propria valutazione.

A mio avviso, si potrebbe evitare di ricorrere alla prassi adottata dall'Assemblea del Senato di esaminare lì per lì gli emendamenti presentati tardivamente. Al di là della positività o meno di tale metodo, ritengo che per la Commissione in sede deliberante si possa agire diversamente.

PRESIDENTE. Alla luce del condivisibile suggerimento del senatore Visibelli, propongo di accantonare gli emendamenti presentati dalla senatrice Maisano Grassi.

Se non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

SENESI. Signor Presidente, sollevo una questione già affrontata dal senatore Nerli nel corso del suo intervento. Preliminarmente richiamo l'attenzione dei colleghi sul comma 3 dell'articolo 3 che prevede che appartengono alle categorie II, III e IV i porti o le specifiche aree portuali che hanno, fra le altre funzioni, anche quella turistica e da diporto, nonché sul comma 2 dell'articolo 4 che prevede che nei porti nei quali è istituita l'autorità portuale il piano è adottato dal comitato portuale; mentre in quelli in cui detta autorità non è istituita il piano è adottato dalla autorità marittima. Ciò premesso, dal combinato disposto dei citati articoli potrebbero emergere equivoci interpretativi in ordine alla ripartizione delle competenze territoriali tra gli enti locali e l'autorità marittima. L'emendamento del Partito democratico della sinistra invece riporta in capo alle regioni e ai comuni la competenza territoriale della programmazione e non della classificazione. Di contro, la formulazione proposta dal relatore potrebbe teoricamente creare il presupposto di un contenzioso tra le amministrazioni locali e l'autorità marittima nella identificazione del porto turistico o da diporto.

Invito i colleghi a riflettere su questo delicato passaggio, in quanto sono molteplici le strutture che nascono all'interno di un porto e soprattutto nella miriade dei piccoli porti turistici o da diporto. Mi riferisco per esempio alle realtà tipiche della costa campana per le quali la disposizione prevista al comma 2 dell'articolo 4 potrebbe generare problemi di rapporto con i comuni. Poiché ci accingiamo ad approvare un disegno di legge volto a definire la programmazione e la realizzazione delle aree e delle attività portuali, sarebbe opportuno che il comma 2 dell'articolo 4 contenesse una più chiara e specifica indicazione delle competenze territoriali distribuite tra gli enti locali e l'autorità marittima, onde favorire una interpretazione autentica delle volontà espresse in questa Commissione.

GIOVANNIELLO, relatore alla Commissione. Signor Presidente, tale aspetto è meglio specificato al comma 1 dell'articolo 3, laddove vi è il riferimento ai porti di rilevanza economica mediterranea e nazionale, ed economica regionale e interregionale che potrebbero essere per esempio i piccoli porti da diporto.

CAPPELLI. Signor Presidente, ancorchè affezionato alla proposta di testo unificato, condivido la necessità di sottolineare questo aspetto. Le

competenze dell'autorità portuale ed il relativo piano regolatore devono essere regolamentati. Si tratta di aspetti preoccupanti sui quali è necessaria una maggior chiarezza.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, intervengo brevemente sull'emendamento 4.1, in quanto ho l'impressione che sia tutta «farragine». Nel testo da me proposto è contenuta una serie essenziale di organi da consultare. È importante interpretare l'articolo ed evitare di attribuire agli enti locali l'autorità di redigere il piano regolatore. Prendendo spunto da ciò, non si può non pensare ai nuovi porti, all'allargamento degli stessi, alle eventuali opposizioni dei cittadini previste per legge e alle lungaggini dei piani regolatori, collegate alla legge urbanistica, che fanno capo agli enti locali.

Quanto previsto all'articolo 4 è elementare: l'autorità portuale, in sostanza, ove è presente, adotta il piano che viene sottoposto al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, attraverso una procedura di silenzio-assenso. Il piano viene quindi trasmesso alle regioni e ai comuni che devono esprimere il proprio parere. Con tale procedura, che ha la valenza di una variante di strumento urbanistico, si evita l'opposizione dei cittadini e non si sottrae nulla all'ente locale. Dopo l'adozione e l'inoltro al Consiglio superiore dei lavori pubblici, se i consigli regionali e comunali si esprimono favorevolmente, *nulla quaestio* affinché il piano venga approvato. In mancanza di approvazione o in caso di pareri contrari o recanti osservazioni, i rappresentanti delle regioni e dei comuni sono invitati a partecipare ad una seduta del CIPET che, a quel punto, delibera in via definitiva.

È questa l'agilità di un piano regolatore che, pur non trascurando la competenza degli enti locali, ne supera le lungaggini procedurali. E ciò è doveroso in una democrazia partecipata come la nostra, laddove, in presenza di interessi legittimi ma personali, si crea la farragine in cui si dibattono i piani regolatori delle città che giacciono inapplicati per anni.

NERLI. Non ovunque!

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Direi al contrario ovunque. Quindi, non è previsto alcun aspetto che possa frenare né la democrazia (cioè la doverosa partecipazione degli enti locali) né l'agilità di uno strumento che deve tener presenti gli interessi generali.

In fondo, senatore Nerli, il suo emendamento si differenzia soltanto per il comma 2.

NERLI. Laddove non vi sia l'autorità portuale, chi deve intervenire?

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Laddove non vi sia l'autorità portuale dobbiamo prevedere l'intervento dell'autorità locale (io stesso potrei presentare questa proposta emendativa). Su ciò non ho da fare alcuna obiezione; in fondo a noi interessano i porti in quanto con la loro attività debbono ravvivare l'economia nazionale.

NERLI. Comunque, laddove non vi siano le autorità portuali, ci sono sempre i comuni.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. In questo senso possiamo accettare la formulazione dell'emendamento presentato dai senatori Fagni e Sartori.

FAGNI. Quindi, si può affermare «previa intesa con le amministrazioni locali interessate»?

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Prevedere «d'intesa» non è la stessa cosa che prevedere «sentiti».

SENESI. Se l'autorità portuale agisce nell'ambito portuale, sicuramente lo fa d'intesa. Tuttavia, se si è in presenza di una contiguità d'interessi, il diritto di programmazione spetta soltanto agli enti locali. È questo aspetto che deve essere chiarito nel comma 2, affinché non sorgano equivoci nella programmazione.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Va bene, ma in questo caso non bisogna più richiamare il comma 1, in quanto si riferisce ai porti di rilevanza nazionale.

NERLI. Non è necessario, al comma 1, prevedere: «in deroga alla legislazione urbanistica», altrimenti...

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Altrimenti si è costretti al rispetto delle leggi urbanistiche. Questo aspetto va sottolineato: ciò è in deroga alle leggi urbanistiche.

Signor Presidente, per quanto riguarda l'emendamento 4.3 nella nuova formulazione, presentato dal senatore Fabris, esprimo parere favorevole.

CAMBER, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Signor Presidente, esprimo parere contrario sull'emendamento 4.1.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, si potrebbe mantenere il testo dell'emendamento 4.1 (perchè è molto chiaro) pur con alcune integrazioni.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, forse è opportuno riformulare il testo di tale emendamento.

FABRIS. Signor Presidente, mi sembra che vi siano alcune discrepanze nel testo predisposto dal relatore al comma 2 (che si riferisce poi al comma 1). Nel comma 1 si prevedono i porti di seconda, terza e quarta categoria. Noi sappiamo che i piani relativi ai porti delle categorie terza e quarta (come prevede il comma 4) vengono approvati dalle regioni. Allora, a questo punto, come si concilia la previsione del comma 2 con quella del comma 4?

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Per i porti turistici dovrebbe essere previsto un comma a parte.

FABRIS. Presento un emendamento al comma 1 tendente ad aggiungere, dopo le parole: «categorie II, III e IV» le seguenti: «con esclusione dei porti di cui alla lettera e) del comma 3 dell'articolo 3».

Propongo inoltre, al comma 4, di sopprimere le parole: «previa intesa con i Ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici e sentiti i comuni interessati».

FAGNI. Riformulo il mio emendamento 4.2 eliminando le parole: «tenuto conto che il piano regolatore del porto e il piano regolatore generale per quanto riguarda il territorio urbano ed extraurbano sono contermini e interdipendenti».

NERLI. Ritiro l'emendamento 4.1.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere favorevole ai due emendamenti che il senatore Fabris ha testè presentato al comma 1 ed al comma 4, e confermo il parere favorevole sull'emendamento 4.3 nella nuova formulazione.

CAMBER, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo è favorevole agli emendamenti del senatore Fabris ed è contrario all'emendamento 4.2 della senatrice Fagni nella nuova formulazione.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento, presentato dal senatore Fabris, tendente ad aggiungere, al comma 1, dopo le parole: «categorie II, III e IV» le seguenti: «con esclusione dei porti di cui alla lettera e) del comma 3 dell'articolo 3».

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento del senatore Fabris tendente a sopprimere, al comma 4, le parole: «previa intesa con i Ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici e sentiti i comuni interessati».

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.2 nella nuova formulazione di cui do lettura:

Al comma 2, dopo le parole: «adottato dall'Autorità marittima» aggiungere: «previa intesa con le Amministrazioni locali interessate».

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 4.3 nella nuova formulazione di cui do lettura:

Sostituire il comma 7, con il seguente:

«7. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee e di difesa di bacini e banchine, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali; i relativi progetti sono approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici».

FAGNI. Forse il senatore Fabris ricorda che nella precedente stesura del disegno di legge era prevista specificamente l'escavazione in caso di costruzione di un nuovo porto. In Comitato ristretto abbiamo sostenuto che l'escavazione è connessa sia alla costruzione del porto che alla manutenzione dei fondali; l'articolo 22 tratta specificatamente del servizio escavazione porti e prevede che l'escavazione dei porti non sia un evento eccezionale in caso di primo impianto ma un fatto di *routine*, per cui il servizio dei porti dovrebbe curare i fondali specialmente in quelle situazioni (penso a Gioia Tauro o a Sibari) dove il movimento del mare riporta continuamente la sabbia.

Per la manutenzione dei fondali è necessario che periodicamente il servizio, in base alle necessità, asporti la melma e tutto ciò che si accumula sui fondali. Detto ciò, non ho niente in contrario a che si preveda anche l'approfondimento, perchè ci sono porti che aumentano il loro traffico allargandolo a navi di quarta, quinta o addirittura sesta generazione, che hanno maggiore pescaggio rispetto alle navi attuali. Pertanto concordo con l'emendamento del senatore Fabris.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento 4.3, presentato dal senatore Fabris, nel testo modificato.

È approvato.

Passiamo all'esame dei seguenti emendamenti:

Dopo l'articolo 4, inserire il seguente:

Art. 4-bis.

(Disposizioni speciali per i porti del Mezzogiorno)

1. Entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro della marina mercantile, sentite le Regioni interessate, le organizzazioni dell'utenza portuale, gli enti pubblici o le società per azioni che gestiscono servizi di pubblica utilità, predispone uno schema di piano per il più razionale utilizzo e per la valorizzazione delle infrastrutture portuali nelle regioni meridionali. Lo schema di piano è sottoposto al parere delle Commissioni parlamentari permanenti competenti per materia, nei termini previsti dai regolamenti della

Camera dei deputati e del Senato della Repubblica. Il piano è quindi sottoposto all'approvazione definitiva del CIPET.

2. Con riferimento alle prospettive di utilizzo indicate nel piano di cui al comma 1 e in relazione agli adempimenti di cui al comma 8 dell'articolo 4, possono essere finanziate con priorità dallo Stato, in deroga alle disposizioni di cui al comma 6 dell'articolo 4, opere di grande infrastrutturazione nei porti delle Regioni meridionali, ancorchè di categorie III e IV, con particolare riguardo agli interventi di completamento nonchè volti ad assicurare piena funzionalità ad opere in corso di realizzazione.

4.0.1

COVELLO, FRASCA

Dopo l'articolo 4, inserire l'articolo 4-bis:

«In quei porti dove sono vigenti piani regolatori già approvati con decreto ministeriale, tali piani restano in vigore fino ad un loro aggiornamento da condursi con le normative di cui al presente articolo».

4.0.2

CAPPELLI

COVELLO. Il collega Meduri in sede informale mi ha illustrato un emendamento relativo a Reggio Calabria; credo che la sua proposta possa essere inserita nel testo che ho presentato insieme al collega Frasca, che prevede disposizioni speciali per i porti del Mezzogiorno.

Poichè la Commissione ha avuto modo di effettuare un sopralluogo in Calabria ha toccato con mano le due grosse realtà di Sibari e di Gioia Tauro, senza parlare del porto di Reggio. Pertanto auspico che l'emendamento 4.0.1 venga recepito dal relatore, dal Governo e dalla Commissione.

CAPPELLI. Signor Presidente, come ho già affermato, l'emendamento 4.0.2 è volto a conferire maggiore chiarezza all'articolo 4, dal quale non si evince che i piani regolatori, approvati con decreto del Ministero della marina mercantile e vigenti restano in vigore fino ad un loro aggiornamento e che, solo in caso di decadenza, dovrebbero essere ripristinati in base alle regole previste dallo stesso articolo 4. L'attuale formulazione dell'articolo 4 invece lascia intendere che tutti i piani regolatori, quindi anche quelli esistenti, decadono.

NERLI. Signor Presidente, nel premettere che siamo contrari al comma 2 dell'emendamento 4.0.1, articolo un discorso diverso per quanto concerne il comma 1 di detto emendamento. Innanzitutto sarebbe sufficiente limitare le consultazioni del Ministro della marina mercantile alle sole regioni interessate, escludendo pertanto le organizzazioni dell'utenza portuale, gli enti pubblici o le società per azioni che gestiscono servizi di pubblica utilità. Ai fini della predisposizione di uno schema migliore di utilizzazione dei porti, il coinvolgimento di detti soggetti è, a mio avviso, un argomento che dovrebbe essere oggetto di un ordine del giorno e non del testo del disegno di legge.

Vi è lo stimolo a far sì che il Ministero e le regioni indichino la strada per una migliore e più razionale utilizzazione dei porti del Mezzogiorno; ma escludo che si possa fare riferimento ad un utilizzo prioritario delle risorse nei confronti dei porti del Mezzogiorno. Il nostro obiettivo è definire una riforma della portualità che riguardi l'intero sistema dei porti, i vari bacini, eccetera. La mia non è una posizione di principio, ma riprodurre per i porti riserve simili a quelle previste per la Cassa per il Mezzogiorno non sarebbe utile alla individuazione delle soluzioni atte a produrre nuovi impulsi, a partire dalla stessa portualità del Mezzogiorno.

Nel ribadire l'assoluta contrarietà al comma 2 dell'emendamento 4.0.1, esprimerò parere favorevole al comma 1 dello stesso se verrà depurato dei soggetti da me testè indicati, che non hanno nulla a che vedere con la programmazione portuale.

Sono altresì contrario all'emendamento 4.0.2, presentato dal senatore Cappelli, non tanto per una questione di principio, di contenuto o di merito, quanto perchè è, a mio avviso, pleonastico.

PISCHEDDA. Signor Presidente, visti i cospicui investimenti dello Stato nelle strutture portuali del Meridione, si pone un problema di carattere legislativo generale, ovvero come riuscire ad indurre i flussi di traffico e a sfruttare gli investimenti. Il comma 1 dell'emendamento 4.0.1 potrebbe essere trasformato in un ordine del giorno che impegni il Governo a predisporre un piano per un più razionale utilizzo degli investimenti.

In sintesi, esprimo assoluta contrarietà al secondo comma dell'emendamento 4.0.1, mentre ritengo che il comma 1 potrebbe essere trasformato in un ordine del giorno.

In riferimento all'emendamento 4.0.2 il cui obiettivo dovrebbe essere quello di introdurre maggior chiarezza, non ritengo che i piani regolatori approvati e vigenti decadano, in quanto in questo contesto stiamo indicando le metodologie attraverso le quali i nuovi piani regolatori dovranno essere approvati, se necessario. In linea generale comunque condivido l'osservazione del senatore Nerli in ordine al carattere pleonastico dell'emendamento presentato dal senatore Cappelli.

FAGNI. Signor Presidente, alle affermazioni del senatore Nerli sull'emendamento 4.0.1 presentato dai senatori Covello e Frasca, aggiungo che sarei propenso ad una sua trasformazione in un ordine del giorno proprio per rafforzare l'intenzione, che è già del Governo e che è anche manifestata nel disegno di legge al nostro esame, di riformare ed aggiornare il settore, nonché di regolamentare gli investimenti.

Tuttavia per quanto riguarda il riconoscimento del porto come destinatario di investimenti e di infrastrutture, dobbiamo tener presente anche la previsione dell'articolo 5, che specifica che l'istituzione delle autorità portuali (oltre alle 17 già definite) è collegata al flusso dei traffici.

C'è un altro aspetto che mi lascia un po' perplessa. A prescindere dall'inciso che dovremmo eliminare dal primo comma di questo emendamento, viene specificato che lo schema di piano regolatore è

sottoposto al parere delle Commissioni parlamentari permanenti competenti in materia. In questo caso si prevede un percorso del tutto nuovo. Onorevoli colleghi, chiamare in causa innanzitutto le Commissioni parlamentari e poi il CIPET, mi sembra una forzatura. Inoltre, ribadisco la mia contrarietà al comma 2 dell'emendamento 4.0.1.

Devo dire, per quanto riguarda l'emendamento 4.0.2, presentato dal senatore Cappelli, che in linea di principio non sono contraria, anzi lo condivido perchè rappresenta un ulteriore chiarimento. Ogni aspetto, se opportunamente chiarito, può dare più garanzie sul fatto che quanto previsto da articoli di legge venga seguito alla lettera.

CAPPELLI. Signor Presidente, debbo innanzitutto dichiarare, a nome del Gruppo della Lega Nord, che non voteremo a favore dell'emendamento 4.0.1, soprattutto perchè in esso sono previste alcune priorità di finanziamento che non condividiamo.

Per quanto riguarda l'emendamento 4.0.2, da me presentato, mi ricollego a quanto ha evidenziato la senatrice Fagni. Onorevoli colleghi, nessuno ci impedisce di prevedere che i vigenti piani regolatori, già approvati con decreto ministeriale, restino in vigore fino ad un loro aggiornamento.

MAISANO GRASSI. Signor Presidente, debbo innanzitutto ringraziare il senatore Nerli per aver aderito ad alcune mie proposte emendative.

Per quanto riguarda l'emendamento 4.0.1, voglio ricordare ai colleghi il nostro sopralluogo nei porti della Calabria. Dopo tutti gli stanziamenti che sono stati destinati dallo Stato a questi porti (davvero esorbitanti) è sconcertante pensare che tali strutture non verranno utilizzate. Durante quella visita, mi ha colpito soprattutto il porto di Gioia Tauro che, se venisse utilizzato, potrebbe rappresentare una struttura molto efficace. Sono favorevole al comma 1 dell'emendamento 4.0.1 per questi motivi ed anche perchè pone il problema dell'utilizzo di queste strutture, così costose per la collettività. Per quanto riguarda la proposta di inserire tale previsione in un ordine del giorno (e non in un comma di un articolo del provvedimento) sono alquanto perplessa, perchè non vorrei che (in quanto tale) rimanesse inascoltato.

Ai colleghi che non hanno potuto visitare il porto di Gioia Tauro devo dire che, a mio avviso, questa struttura, anche se nell'ultimo periodo non sono stati registrati rilevanti flussi di traffico per i problemi insorti con l'ENEL, potrebbe essere ulteriormente valorizzata. Se queste strutture portuali non verranno utilizzate, che cosa ne faremo? È un problema che riguarda tutti, perchè a questi porti sono stati destinati investimenti e somme di denaro esorbitanti. Quindi, bisogna valutare ed approfondire tutto il problema.

Infine, esprimo parere contrario sul comma 2 dell'emendamento 4.0.1 (non ritengo opportuno prevedere per legge priorità).

Anche se ritengo la previsione relativa all'emendamento 4.0.2 pleonastica, non ho problemi ad accettarla, qualora si ritenga opportuno procedere ad una puntualizzazione.

COCCIU. Signor Presidente, intervengo brevemente per dichiarare il mio voto favorevole sull'emendamento 4.0.1, presentato dai senatori Covello e Frasca, e sull'emendamento 4.0.2, presentato dal senatore Cappelli.

MEDURI. Signor Presidente, intervengo per comunicare ai colleghi che apporrò la mia firma all'emendamento 4.0.1, presentato dai senatori Covello e Frasca. Come è stato ampiamente evidenziato dalla senatrice Maisano Grassi, e come hanno potuto accertare i colleghi che l'hanno visitato, il porto di Gioia Tauro si trova in una particolare situazione. In Calabria, ci troviamo di fronte ad un deserto: non si può intervenire e non si può far nulla perchè mancano infrastrutture fondamentali e necessarie. È veramente incredibile che dopo aver speso tutti quei miliardi, ci si trovi ancora in quelle condizioni. Mi auguro che il senatore Bosco, che ha visitato quel porto come tante altre strutture, abbia un'idea leggermente diversa da quella espressa dal collega della Lega Nord che è intervenuto poco fa.

Onorevoli colleghi, a volte è a causa di piccoli problemi che alcuni porti non riescono a funzionare. Desidero ricordare che quando ero consigliere regionale ho dovuto condurre una dura battaglia perchè venisse acquistata per il porto di Reggio Calabria una gru per sollevare i *containers*. Ebbene, è stato sufficiente l'acquisto di quella gru per cambiare le possibilità e la situazione del porto di Reggio Calabria.

Signor Presidente, per questi motivi ritengo che l'emendamento 4.0.1 debba essere approvato.

FABRIS. Signor Presidente, onorevoli senatori, ho seguito con attenzione tutte le considerazioni espresse dai colleghi in relazione all'emendamento 4.0.1. Evidentemente tali osservazioni riflettono un particolare stato d'animo, soprattutto in considerazione degli investimenti effettuati dallo Stato. A mio avviso, noi non possiamo fare discorsi di priorità rispetto ad altri porti, perchè il problema non si pone in tal senso. Per esempio, non si possono paragonare le strutture esistenti con quelle che non vi sono. Tuttavia, credo che sia anche giusto sottolineare il fatto che sono stati effettuati degli investimenti, che non debbono essere dei soldi buttati per niente.

Credo allora che potremmo approvare il primo comma sopprimendo però il secondo, che a mio avviso mette il carro davanti ai buoi. Il primo comma, invece, è condivisibile perchè indica al Governo la necessità di una valutazione puntuale e precisa delle infrastrutture portuali del Mezzogiorno.

Circa l'emendamento 4.0.2 del senatore Cappelli propongo una formulazione che mi appare tecnicamente migliore, nel senso di sostituire le parole: «In quei porti dove sono vigenti piani regolatori» con le altre: «Ove sono vigenti piani regolatori»; è soltanto una correzione tecnica che però mi sembra opportuna.

VISIBELLI. Pur ritenendo che il piano regolatore portuale sia uno strumento urbanistico complesso che non può essere abrogato *sic et simpliciter*, siamo favorevoli all'emendamento aggiuntivo del senatore Cappelli anche se forse non è strettamente necessario.

Penso invece che sull'emendamento 4.0.1 dobbiamo essere chiari. Apprezzo le capacità di mediazione del collega Fabris, che voleva tentare il salvataggio di questo emendamento, però mi sembra opportuno spendere qualche parola di chiarezza. Non credo che tutti i colleghi che si ritrovano in questo emendamento siano mossi da spirito campanilistico: dispiace l'origine calabrese dei due firmatari, lo spirito dell'intervento del collega Meduri per la sua Reggio Calabria; tuttavia l'ispirazione di fondo dell'emendamento ha una sua ragione e non può essere disattesa. Ed è per questo che inviterei i colleghi a non valutare questa proposta in termini campanilistici.

A mio avviso l'emendamento va giudicato secondo questa ottica: lo Stato ha speso molti quattrini per la portualità del Sud e ha indicato la priorità dei porti di Sibari, di Gioia Tauro e di Reggio Calabria, ma nonostante questi grossi investimenti le strutture non decollano perchè manca l'ultima parte del finanziamento per completare l'intervento. Se l'8ª Commissione del Senato si muove non per fare turismo ma per fare una ricognizione della situazione portuale, allora mi dovete spiegare cari colleghi - per il rispetto del denaro pubblico e di quanti di voi sono andati per tre giorni in Calabria - come si possano disconoscere le risultanze del lavoro svolto dalla nostra Commissione in quella regione. Abbiamo potuto renderci conto della realtà, abbiamo parlato di problemi ambientali, di finanziamenti spesi, delle piccole cifre che servirebbero per la definizione delle situazioni portuali. Allora, se siamo d'accordo su tutti questi aspetti non possiamo decidere una ricognizione finalizzata ad una utilizzazione più razionale dei porti meridionali e poi eliminare invece la seconda parte dell'emendamento, che prevede una priorità per la ultimazione di queste grandi opere. Parliamo di opere di grande infrastrutturazione per cui, *simul stabunt, simul cadunt*.

Inviterei i colleghi a considerare la stretta interconnessione logica dei due commi dell'emendamento 4.0.1 e quindi, se lo ritengono valido, ad approvarlo nella sua interezza; altrimenti a respingerlo. Ma non è possibile approvare la prima parte dell'emendamento e respingere la seconda, che tira le conseguenze logiche della prima.

PRESIDENTE. Contrariamente al ragionamento che ha appena fatto il senatore Visibelli, sento di poter tranquillamente sostenere soltanto la prima parte di questo emendamento, perchè non voglio trovarmi in conflitto con quel ribaltamento della filosofia dell'intervento nel Mezzogiorno che ormai è in atto.

Pertanto propongo di riformulare l'emendamento 4.0.1 in questi termini: «Entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro della marina mercantile, sentite le Regioni interessate, predispone uno schema di piano per il più razionale utilizzo e per la valorizzazione delle infrastrutture portuali nelle regioni meridionali. Il piano è quindi sottoposto all'approvazione definitiva del CIPET».

Propongo pertanto di sopprimere integralmente il secondo comma e la rubrica.

COVELLO. Prendo atto della disponibilità del Presidente e dei colleghi intervenuti, pur al di là di alcune divergenze espresse dai colleghi Nerli e Fagni, che forse se fossero venuti in Calabria...

NERLI. Conosciamo la Calabria anche senza essere venuti lì per due giorni.

COVELLO. Chi è venuto in Calabria si è reso conto meglio di chi non ci è venuto che ci sono due strutture che non sono fatiscenti, nè che necessitano di altri finanziamenti. Cara collega Fagni, con il nostro emendamento non si chiedono interventi sulla legge n. 64: sono strutture esistenti che fanno parte della portualità nazionale; faccio riferimento al Mezzogiorno perchè abbiamo toccato con mano che quelle di Sibari e di Gioia Tauro sono due grandi infrastrutture ancora non comprese nelle mappe della portualità nazionale. Se è vero, come diceva qualcuno, che ci sono dei riferimenti anche al Nord d'Italia, sono disponibile a venire incontro alle altre esigenze; però queste due grandi nuove infrastrutture non possono essere paragonate ad altre grandi infrastrutture esistenti che non si sono inserite nel circuito internazionale perchè hanno mancato di competitività.

Ho presentato insieme al collega Frasca questo emendamento (il senatore Meduri ha aggiunto la propria firma) che però è aperto a tutti i colleghi che lo volessero sottoscrivere. Ringrazio inoltre la senatrice Maisano Grassi per le osservazioni svolte nel corso del suo intervento. Avendo avuto la possibilità di conoscere, unitamente al collega Cocciu, la struttura portuale competitiva a livello mondiale, mi domando come si possano lasciare in stato di abbandono infrastrutture portuali che tanto sono costate all'economia del nostro paese.

Il significato dell'emendamento 4.0.1 è che il Ministero della marina mercantile predisponga un piano per una migliore razionalizzazione ed utilizzazione delle importanti infrastrutture esistenti nelle regioni meridionali, ancorchè ve ne siano certamente altre su tutto il territorio nazionale.

Accolgo pertanto la riformulazione del comma 1 dell'emendamento 4.0.1, proposta dal presidente Franza.

Mi riservo altresì di trasformare in una prossima seduta il testo del comma 2 in un ordine del giorno, qualora ne ravvisassi l'opportunità.

Invito infine il senatore Visibelli a verificare (e non solo a nome del Mezzogiorno) quanto lo Stato ha speso e puntualmente non utilizzato, così arrecando danno all'intera economia nazionale.

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, in riferimento all'emendamento 4.0.1, sottolineo che il disegno di legge già prevede l'istituzione di una autorità portuale, ove essa non esista. Per maggior chiarezza e al fine di non innescare un articolato in contraddizione con le prescrizioni contenute nello stesso disegno di legge, richiamo l'attenzione dei colleghi sul comma 8 dell'articolo 5, di cui do lettura: «Nei limiti delle disponibilità finanziarie di cui

all'articolo 12 e decorsi i tre anni dall'entrata in vigore della presente legge possono istituirsi, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro della marina mercantile, previa deliberazione del CIPET, che può essere adottata anche su richiesta di regioni, comuni o di camere di commercio, industria, artigianato ed agricoltura, ulteriori Autorità in porti della categoria II non compresi tra quelli di cui al comma 1 che nell'ultimo triennio abbiano registrato un volume di traffico non inferiore a tre milioni di tonnellate annue o a 200.000 *twenty feet equivalent unit* (TEU), ovvero che, in relazione al bacino di utenza, al numero dei passeggeri, all'assetto produttivo del territorio interessato, al valore innovativo delle tecnologie e delle strutture impiegate, al programma di sviluppo proposto esercitino un ruolo di crescente rilievo per l'economia generale e per il sistema dei trasporti». Ne consegue che il disegno di legge in esame traccia ed incentiva le linee di progresso e di sviluppo della economia dei trasporti e della portualità.

Premesso che sono favorevole all'emendamento 4.0.1 come riformulato dal Presidente, ritengo tuttavia che non dovrebbe essere approvato come articolo 4-bis, bensì che si potrebbe eventualmente inserirlo dopo il comma 8 dell'articolo 5.

Nel contempo - come sottolineato dal collega Covello - si potrebbe trasformare il comma 2 del citato emendamento in un ordine del giorno con il quale si impegnino le regioni ed i comuni interessati a compiere tutti gli sforzi affinché i porti abbiano una effettiva funzionalità nell'ambito dei trasporti in tempi rapidi, magari anche non entro i 60 giorni indicati, ma in 120 e 365 giorni: ovvero nel tempo che riterranno opportuno utilizzare.

Esprimo inoltre parere favorevole all'emendamento 4.0.2, presentato dal collega Cappelli, in quanto, mentre è impossibile intervenire ove i piani regolatori non siano vigenti, laddove essi esistano andrebbe specificato che permangono in vigore. Potendo i porti predisporre un nuovo piano regolatore, è probabile che molti di essi si impegnino a realizzarne dei nuovi; tuttavia, avendo già uno strumento in atto, si possono esercitare le procedure previste per l'attività di costruzione o di strutturazione sia con i piani vigenti, sia con quelli che saranno *in itinere*. Infine, per ragioni di estetica, ritengo che l'emendamento 4.0.2 dovrebbe inserirsi laddove si parla di piani regolatori, ossia dopo il comma 4 dell'articolo 4 e quindi non come articolo aggiuntivo.

CAMBER, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Signor Presidente, il Governo esprime parere contrario all'emendamento 4.0.1 anche nella sua nuova formulazione e all'emendamento 4.0.2.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 4.0.1 come riformulato.

BOSCO. Signor Presidente, poichè sono stato chiamato in causa, ritengo importante aprire un inciso. Ho fatto parte della delegazione recatasi in Calabria ed ho avuto modo di constatare che i porti, la cui costruzione è completata al 90-95 per cento laddove è stato speso molto denaro, non sono in grado di funzionare. Ciò non è imputabile al 5 per

cento di mancata costruzione, bensì all'assenza di una realtà imprenditoriale capace di favorire lo sviluppo delle attività portuali.

Premesso che non è questa la sede opportuna per decidere l'eventuale introduzione di priorità a favore di determinati porti, non avrebbe senso discuterne soprattutto ora stante la peculiare caratteristica del Meridione data dalla mancanza di una realtà imprenditoriale. Una priorità dovrebbe essere semmai riservata ai porti presenti in altre regioni italiane dove esiste una realtà industriale effettivamente in grado di supportare i traffici ad essi connessi.

NERLI. Signor Presidente, con molta serenità affermo che, dopo un anno che lavoriamo insieme, alcune affermazioni dei senatori Covello e Visibelli suscitano in me una sensazione non gradevole. Con sincerità e serenità ritengo che dalla risoluzione dei problemi del Mezzogiorno dipenda in gran parte la risoluzione dei problemi del paese. Desidero ricordare che ho sempre avuto un atteggiamento positivo nei confronti di quella che una volta veniva definita «la questione meridionale», nel senso che ritengo che se non verrà risolta, gran parte dei problemi del nostro paese non troveranno una soluzione.

Quando è stato realizzato il porto di Gioia Tauro ero segretario nazionale degli edili della CGIL e quindi conosco bene ciò che è successo (prima che su di esso venissero messe le mani e anche dopo). Mi rendo conto che dobbiamo affrontare e risolvere il problema di queste cattedrali nel deserto, costruite in questi anni da governi che (loro sì) hanno la responsabilità del fatto che siano state realizzate (e non altri). Tuttavia, ritengo che il provvedimento di riforma della portualità non rappresenti lo strumento opportuno per dare una risposta a decenni di malgoverno, di mancata programmazione economica e di mancati aiuti verso il Mezzogiorno. Credo invece che sia utile continuare ad esercitare pressioni sul Governo, soprattutto sull'attuale Esecutivo che sembra più sordo di altri (e ne abbiamo visti di Governi sordi in questi anni), affinché si giunga alla individuazione delle iniziative che potrebbero risolvere i problemi insoluti.

Sono d'accordo sulla riformulazione del comma 1 dell'emendamento 4.0.1 in quanto (questo è un obiettivo che dobbiamo perseguire) può servire da stimolo ai diversi enti preposti alla programmazione. Pertanto, ritengo che tale emendamento, nella riformulazione suggerita dal presidente Franza, possa essere approvato.

Desidero suggerire all'onorevole Presidente ed ai presentatori di un eventuale ordine del giorno sostitutivo del comma 2 dell'emendamento 4.0.1, di specificare (così potrebbe assumere un'efficacia maggiore) che le risorse finanziarie messe a disposizione dalla recente legge in materia di interventi in favore del Mezzogiorno debbono essere destinate anche a questi piani. In questo modo si potrebbe fare a meno di emanare una nuova legge speciale che - come le altre - non riuscirebbe a risolvere i problemi del Sud d'Italia. Se c'è un preciso piano finalizzato, le risorse possono trovare una giusta allocazione invece di diventare, come spesso accade, residui passivi o merce per predatori di turno (a volte i turni sono molto lunghi).

In conclusione, ribadisco il nostro parere favorevole sulla nuova formulazione dell'emendamento 4.0.1. Inoltre, se si pensa che una

approvazione dell'ordine del giorno preannunciato possa rappresentare uno stimolo per l'utilizzo delle risorse già destinate al Mezzogiorno, il Gruppo parlamentare che rappresento darà il proprio assenso.

PISCHEDDA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi sento un po' imbarazzato perchè in nessun caso vorrei che sembrasse che non ho coscienza del fatto che i problemi del Mezzogiorno sono anche dell'intero paese e quindi dovrebbero essere considerati con particolare attenzione. Tuttavia, devo essere molto sincero: la nuova formulazione dell'emendamento in esame non è condivisibile in quanto ripete vecchie modalità e si rivelerà pressochè inutile.

Ricordo che l'emendamento 4.0.1 assegna al Governo il compito specifico di predisporre un piano per un più razionale utilizzo e per la valorizzazione delle infrastrutture portuali nelle regioni meridionali. Pertanto, si presuppone (e desidero che ciò emerga dai verbali della seduta) che il Governo abbia la capacità e la possibilità di un migliore sfruttamento delle infrastrutture portuali. Onorevoli colleghi, se ciò fosse vero, sarebbe valido per tutta l'Italia. La verità non è questa; la verità è che uno sviluppo e un più razionale utilizzo delle infrastrutture portuali, in base allo spirito del provvedimento, sono demandati alle leggi del mercato, in particolare sono demandati all'imprenditoria, cioè alla capacità di intraprendere ed attirare nuovi flussi di traffico. È in questo senso che ritengo che si introduca un nuovo elemento nel provvedimento in esame.

Nella piena coscienza della necessità di sfruttare tutte le infrastrutture portuali, in particolare quelle del Mezzogiorno, credo che non dovremo commettere l'errore di approvare l'emendamento 4.0.1; sono convinto che il Governo (in particolare il Ministro della marina mercantile) dovrebbe essere stimolato in tale direzione mediante un ordine del giorno. In caso contrario, faremmo un qualcosa che, anche se in apparenza ci farà sembrare a conoscenza di un problema (magari c'è chi vuole che la gente sappia che siamo a conoscenza di tale problema), nella sostanza non servirà e non sarà utile (questa è la mia opinione) per un razionale utilizzo e una valorizzazione delle infrastrutture portuali delle regioni meridionali.

Concludo il mio intervento preannunciando, per le motivazioni che ho espresso e che risultano a verbale, la mia astensione dalla votazione dell'emendamento 4.0.1 (nel testo riformulato dal Presidente); sono convinto che sarebbe preferibile riservare tutta questa materia ad un ordine del giorno.

COVELLO. Signor Presidente, intervengo per una breve precisazione a titolo personale. Non voglio essere ripetitivo, nè voglio rispondere alle osservazioni del collega Nerli (anche perchè, evidentemente, se mi fossi espresso in maniera non corretta, sarei pronto a ritirare quanto ho dichiarato). Desidero soltanto evidenziare che la mia proposta non tende a sottolineare che chi non era presente durante il sopralluogo in Calabria non può capire il problema. L'elemento importante è il seguente: è vero che le due grandi infrastrutture citate si trovano nel Mezzogiorno (in una zona - desidero sottolinearlo - che non è di mia competenza elettorale), ma sono due infrastrutture che fanno parte del paese.

Onorevoli colleghi, sono d'accordo con la riformulazione dell'emendamento 4.0.1, proposta dal presidente Franza. Per quanto riguarda il suo invito a sostituire il comma 2 dell'emendamento con un ordine del giorno, penso che sarebbe stato preferibile l'emendamento, in quanto gli ordini del giorno molto spesso sono inefficaci, sono delle semplici memorie. Questa proposta emendativa rappresenta un atto di buona volontà, che noi dobbiamo esprimere in un momento critico dell'economia nazionale. Forse prima sono stato frainteso dal collega Nerli; comunque, non è questo un modo corretto per collaborare. Onorevoli senatori, se non conosco a fondo un problema, ne prendo atto e cerco di approfondirlo. Tutti i sindacati confederali nazionali (il senatore Nerli si è riferito ai sindacati, in particolare a quello della CGIL) e tutte le forze politiche sono favorevoli al mantenimento di tali infrastrutture: non soltanto di quelle del Mezzogiorno, ma di tutte quelle che purtroppo in questo momento non riescono in Italia ad essere competitive.

Concludendo il mio intervento, ribadisco con determinazione la nostra volontà (anche a nome dei colleghi Meduri e Frasca e di tutti quelli che hanno onorato questa proposta) di approvare l'emendamento, così come riformulato dal Presidente della Commissione.

MAISANO GRASSI. Signor Presidente, vorrei che emergesse tutta la mia sofferenza nel preannunciare il mio voto favorevole all'emendamento in esame. Onorevoli colleghi, potete ben comprendere quale significato abbia avuto per me, come ambientalista, il porto di Gioia Tauro che - ricordo - ha avuto un impatto ambientale disastroso. Gioia Tauro non era un deserto: era una fiorente struttura agricola che è stata trasformata in un deserto.

Gioia Tauro mi ha colpito più di Sibari specialmente per la sua grandiosità, si ha l'impressione di camminare su polvere d'oro: ognuno di noi sa quanto è costato quel porto, sia in termini di economia perduta che in termini di denaro pubblico speso.

Per questa decisione soffro davvero molto, però soffriremmo tutti ancora di più se lasciassimo questa grande opera inutilizzata; anche se devo dichiarare la mia perplessità sulla capacità di questo Governo di valorizzare le infrastrutture dei porti calabresi e di elaborare dei progetti. Deve quindi venire una spinta da parte delle opposizioni, da parte di chi è convinto che il denaro pubblico non possa essere sprecato in modo così becero. Mi chiedo allora se non sarebbe più opportuno incentivare società per azioni che gestiscano servizi di pubblica utilità, cioè lasciare la possibilità che delle società private possano trovare, insieme alla regione e al Ministero della marina mercantile, il modo per utilizzare questa struttura che è praticamente completata. Mi chiedo - e vi chiedo - se non sarebbe opportuno prevedere che le società per azioni possano presentare delle proposte e trovare un loro interesse per il decollo di questa struttura.

Annuncio il mio voto favorevole all'emendamento 4.0.1 nel testo riformulato.

FAGNI. Cercherò di essere davvero breve, ma vorrei ricordare che durante l'esame di questo provvedimento non solo abbiamo avuto delle

audizioni, ma abbiamo anche consultato documenti elaborati dal Ministero della marina mercantile per sapere quanto i porti sono costati allo Stato, valutando anche la redditività di ogni operazione.

Voglio dire con grande sincerità che non mi fa piacere sentir dire che siamo contro il Sud, che siamo antimeridionalisti se non approviamo un certo emendamento, perchè purtroppo già da qualche tempo ogni regione d'Italia ha il suo Mezzogiorno, le sue zone sottosviluppate o in difficoltà. Vorrei chiarire questo aspetto in premessa per cercare di capire perchè questa discussione ci ha preso così tanto e qual è l'atteggiamento che ciascuno di noi deve seguire. Certamente, tra tutte le varie formulazioni dell'emendamento, quella proposta dal Presidente è la più accettabile; però è anche vero che per lo sviluppo del Mezzogiorno sono state approvate leggi *ad hoc* e quindi bisognerà capire se a seguito degli investimenti relativi alle leggi precedentemente approvate (la legge n. 64 del 1986 o altre leggi speciali) si possa ancora attingere a quei fondi oppure no.

In secondo luogo mi pare di ricordare che il testo in esame è stato elaborato per razionalizzare la funzionalità dei porti. Noi siamo partiti dalle solite considerazioni sulla portualità italiana, con i suoi 8.000 chilometri di costa con circa 140 porti; credo allora che per restituire funzionalità e razionalità al provvedimento che stiamo votando, bisognerebbe arrivare a definire quali e quanti saranno i porti; dovremmo stabilire, a prescindere dal Nord o dal Sud, quali e quanti porti dovranno continuare a funzionare. Mi pare che in questo provvedimento sia prevalsa la filosofia di fornire gambe per quanto possibile autonome affinché i porti - con una nuova organizzazione non solo del lavoro ma anche della gestione e della programmazione - possano darsi nuovi impulsi e nuovi indirizzi ed un'altra capacità di vivere e non soltanto di sopravvivere. Ecco perchè dicevo prima che sarebbe stato bene trasformare l'intero emendamento in un ordine del giorno, anche se mi rendo conto di quale sia l'efficacia degli ordini del giorno e l'ho detto anche stamani in Aula; però è anche vero che nella misura in cui la Commissione riesce a spingere il Governo a mantenere gli impegni che assume, riuscirà ad ottenere qualche successo ed un certo risultato.

Quando discuteremo dell'articolo 5 lo studieremo in rapporto alle autorità già definite, anche se ci sono degli emendamenti che mirano ad aggiungerne altre, fra l'altro ragionevolissimi e motivati. Però aver già costituito alcune autorità portuali e quindi aver già definito i destinatari di alcuni investimenti per 17 porti non preclude che altri porti possano aspirare - in base alla capacità organizzativa e di acquisizione di traffici - ad ottenere l'autorità portuale e ad arrivare al rango di porti di I o II categoria. Mi pare che non possiamo precludere questo normale passaggio, con tutto quello che da ciò consegue, prevedendo con questa norma che per certi porti bisogna investire subito mentre gli altri devono arrangiarsi da soli.

La formulazione proposta dal Presidente mi sembra la più accettabile, anche se va inserita in un contesto più generale; va dato un impulso se davvero vogliamo che ci siano disposizioni speciali per i porti del Mezzogiorno, oppure disposizioni non speciali ma mirate soltanto allo sviluppo dei porti meridionali.

MEDURI. Sarò molto breve, anche se nel mio intervento desidero puntualizzare alcuni aspetti. Inizio con il dire che Gioia Tauro non rientra nel mio collegio elettorale; desidero inoltre ricordare che stiamo parlando di un'enorme realtà inserita in una regione come la Calabria che è l'unica in Italia ad aver ben 800 chilometri di coste, la cui vita si svolge tra il mare e la montagna in quanto dispone di pochissime pianure.

Gioia Tauro rappresenta una delle poche pianure devastate per la volontà negativa non solo dei Governi succedutisi, ma anche dei sindacati e della CGIL, che nel 1971 marciarono a forza sulla città di Reggio Calabria proprio per obbligarla ad accettare una siffatta devastazione.

NERLI. I lavoratori italiani marciarono per scongiurare i vostri guai!

MEDURI. La collega Maisano Grassi ha rilevato un aspetto importantissimo su quella pianura che peraltro è una delle pochissime esistenti in Calabria. In essa era fiorentissima l'agricoltura specializzata ma, nonostante tutto, la si volle devastare per creare quello che oggi è un deserto.

Vorrei ricordare ai colleghi che in quel disastro, proprio in questi giorni, i lavoratori si stanno battendo ed hanno bloccato i treni per ben due giorni a Gioia Tauro: preferiscono morire di tumore ma non di fame. Si stanno battendo perchè vi sia almeno questa maledetta centrale a carbone e vogliono perciò continuare a svolgere quel tipo di lavoro.

Tale struttura, che è costata allo Stato migliaia di miliardi, potrà essere utilizzata soltanto se lo stesso Stato predisporrà un piano preciso atto a favorirne la prosecuzione dell'attività. Tra l'altro, onorevole presidente, stiamo discutendo di un porto per il quale è già stato definito un piano regolatore. Se non ricordo male sono ormai molti anni, da quando ero consigliere regionale e forse il collega Covello era assessore all'urbanistica, che è stato approvato, per il porto di Gioia Tauro, un piano regolatore proposto congiuntamente dalla ASI (Area Sviluppo Industriale) che gestisce il porto, dai comuni interessati e dalla regione Calabria.

In conclusione, onorevole Presidente, colleghi, non sono i soliti discorsi piagnoni sul Meridione che chiede soldi, bensì - come ha ben focalizzato il collega Visibelli - è necessario far comprendere a tutti noi, al Senato, e al Governo che Gioia Tauro è un porto di interesse nazionale, come d'altra parte lo è Sibari che è vieppiù nota per la sua storia. Lo Stato deve creare le premesse per dimostrare che non ha voluto buttare al vento il proprio denaro perchè non ha espropriato alcune costruzioni che interessavano a gruppi mafiosi.

Ci accorgiamo oggi che hanno tratto profitto dal porto di Gioia Tauro solo i gruppi mafiosi che hanno operato in queste zone ed i latifondisti, che hanno avuto la possibilità di investire altrove il denaro ricevuto a seguito degli espropri giganteschi messi in atto nei loro confronti. Di contro, i piccoli proprietari che vivevano della produzione agricola ottenuta dai pochi ettari di terra di proprietà, poi espropriati,

hanno fornito attraverso i propri figli manodopera alla mafia, in quanto, contrariamente ai grandi latifondisti, non hanno potuto investire altrove il proprio denaro.

NERLI. Ciò grazie alla vostra connivenza!

MEDURI. Condivido la riformulazione dell'emendamento 4.0.1 proposta dal presidente Franza, anche se avrei proposto il testo originario. Pur comprendendo le osservazioni del senatore Pischedda, ritengo che il nuovo testo dell'emendamento serva a richiamare l'attenzione del Governo su questi problemi.

Avrei preferito che le problematiche contenute nel comma 2 dell'originaria formulazione fossero state esplicitate nell'ambito del disegno di legge, anzichè in un ordine del giorno il cui valore è opinabile.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento 4.0.1, presentato dai senatori Covello, Frasca e Meduri, nel testo riformulato.

È approvato.

Propongo di considerare l'emendamento 4.0.1 testè approvato non come articolo aggiuntivo all'articolo 4, bensì come comma aggiuntivo collocandolo dopo l'ultimo comma dell'articolo 3, fatte salve le eventuali modifiche alla numerazione dei commi che si dovessero rendere necessarie in sede di coordinamento formale.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Metto ai voti l'emendamento 4.0.2, presentato dal senatore Cappelli, il cui testo, a seguito di alcune modifiche di carattere formale, risulta così formulato: «I piani regolatori portuali vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge conservano efficacia fino al loro aggiornamento, da effettuare secondo le disposizioni di cui all'articolo 4».

È approvato.

Propongo di inserire l'emendamento 4.0.2, testè approvato, tra le norme transitorie e finali, quindi dopo il comma 2 dell'articolo 23.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Il seguito della discussione congiunta è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 18.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT.SSA MARISA NUDDA