

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XI LEGISLATURA

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

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 14° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 18 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, 3, 4 e passim
BALDINI (PSI) .....	9, 10, 11
FABRIS (DC) .....	14
FAGNI (Rifond. Com.) .....	11, 13, 15 e passim
GIOVANNIELLO (DC), relatore alla Commissione .....	3, 10, 11 e passim
MAISANO GRASSI (Verdi-La Rete) .....	3, 4
NERLI (PDS) .....	2, 4, 10 e passim
PISCHEDDA (PSI) .....	2, 4, 11 e passim
TESINI, ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile .....	2, 4, 11 e passim
VISIBELLI (MSI-DN) .....	14, 19, 20

*I lavori hanno inizio alle ore 15,20.*

#### **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 n. 578, n. 652, n. 665 e n. 749.

Riprendiamo la discussione congiunta, sospesa il 17 marzo scorso.

NERLI. Signor Presidente, prima di entrare nel merito della discussione del provvedimento, vorrei fare presente al Governo che da più parti ci vengono segnalate le iniziative di taluni avvocati, rappresentanti di imprecisati gruppi di imprenditori attivi nei porti italiani, che esercitano ripetutamente pressioni in ambito comunitario per ottenere un intervento degli organi competenti della CEE sulla Commissione, al fine di introdurre surrettiziamente modifiche al provvedimento stesso.

Se le notizie non sono sbagliate, la Commissione dovrebbe aver ricevuto comunicazioni al riguardo e sarebbe giusto prendere atto del comportamento scorretto di questi personaggi. Invito pertanto il Governo ad intervenire immediatamente in ambito comunitario.

PISCHEDDA. Signor Presidente, sono a conoscenza della situazione descritta dal senatore Nerli e mi associo all'invito rivolto al Governo. Colgo l'occasione per segnalare anche altre pressioni che arrivano alla nostra Commissione e vorrei chiedere la ragione per cui non sono stati ancora assunti adeguati provvedimenti. Mi rendo conto che forse non è un argomento attinente alla seduta odierna ma ritengo opportuno approfondire la questione.

PRESIDENTE. Vorrei sottolineare che ho ricevuto una comunicazione privata da un gruppo di avvocati, cui non ho dato seguito.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Faccio presente alla Commissione che, anche se in maniera informale, sono stato messo al corrente di tali azioni indebite e ho anche preso visione della lettera ricevuta dalla Presidenza. Questo fenomeno ha

destato in me serie preoccupazioni: mi sono subito attivato e già la scorsa settimana ho provveduto ad inviare a Bruxelles un mio collaboratore. Ritengo assolutamente inaccettabile una simile interferenza e sottolineo la gravità del fatto che alcuni avvocati si siano dichiarati rappresentanti di non meglio identificate società. Per questo complesso di azioni ambigue e scorrette, ho ritenuto necessario concordare immediatamente un incontro con il Commissario CEE che avrà luogo martedì prossimo e sul quale sono disponibile a riferire nel merito alla Commissione.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il Ministro per i chiarimenti forniti alla Commissione su un argomento così delicato.

Riprendiamo l'esame dell'articolo 4 del testo unificato predisposto dal relatore, di cui ho già dato lettura nella seduta di ieri.

Ricordo che erano stati accantonati i seguenti emendamenti:

*All'articolo 4, aggiungere dopo il comma 4 il seguente 4-bis.:*

«4-bis. Al piano regolatore portuale e alle 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 dal decreto ministeriale del 20 maggio 1991 pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 31 maggio 1991 n. 126, e successive modificazioni».

4.2-bis

MAISANO GRASSI, NERLI

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

4.4

MAISANO GRASSI, NERLI

**MAISANO GRASSI.** L'emendamento 4.2-bis propone di inserire un comma aggiuntivo dopo il comma 4. Ritengo che la mia proposta sia abbastanza chiara e sottolinei la necessità di un rapporto di sicurezza dell'area portuale, per quanto concerne la categoria industriale e petrolifera, al fine di garantirci da tutti i rischi di incidenti rilevanti che potrebbero avvenire, come è avvenuto ad esempio per la presenza di navi petrolifere, che trasportano quindi materiale inquinante. Con l'approvazione di tale emendamento potremo garantirci da episodi rischiosi che si verificano abbastanza frequentemente nei porti.

L'emendamento 4.4 tende ad aggiungere al comma 8 dopo le parole: «della marina mercantile» le seguenti: «di concerto con il Ministero dell'ambiente». Ritengo necessario che il Ministro dell'ambiente abbia competenza per quanto riguarda le opere di grande infrastrutturazione da individuare annualmente.

**GIOVANNIELLO, relatore alla Commissione.** Ritengo che gli emendamenti siano pienoastici e pertanto esprimo parere contrario.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. La valutazione di impatto ambientale è già prevista dalla normativa vigente: non ritengo necessario ripetere in ogni articolo tutte le argomentazioni anche per non appesantire un testo di per sé già molto articolato e complesso. Esprimo pertanto parere contrario su ambedue gli emendamenti.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

NERLI. L'emendamento 4.4, come ha sottolineato il relatore, potrebbe risultare pleonastico poiché la procedura attuale sulle opere pubbliche già prevede la valutazione di impatto ambientale. Pertanto, ritiro la mia firma da tale emendamento.

L'ipotesi prevista dall'emendamento 4.2-*bis* di allegare al piano regolatore portuale e alle relative varianti, per alcune categorie individuate, un rapporto di sicurezza dell'area portuale mi sembra invece importante come elemento di documentazione. Potrebbe costituire una puntualizzazione per lavorare meglio e non la considero di intralcio alle procedure vigenti.

PISCHEDDA. Al comma 3 è chiaramente detto che il piano è sottoposto alla procedura di valutazione di impatto ambientale.

NERLI. L'emendamento 4.4 è pleonastico, ma l'emendamento 4.2-*bis* è un'altra cosa.

PISCHEDDA. Ma ci saranno per forza i pareri dei vigili del fuoco e tutto il resto, è normale.

Comunque, signor Presidente, dichiaro di essere contrario all'emendamento 4.4 e favorevole all'emendamento 4.2-*bis*.

MAISANO GRASSI. Devo aggiungere peraltro che, se sono adempimenti previsti, non si capisce perchè vengano disattesi.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domando di parlare, metto ai voti l'emendamento 4.2-*bis*.

**È approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 4.4.

**Non è approvato.**

Passiamo all'esame dell'articolo 5:

#### Art. 5.

*(Autorità portuale)*

1. Nei porti di Venezia, Genova, Palermo, Civitavecchia, Trieste, Savona, Napoli, Ravenna, Livorno, La Spezia, Bari, Catania, Ancona,

Cagliari, Messina, Brindisi e Taranto, è istituita l'autorità portuale con i seguenti compiti, in conformità agli obiettivi di cui all'articolo 1:

a) indirizzo, programmazione, coordinamento e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività esercitate nell'ambito portuale;

b) manutenzione delle parti comuni dell'ambito portuale, previa convenzione con il Ministero dei lavori pubblici che preveda l'utilizzazione dei fondi all'uopo disponibili sullo stato di previsione della medesima amministrazione;

c) fornitura, a titolo oneroso, di servizi di interesse generale, individuati con decreto del Ministro della marina mercantile, da emanarsi entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Le attività di cui al comma 1, lettere b) e c), possono essere esercitate mediante contratti di appalto ovvero mediante affidamento in concessione ad apposita società da costituire tra le imprese operanti in porto, con un'eventuale partecipazione, comunque di minoranza, dell'autorità portuale.

3. L'autorità portuale ha personalità giuridica di diritto pubblico, gode di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla presente legge, è esclusa dalla applicazione della legge 20 marzo 1975, n. 70.

4. La gestione patrimoniale e finanziaria dell'autorità portuale è disciplinata da un regolamento di contabilità approvato dal Ministro della marina mercantile, sentito il Ministro del tesoro. Il rendiconto consuntivo delle autorità portuali è allegato allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio successivo a quello nel quale il medesimo è approvato.

5. Il controllo di legittimità sulla gestione delle autorità portuali è esercitato dalla Corte dei conti con le modalità previste dagli articoli 4, 7, 8, 9 e 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259.

6. Le autorità portuali, ad eccezione di quanto previsto al comma 2, non possono né costituire né acquisire partecipazioni in società. Non possono altresì in alcun caso esercitare la gestione di operazioni portuali.

7. Il Ministro della marina mercantile, con proprio decreto, sentito il CIPET, individua i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorità portuale.

8. Nei limiti delle disponibilità finanziarie di cui all'articolo 12 e decorsi 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 e 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.

9. Le autorità portuali possono essere soppresse, con la procedura di cui al comma 8, quando, in relazione al mutato andamento dei traffici, vengano meno le condizioni di cui al medesimo comma 8.

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*Al comma 1, dopo la parola: «Taranto» inserire le seguenti: «Marina di Carrara e Olbia».*

5.1

BALDINI

*Al comma 1, dopo la parola: «Taranto» aggiungere le seguenti: «Olbia e Porto Torres».*

5.2

PINNA

*Al comma 1, dopo la parola: «Taranto» aggiungere la seguente: «Marina di Carrara».*

5.3

FONTANA Albino, FABRIS, COVELLO

*Al comma 1, dopo la parola: «Taranto» aggiungere le seguenti: «e Olbia».*

5.4

PINNA

*Al comma 1, sostituire la lettera a), con la seguente:*

*«a) indirizzo, programmazione, coordinamento e controllo delle operazioni portuali e di ogni altra attività complementare ed accessoria o comunque connessa svolta nell'ambito portuale».*

5.5

IL RELATORE

*Al comma 1, lettera a), aggiungere prima di «indirizzo» le parole: «promozione e sviluppo».*

5.6

PISCHEDDA

*Al comma 1, lettera a) dopo le parole: «nell'ambito portuale» aggiungere le parole: «inclusa la vigilanza sull'applicazione delle norme sulla sicurezza ed igiene del lavoro di cui all'articolo 21».*

5.7

NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

*Al comma 1, al termine della lettera a) prima del punto e virgola aggiungere: «inclusa la vigilanza sull'applicazione delle norme stabilite in materia di sicurezza ed igiene del lavoro di cui al successivo articolo 21».*

5.8

SARTORI, FAGNI

*Al comma 1, sostituire la lettera b) con la seguente:*

«b) manutenzione delle parti comuni dell'ambito portuale, utilizzando fondi disponibili sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici».

5.9

NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

*Al comma 1, sostituire la lettera c) con la seguente:*

«c) fornitura a titolo oneroso, di servizi di interesse generale quali la manutenzione delle strade, la fornitura di acqua, la manutenzione della rete idrica, la fornitura di energia elettrica, l'illuminazione, l'esecuzione di servizi ecologici sia a terra che nelle acque dello specchio portuale, la telefonia, i servizi telematici, la segnaletica».

5.10

NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

*Al comma 1, sostituire la lettera c) con la seguente:*

«c) la fornitura di servizi di interesse generale, nè coincidenti nè accessori o complementari alle operazioni portuali e comunque individuati con decreto del Ministro della marina mercantile, da emanarsi entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge».

5.11

IL RELATORE

*All'articolo 5, comma 1, alla lettera c) aggiungere dopo: «generale» le parole: «comunque non afferenti le merci» e aggiungere infine le seguenti parole: «sentite le Commissioni parlamentari competenti».*

5.12

PISCHEDDA

*Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:*

«1-bis. Ai servizi ferroviari provvedono le Autorità portuali dei porti di Genova, Napoli, Savona in base alla legge n. 1157 del 1971. I lavoratori impegnati in questi servizi passano alle dipendenze delle stesse come previsto dall'articolo 20, comma 2».

5.13

FAGNI, SARTORI

*Al comma 2, dopo le parole: «lettere b) e c)» aggiungere le seguenti: «nonchè i servizi ferroviari portuali».*

5.14 VISIBELLI

*Al comma 2, sostituire le parole: «possono essere» con la parola: «sono».*

5.15 PISCHEDDA

*Al comma 2, dopo le parole: «possono essere esercitate» aggiungere le parole: «in proprio o».*

5.16 NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

*Al comma 2, aggiungere infine le seguenti parole: «ovvero possono essere esercitate dall'Autorità portuale, sulla base di una valutazione del costo e della qualità dei servizi offerti».*

5.17 FABRIS

*Al comma 2, aggiungere infine il seguente periodo:*

«La partecipazione è dismessa entro il 31 dicembre del secondo anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge».

5.18 IL RELATORE

*Sostituire il comma 6, con il seguente:*

«6. Le autorità portuali non possono in alcun caso, nè direttamente nè attraverso la costituzione o la partecipazione in società, esercitare la gestione di operazioni portuali e di ogni altra attività ad esse complementare o accessoria».

5.19 IL RELATORE

*Al comma 6, aggiungere dopo: «in società» le parole: «eserciti operazioni portuali».*

5.20 PISCHEDDA

*Al comma 7, dopo le parole: «sentito il CIPET» aggiungere le parole: «e la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le provincie autonome, entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge».*

5.21 NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI



*Alla fine del comma 7, aggiungere il seguente periodo:*

«In sede di prima applicazione della presente legge e per la durata di cinque anni, rimangono confermati i limiti delle circoscrizioni territoriali laddove già individuati ai sensi di disposizioni di legge».

5.22

VISIBELLI

*Al comma 8, sopprimere le parole: «o di camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura».*

5.23

NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

*Al comma 8, dopo le parole: «deliberazione del CIPET» aggiungere le parole: «d'intesa con la Conferenza permanente tra lo Stato, le regioni e le provincie autonome».*

5.24

NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

*Dopo il comma 9, aggiungere il seguente:*

«Nei porti nei quali non sono istituite le autorità portuali, i compiti di indirizzo, programmazione e coordinamento di cui al comma 1 lettera a), sono affidati, ove costituite, alle aziende speciali camerali per il porto, costituite ai sensi dell'articolo 32 del regio decreto 20 settembre 1934, n. 2011, fatte salve tutte le competenze e le funzioni attribuite all'autorità marittima».

5.25

FABRIS

BALDINI. Signor Presidente, signor Ministro, con l'emendamento 5.1 propongo di istituire l'autorità portuale anche nei porti di Marina di Carrara e di Olbia.

Mi limito brevemente a rappresentare alla Commissione alcune caratteristiche che ho potuto rilevare da esami che mi sono stati forniti dalle autorità del porto di Marina di Carrara. Gli elementi relativi al 1992 che ho e che sottopongo alla vostra attenzione riguardano la forza lavoro, con un numero di lavoratori portuali pari a 188 e un numero di dipendenti pari a 14. Per quanto riguarda il fatturato, si è registrato l'importo di circa 30,5 miliardi di lire. Le giornate di lavoro sono state pari a 30.500. Il tonnellaggio complessivamente movimentato nel 1992 è stato di 3 milioni e 220.000 tonnellate. La produttività per giornata-lavoratore è stata di 94 tonnellate. Le merci movimentate per metro lineare di banchina sono state pari a circa 2.291 tonnellate. Inoltre, i mezzi meccanici impegnati sono 255. La potenza meccanica di sollevamento per lavoratore è di 18. I magazzini coperti sono 4 per una superficie complessiva di 5.300 metri quadrati. Le aree di deposito merci in concessione si sviluppano per 35.500 metri quadrati.

Valutando le caratteristiche che ho voluto sottoporre all'esame della Commissione, mi sembra che altri porti inseriti nell'articolo 5 non

possano vantare caratteristiche analoghe, per lo meno così dicono alcuni esperti da me interpellati.

Per l'ubicazione del porto di Marina di Carrara, per queste caratteristiche, per l'importanza che ha l'istituzione dell'autorità portuale, invito la Commissione a valutare positivamente l'emendamento 5.1.

Per quanto riguarda Olbia, ritengo sia opportuno che su questo punto prenda la parola il senatore Cocciu, in quanto è a conoscenza dei dati relativi a questo porto.

NERLI. Domando di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NERLI. Gli emendamenti da 5.1 a 5.4 sono dello stesso tenore, cioè riguardano proposte di inserimento di altri porti in relazione all'istituzione delle autorità portuali.

Noi abbiamo discusso a lungo su questo pacchetto delle autorità portuali e credo che sarebbe sbagliato prendere una decisione affrettata o fare lunghe discussioni sui quattro emendamenti. La mia proposta allora è quella di accantonarli per poter fare una discussione concentrata su questo punto e ragionare sull'eventualità di rivedere l'elenco dei porti in cui istituire l'autorità portuale, cercando di evitare spinte, contropunte o discussioni che non attengano veramente al merito della questione.

Quindi io avanzo - ripeto - una proposta di accantonamento allo scopo di individuare un criterio oggettivo idoneo a fissare una elencazione precisa.

PRESIDENTE. C'è una proposta di accantonamento avanzata dal senatore Nerli che riguarda gli emendamenti da 5.1 a 5.4.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, io pregherei la Commissione, accedendo anche alla richiesta del senatore Nerli, di accantonare la discussione su questi emendamenti.

BALDINI. Io mi oppongo alla proposta di accantonamento perchè non ne capisco le ragioni: il proponente non ha motivato nel modo più assoluto questa proposta.

Noi riteniamo che su questo problema la Commissione debba discutere oggi. Se ci sono difficoltà emergeranno nel corso della votazione e prenderemo atto di quelli che saranno i risultati; però io non credo assolutamente che la Commissione possa operare rinviando a data da destinarsi l'argomento relativo a questi emendamenti.

PRESIDENTE. Non si tratta di un rinvio, senatore Baldini; si tratta di un accantonamento momentaneo.

BALDINI. Ho capito, ma non lo ritengo opportuno perchè non emergono le ragioni che possano sostenere seriamente questo tipo di richiesta.

**PISCHEDDA.** Se non individuiamo un criterio oggettivo per una elencazione precisa, che non emerge al primo comma dell'articolo 5, non è possibile l'inserimento nell'elenco di altre autorità portuali. Sollecito il Governo a presentare un emendamento in questo senso, altrimenti lo proporrò personalmente.

**GIOVANNIELLO, relatore alla Commissione.** Sono d'accordo su questa proposta.

**TESINI, ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.** Vorrei ricordare che nel disegno di legge governativo erano stati previsti criteri sufficientemente rigidi e che il Comitato ristretto ha ritenuto di lasciare una certa elasticità nell'individuazione di questi ultimi. È evidente che, in conseguenza di quest'ultima decisione, si è creato un effetto a catena per nuovi inserimenti. Non posso che far presente la mia contrarietà a procedere in questo modo. Pertanto, pur essendo favorevole all'accantonamento, invito la Commissione a stabilire un criterio oggettivo in modo da poter trarre delle conseguenze che non si prestino ad un certo tipo di patteggiamento che non ha via d'uscita.

**BALDINI.** Mi dichiaro contrario alla proposta di accantonamento.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti la proposta di accantonamento presentata dal senatore Nerli.

**È approvata.**

Passiamo all'esame dei successivi emendamenti.

**PISCHEDDA.** Dal momento che negli articoli successivi, relativamente alle funzioni di Presidente, si parla di promozione e di sviluppo, ritengo che questa funzione riferita alle attività portuali possa essere inserita anche tra i compiti delle autorità portuali. Per tale motivo ho presentato l'emendamento 5.6.

**GIOVANNIELLO, relatore alla Commissione.** L'emendamento 5.5 è stato presentato per specificare meglio la dizione prevista nel comma 1, lettera a), facendo riferimento ad ogni altra attività complementare ed accessoria o comunque connessa svolta nell'ambito portuale. Pertanto, è una migliore specificazione.

**NERLI.** L'emendamento 5.7 si illustra da sé. È inteso a introdurre tra le competenze dell'autorità portuale, la vigilanza sull'applicazione delle norme sulla sicurezza ed igiene del lavoro previste dall'articolo 21. A mio avviso, è necessario che il provvedimento stabilisca che l'autorità portuale abbia questa competenza perché altrimenti potrebbero sorgere equivoci o dubbi sulle funzioni di quest'ultima.

**FAGNI.** L'emendamento 5.8 è sostanzialmente identico a quello del senatore Nerli. Vorrei aggiungere che in un articolo successivo si parla

anche delle competenze dell'autorità marittima. In effetti, si parla di autorità marittime quando manca l'autorità portuale o nel momento in cui terminano le competenze di quest'ultima. Ritengo che la sicurezza e l'igiene del lavoro siano competenza primaria dell'autorità portuale: non credo che aggiungere poche parole possa sconvolgere il senso di quanto previsto in questo comma. Serve solo a chiarire quali sono le effettive competenze dell'autorità portuale.

NERLI. Alla lettera *b)* dell'articolo 5 si dice: «manutenzione delle parti comuni dell'ambito portuale, previa convenzione con il Ministero dei lavori pubblici che preveda l'utilizzazione dei fondi all'uopo disponibili sullo stato di previsione della medesima amministrazione». Questa dizione, a mio avviso, rende la questione un po' confusa; è per questo motivo che proponiamo un emendamento (5.9) tendente a sostituire la lettera *b)* con la seguente: «manutenzione delle parti comuni dell'ambito portuale, utilizzando fondi disponibili sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici». Non credo che sia opportuno, laddove esistono le necessità individuate dal Comitato portuale, prevedere una convenzione con il Ministero dei lavori pubblici; si devono utilizzare i fondi del suddetto Ministero disponibili a questo scopo. Si presuppone che le richieste siano sottoposte ad una valutazione molto attenta per cui la dizione «previa convenzione con il Ministero dei lavori pubblici» non mi sembra necessaria.

L'emendamento 5.10, attraverso la proposta di sostituire la lettera *c)*, tende alla eliminazione di uno dei tanti rinvii a decreti che il Ministro dovrebbe emanare per quanto riguarda i servizi di interesse generale, forniti dalla autorità portuale. Mediante tale emendamento proponiamo di indicare i servizi di interesse generale già nel testo del disegno di legge: se il nostro elenco risultasse incompleto, invitiamo il Ministro ad aiutarci, senza rinviare alla emanazione di un decreto apposito.

L'emendamento 5.16 propone di aggiungere al comma 2, dopo le parole: «possono essere esercitate» le seguenti: «in proprio o». Chiediamo una correzione non formale ma sostanziale: riteniamo che in tal modo si rispecchi la discussione svoltasi in questi mesi anche in sede di Comitato ristretto.

Abbiamo ipotizzato che le autorità portuali possano svolgere determinate attività, come la manutenzione e la fornitura dei servizi generali. Ritengo che sia più corretto prevedere l'intera casistica e quindi tutte le varie forme attraverso le quali l'autorità portuale può, per propria autonoma decisione, regolarsi per i servizi di interesse generale. Invito pertanto la Commissione ad accogliere anche l'emendamento 5.16 in quanto completa la casistica delle possibilità offerte all'autorità portuale.

L'emendamento 5.21 propone di aggiungere al comma 7, dopo le parole: «sentito il CIPET», le seguenti: «e la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome, entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge». Nel testo predisposto dal relatore manca l'indicazione temporale: riteniamo necessario introdurre un termine di scadenza per la emanazione del decreto ministeriale.

L'emendamento 5.23 propone di sopprimere al comma 8 le parole: «o di camere di commercio, industria, artigianato e agricoltu-

ra», in quanto non riconosciamo la opportunità di tale inserimento nel contesto di questo articolo. Non si comprende perchè *l'input* debba partire anche dalle camere di commercio, stabilendo una equiparazione per la programmazione fra organi elettivi e camere di commercio.

L'emendamento 5.24 propone di aggiungere al comma 8, in analogia ad altre proposte emendative, dopo le parole: «deliberazione del CIPET», le seguenti: «d'intesa con la Conferenza permanente tra lo Stato, le regioni e le province autonome».

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Con l'emendamento 5.11 si introduce una specificazione per la fornitura dei servizi di interesse generale, chiarendo che devono essere «nè coincidenti nè accessori o complementari alle operazioni portuali». Tale modifica è opportuna in quanto lo spirito del provvedimento intende spezzare l'anello che potrebbe interrompere la catena delle operazioni portuali. Pertanto questi servizi non devono interferire; diversamente si potrebbe ritornare a certe posizioni dominanti che impediscono l'agibilità dei porti.

L'emendamento 5.18 stabilisce il termine entro cui è dismessa la partecipazione dell'autorità portuale.

L'emendamento 5.19 sancisce: «Le autorità portuali non possono in alcun caso, nè direttamente nè attraverso la costituzione o la partecipazione in società, esercitare la gestione di operazioni portuali e di ogni altra attività ad esse complementare o accessoria», proprio per riaffermare sempre il principio (è uno degli scopi chiaramente enunciati nella relazione da me svolta) che le autorità portuali non sono enti di gestione ma soltanto di indirizzo, programmazione, coordinamento, eccetera: è, appunto, una affermazione di principio.

PISCHEDDA. Lo spirito che anima la prima parte dell'emendamento 5.12 è lo stesso dell'emendamento 5.11 del relatore; pertanto potrei ritirarla se, dopo la parola: «portuali», nell'emendamento 5.11, si aggiungessero le parole: «di cui all'articolo 15, comma 1».

Inoltre, se il Governo ritenesse che l'emendamento 5.10 del senatore Nerli possa essere accettato perchè evita un decreto ministeriale in quanto è sufficientemente chiaro, potrei ritirare anche la seconda parte dell'emendamento 5.12.

Con l'emendamento 5.15 propongo di sostituire le parole: «possono essere», con la parola: «sono». Evidentemente, sono di parere totalmente diverso da quello del senatore Nerli che nel suo emendamento 5.16 prevede che le autorità portuali possano esercitare in proprio le attività di cui al comma 1, lettere *b) e c)*. Mantengo questo emendamento perchè tali attività devono essere esercitate solo attraverso la costituzione di società e non direttamente.

L'emendamento 5.20 nasce dalla considerazione che sicuramente le autorità non possono avere partecipazioni in società che esercitino operazioni portuali; credo che le autorità invece possano partecipare a società per esercitare meglio il loro compito di promozione e di sviluppo.

FAGNI. Mi pare che l'emendamento 5.13 sia molto chiaro.

Siccome nei tre porti menzionati nell'emendamento, quelli di Genova, Napoli e Savona, ci sono servizi ferroviari, a noi pare che si debba trovare una collocazione ed una dipendenza di questi servizi dalle autorità portuali.

Io sono d'accordo sul fatto che le autorità portuali non debbano gestire niente; però mi domando: da chi dipendono i servizi ferroviari? Infatti le autorità portuali non sono un ente, un'organizzazione che si può trasformare in società per azioni e che quindi può assumere alle proprie dipendenze il personale che gestisce i collegamenti ferroviari, e non sono una cooperativa; quindi, o questi servizi tornano alle dipendenze dell'ente Ferrovie dello Stato oppure l'autorità portuale se ne deve assumere la responsabilità. Si tratta di servizi che funzionano e ai quali deve essere data una collocazione precisa all'interno del nuovo assetto.

VISIBELLI. Signor Presidente, intervengo per illustrare gli emendamenti 5.14 e 5.22.

Indubbiamente le enunciazioni di cui alle lettere *b*) e *c*) del comma 1 non sono esaustive dei servizi che possono essere in comune e che possono essere attivati nell'ambito portuale. Ecco perchè abbiamo ritenuto di richiamare l'attenzione, con l'emendamento 5.14, anche sui servizi ferroviari portuali i quali potrebbero così essere dati in appalto o in concessione.

Resta ferma (e anticipo un punto di vista) la nostra contrarietà al comma 2 dell'articolo 5 laddove pian piano si deborda da una linea d'azione che si voleva dare all'autorità portuale, in quanto si comincia a parlare di una «eventuale partecipazione» (anche se è precisato: «comunque di minoranza») dell'autorità portuale. Io inviterei i colleghi a valutare questa particolarità, perchè l'autorità portuale deve avere una funzione di indirizzo, di programmazione, di coordinamento e non invece questa funzione di cominciare ad avere partecipazioni di minoranza in altre società, con ciò andando a snaturare il tipo di autorità che si voleva creare. Comunque dico che, se c'è da dare servizi in appalto o in concessione, è bene individuare anche i servizi ferroviari portuali.

Per quanto riguarda l'emendamento 5.22, rilevo dalla lettura del comma 7 che il Ministro della marina mercantile individua i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorità portuale, e l'articolazione dello stesso comma farebbe quasi pensare ad un obbligo immediato. Ora, tenete presente che ci sono anche delle situazioni consolidate, a livello di operatori economici e commerciali, per cui ci permettiamo di rappresentare all'attenzione del relatore, del Governo e dei colleghi la possibilità di stabilire che, per almeno cinque anni, vengano confermati i limiti delle circoscrizioni territoriali laddove già individuati ai sensi di disposizioni di legge. Nel frattempo si può studiare il flusso delle merci e dei passeggeri nella sua evoluzione, dopo di che il Ministero può provvedere ad un'eventuale nuova delimitazione delle circoscrizioni territoriali portuali.

FABRIS. Signor Presidente, intervengo per illustrare gli emendamenti 5.17 e 5.25.

L'emendamento 5.17 sostanzialmente richiama il 5.16 del senatore Nerli, nel senso che io non escluderei che l'autorità portuale possa svolgere qualche servizio o avere qualche compartecipazione. Questo emendamento l'ho proposto perchè, soprattutto nella prima fase di attuazione del nuovo ordinamento, data l'abbondanza di personale, non potendo certo mandare a casa tutti, dobbiamo cercare di impiegarlo. Tale era la mia preoccupazione.

Per quanto invece riguarda l'emendamento 5.25, ho preso atto che ci sono dei porti in cui le aziende speciali camerale vanno bene e non possiamo cancellarle.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, se si procedesse alla votazione dell'emendamento 5.5, l'emendamento 5.6 risulterebbe precluso. Le alternative sarebbero di trasformarlo in un subemendamento o di inserirlo nel testo del mio emendamento.

Propongo di riformulare l'emendamento 5.5 recependo in esso il contenuto dell'emendamento 5.6.

PISCHEDDA. Sono d'accordo con la sua proposta e, quindi, ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. L'emendamento 5.5 del relatore viene riformulato aggiungendo le parole: «promozione e sviluppo», prima della parola: «indirizzo».

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Propongo di accantonare gli emendamenti 5.7 e 5.8, che potranno essere meglio esaminati in sede di esame dell'articolo 21.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Attualmente, su tutto il territorio urbano la vigilanza in materia di sicurezza ed igiene del lavoro rientra nei compiti specifici delle unità sanitarie locali mentre in ambito portuale ciò spetterebbe alle capitanerie di porto.

FAGNI. A mio parere, il rischio è che questi compiti vengano scaricati sulle unità sanitarie locali.

PRESIDENTE. Poichè non si fanno altre osservazioni, gli emendamenti 5.7 e 5.8 vengono accantonati.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Sono contrario all'emendamento 5.9 perchè le convenzioni con il Ministero andrebbero attuate senza trasformare le autorità portuali in autorità di gestione.

NERLI. Mi sembra che il relatore stia parlando di un argomento diverso.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Con l'emendamento 5.9 si tenta di scalfire un principio che va salvaguardato e che è anche stato accettato in sede di Comitato ristretto.

Sono contrario all'emendamento 5.10 perchè un elenco costituisce sempre un fattore di impedimento. È sufficiente che manchi anche una sola dizione per creare delle situazioni discriminatorie.

NERLI Credo che anche nel caso di una dimenticanza sia sempre possibile rimediare in seguito.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. A questo scopo ci sono appositamente i Ministeri.

Sono contrario all'emendamento 5.13 perchè credo che sia necessario lasciare all'autorità ministeriale la risoluzione circa questo servizio in quell'elencazione che verrà predisposta attraverso un decreto.

Sono contrario all'emendamento 5.14 mentre sono favorevole all'emendamento 5.15.

Non sono d'accordo sull'emendamento 5.16 proprio per il principio del divieto di gestione da parte dell'autorità. Inoltre, sono contrario all'emendamento 5.17.

FAGNI. In pratica il relatore è contrario a tutti gli emendamenti.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Ho avuto dal Comitato ristretto un mandato ben preciso nel predisporre questo testo; quest'ultimo segue dei principi ai quali non si può derogare.

Sono favorevole all'emendamento 5.20 e all'emendamento 5.21. Per quanto riguarda l'emendamento 5.22, mi rimetto ad una valutazione del Governo. Sono contrario all'emendamento 5.23 perchè le camere di commercio hanno la possibilità di ottenere quantità di dati maggiori. Per snellire le procedure occorrono dati adeguati e bisogna evitare che si richieda la nuova autorità solo per un fatto politico.

NERLI. Desidero sottolineare che le regioni e i comuni sono organi elettivi mentre le camere di commercio non lo sono: questo è un «fatto politico». Vorrei sapere cosa c'entrano con la programmazione le camere di commercio.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. È un fatto di sostanza. Le nuove autorità nascono quando il traffico del porto raggiunge una certa intensità della quale la Camera di commercio, prima ancora della Regione o del Comune, ne viene a conoscenza e può quindi far partire le prime iniziative.

Prego i presentatori di ritirare l'emendamento 5.24; in caso contrario, il mio parere non può essere che negativo.

Propongo di accantonare l'emendamento 5.25, che ritengo più opportuno esaminare in sede di trattazione dell'articolo 13.

Avverto infine di aver riformulato l'emendamento 5.11, inserendo, dopo le parole «operazioni portuali» le seguenti: «di cui all'articolo 15, comma 1».

PISCHEDDA. Ritiro l'emendamento 5.12. Il contenuto dell'emendamento 5.20 è sostanzialmente presente nell'emendamento 5.19; pertanto ritiro l'emendamento 5.20.



PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, dispongo l'accantonamento dell'emendamento 5.25, che sarà esaminato in sede di articolo 13.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Il Governo esprime parere favorevole sull'emendamento 5.5, così come riformulato dal relatore.

Il Governo è contrario all'emendamento 5.9. Infatti, se si prescinde dalla convenzione, si rischia di attribuire all'autorità portuale compiti gestionali ai quali, come sottolineava il relatore, il Governo è nettamente contrario. Esprimo parere contrario anche sull'emendamento 5.10 poichè in questa fase è difficile definire in termini esaustivi un elenco di eventuali possibilità di intervento, mentre si potrebbe definire in maniera più opportuna in un momento successivo.

L'emendamento 5.11 esplica meglio i divieti per l'autorità portuale nella gestione dei servizi: pertanto esprimo parere favorevole.

NERLI. Cosa significa: «nè coincidenti nè accessori o complementari»? Ad esempio, l'energia elettrica o la fornitura di acqua sono servizi accessori o complementari alle operazioni portuali o niente di tutto questo? Desidero una spiegazione in proposito.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Si deve cogliere la sostanza e lo spirito di una scelta di fondo. Se la Commissione desidera riscrivere questo emendamento in maniera diversa, sono disponibile a riesaminarlo. Tuttavia le faccio presente, senatore Nerli, che in questa sede devo solo limitarmi ad esprimere un parere che, nel caso in oggetto, è favorevole perchè, attraverso l'emendamento 5.11, presentato dal relatore, si esplica meglio una scelta di fondo che ci accingiamo a compiere.

Il Governo esprime parere contrario sull'emendamento 5.13 anche se riconosce che il problema è reale: è tra l'altro a conoscenza dei dati riguardanti il personale interessato a questi servizi (a Genova, ad esempio, tale questione riguarda 118 persone). Sempre per coerenza al principio che l'autorità portuale deve svolgere determinati compiti, devo esprimere parere negativo. Per le stesse ragioni il parere è contrario sull'emendamento 5.14.

Sono favorevole all'emendamento 5.15 e contrario agli emendamenti 5.16 e 5.17. Sono inoltre favorevole alla proposta di fissare un termine per le eventuali partecipazioni dell'autorità portuale in quote minoritarie nelle società da costituire tra le imprese operanti in porto (emendamento 5.18). Sono favorevole all'emendamento 5.19 e, per le ragioni già esplicitate che oggi non ripeterò, contrario all'emendamento 5.21.

Ritengo che l'inserimento nel provvedimento di un rinvio di 5 anni, così come previsto dall'emendamento 5.22, per quanto riguarda i limiti delle circoscrizioni territoriali, possa avere conseguenze dannose. Occorre procedere il più rapidamente possibile all'attuazione della riforma.

Perciò sono contrario a questo emendamento.

Sull'emendamento 5.23 anch'io sono contrario, non perchè non avverta che vi è una diversa natura istituzionale dell'ente locale rispetto alle camere di commercio, ma proprio perchè in fondo non si tratta di decidere bensì semplicemente di richiedere; siccome possono esserci anche ragioni politiche che possono portare un ente o l'altro a non promuovere l'azione, a me pare che allargare il ventaglio dei potenziali promotori vada in una giusta direzione. Attualmente le camere di commercio vengono lottizzate mentre la loro riforma si muoverà invece sulla linea elettiva: approvando un disegno di legge che speriamo resti in vigore anche quando ci sarà quella riforma, mi pare sia giusto tenere conto di questo aspetto.

Sono poi favorevole all'emendamento 5.24, mentre prendo atto che è stato accantonato l'emendamento 5.25.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 5.5.

NERLI. Signor Presidente, lascerei la formulazione del testo predisposto dal relatore perchè continuo a non capire la cogenza dei termini: «accessoria o comunque connessa svolta nell'ambito portuale»; mi sembra che l'emendamento crei un'ambiguità invece che esemplificare la formulazione. Per questo sono contrario.

FAGNI. Signor Presidente, annuncio il voto contrario su questo emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 5.5, presentato dal relatore, nel testo riformulato.

**Non è approvato.**

Passiamo alla votazione dell'emendamento 5.9.

FAGNI. Signor Presidente, intervengo per dichiarare il nostro voto favorevole, anche perchè la questione della manutenzione delle parti comuni dell'ambito portuale attiene in genere alla direzione generale delle opere marittime. Noi avevamo presentato un emendamento tendente ad ottenere che gran parte delle attività che vengono svolte adesso dalla direzione generale delle opere marittime venissero trasmesse al Ministero della marina mercantile, in quanto hanno prevalentemente attinenza con opere di natura marittima: i fondali, le banchine, tanti altri interventi manutentivi, oltre che di edificabilità primaria, hanno bisogno di un lavoro congiunto, ivi compresi i piani regolatori.

A me pare comunque che utilizzare i fondi disponibili nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici sia una richiesta appropriata e mirata.

PISCHEDDA. Signor Presidente, francamente c'è qualcosa che non capisco; forse perchè non sono così esperto, nonostante il lungo «bagno» di questo periodo su questi argomenti. A me pare che il testo predisposto dal relatore, laddove dice: «previa convenzione con il

Ministero dei lavori pubblici che preveda l'utilizzazione dei fondi all'uopo disponibili sullo stato di previsione della medesima amministrazione», indichi il modo attraverso il quale questi fondi saranno utilizzati, mentre nell'emendamento 5.9 si dice semplicemente: «utilizzando fondi disponibili sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici», come se ogni autorità avesse la possibilità di accedere direttamente a questi fondi, al di là e al di fuori di un qualche schema. Cioè, francamente io non riesco a capire che cosa voglia dire questo emendamento: non so se lei, senatore Nerli, è in grado di spiegarmelo. Si fa riferimento ai fondi disponibili sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici; nel testo proposto dal relatore si dice: «previa convenzione», cioè attraverso un accordo, mentre nell'emendamento 5.9 si ipotizza che i soldi possano essere presi direttamente e utilizzati.

In altre parole, io non capisco in che modo si utilizzino questi fondi. La mia è proprio una incapacità di comprendere quello che lei, senatore Nerli, propone. A me pare ovvio che, per la manutenzione delle parti comuni, vadano utilizzati i fondi disponibili sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici. La domanda che le pongo, senatore Nerli, è la seguente: come si accederebbe a questi fondi?

NERLI. Senatore Pischedda, da questo punto di vista l'emendamento 5.9 può anche essere riformulato; il problema è che la convenzione è un qualcosa di assolutamente discrezionale: il Ministero sulla base di cosa fa o non fa una convenzione?

PISCHEDDA. La convenzione la deve fare.

NERLI. Per esempio, i Comuni che si rivolgono alla cassa depositi e prestiti non fanno una convenzione; chiedono un finanziamento, c'è una graduatoria e la risposta può essere sì o no. Non capisco dove sia il problema.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Le ritroveremo tutte indebitate, così, le autorità portuali.

NERLI. È sempre il Ministro che dà loro i soldi, ma non capisco perchè debba fare una convenzione; quando arriveranno le richieste dirà se sono congrue o no.

PISCHEDDA. Se il nostro fosse un paese diverso, il Ministro farebbe una programmazione e allora valuterebbe, di fronte alla possibilità di fare una convenzione, la sua rispondenza agli obiettivi della programmazione. Mi pare che noi stiamo approvando una legge nella speranza che questo paese cambi; magari!

Annuncio voto contrario sull'emendamento 5.9.

VISIBELLI. Signor Presidente, chiedo la verifica del numero legale.

Non è pensabile che si debba procedere su una materia così importante a ranghi ridotti, atteso che siamo in sede deliberante.

Fra l'altro, qui sono venuti colleghi che hanno sostenuto un emendamento di interesse locale e se ne sono poi andati.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a fare l'appello dei senatori presenti.

GIOVANNIELLO, *segretario, fa l'appello nominale.*

PRESIDENTE. La Commissione non è in numero legale.

Pertanto, ai sensi dell'articolo 30, comma 3, del Regolamento, sospendo la seduta per un'ora.

*I lavori vengono sospesi alle ore 16,45 e sono ripresi alle ore 17,45.*

PRESIDENTE. Riprendiamo i lavori.

VISIBELLI. Signor Presidente, chiedo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a fare l'appello dei senatori presenti.

GIOVANNIELLO, *segretario, fa l'appello nominale.*

PRESIDENTE. La Commissione non risulta in numero legale.

Tolgo pertanto la seduta avvertendo che la Commissione tornerà a riunirsi martedì 23 marzo prossimo, alle ore 15, con lo stesso ordine del giorno.

*I lavori terminano alle ore 17,50.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOT.T.SSA MARISA NUDDA