

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

---

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

(Lavori pubblici, comunicazioni)

---

INDAGINE CONOSCITIVA  
SULLA SITUAZIONE DEL SISTEMA PORTUALE  
ITALIANO E SULLE PROSPETTIVE CONNESSE  
AGLI SVILUPPI DELLA NORMATIVA COMUNITARIA  
DI SETTORE

2° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 NOVEMBRE 2003

---

**Presidenza del presidente GRILLO**

**I N D I C E****Audizione del presidente dell'Associazione dei porti italiani (ASSOPORTI)**

* PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 11, 12 e <i>passim</i>	* AFFINITA . . . . .	Pag. 4, 11, 15 e <i>passim</i>
BRUTTI Paolo (DS-U) . . . . .	14, 15, 16		
DONATI (DS-U) . . . . .	16		
* MENARDI (AN) . . . . .	13, 15, 16		
* MONTINO (DS-U) . . . . .	11, 12		
* PESSINA (FI) . . . . .	11		
* ZANDA (Mar-DL-U) . . . . .	12, 18		

---

N.B.: Gli interventi contrassegnati con l'asterisco sono stati rivisti dagli oratori.

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le autonomie: Aut; Unione Democristiana e di Centro: UDC; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Lega per l'autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Udeur Popolari per l'Europa: Misto-Udeur-PE.*

*Intervengono il dottor Tommaso Affinita, presidente dell'Associazione dei porti italiani, e il dottor Luigi Robba, segretario generale della medesima associazione.*

*I lavori hanno inizio alle ore 15,40.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Audizione del presidente dell'Associazione dei porti italiani (ASSOPORTI)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione del sistema portuale italiano e sulle prospettive connesse agli sviluppi della normativa comunitaria di settore, sospesa nella seduta del 4 novembre scorso. Nella giornata di ieri ha avuto luogo l'audizione del direttore generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ingegner Silvio Di Virgilio (che peraltro ha consegnato una relazione scritta, a disposizione dei colleghi), il quale ci ha fornito interessanti informazioni in ordine al lavoro che sta completando il Ministero, proprio nella prospettiva di riesaminare la legge n. 84 del 1994.

Oggi è prevista l'audizione del dottor Tommaso Affinita, presidente dell'Associazione dei porti italiani (ASSOPORTI), che riunisce tutte le Autorità portuali del nostro Paese.

Ho partecipato, insieme ad alcuni colleghi, all'ultima assemblea nazionale della ASSOPORTI, nel corso della quale il presidente Affinita ha svolto alcune osservazioni meritevoli della nostra massima attenzione in ordine all'esigenza di riesaminare la normativa esistente e di svolgere una politica di sostegno per la valorizzazione del sistema portuale, nella logica di una economia sempre più globalizzata. Credo, quindi, che sarà estremamente interessante ascoltare quanto ci riferirà quest'oggi.

Questa indagine conoscitiva ha lo scopo di fornire alla Commissione un quadro complessivo del sistema portuale italiano poiché, anche a seguito dei fatti nuovi verificatisi, riteniamo che i tempi siano maturi per rivisitare la normativa vigente. Ieri l'ingegner Di Virgilio ci ha riferito che, seppur non ancora ratificata, è pressoché completata la direttiva della Unione europea sui sistemi portuali.

Le delibere della Commissione, le questioni relative alla *security* e alle nomine dei presidenti delle autorità, le questioni di incompatibilità relative alla riforma del Titolo V della Costituzione che si riferiscono alla compatibilità tra le istruttorie riguardanti i piani regolatori comunali e portuali, la loro velocizzazione e tempistica, sono tutti temi che il presidente Affinita conosce bene e che formeranno oggetto dell'audizione odierna. Pertanto, cedo immediatamente la parola al nostro ospite, che ringrazio

per aver accolto l'invito e saluto qui al Senato, dove per molti anni ha svolto l'incarico di dirigente in modo davvero brillante: era direttore del personale quando rivestivo la carica di questore.

*AFFINITA*. Ringrazio il presidente Grillo anche per le notazioni personali, che ovviamente non mi lasciano indifferente. Ho trascorso molti anni della mia vita al Senato ed, in particolare, in quest'Aula (15 anni) come Segretario della 8<sup>a</sup> Commissione permanente.

Voglio anche esprimere, a nome di ASSOPORTI, il più vivo apprezzamento per l'iniziativa che il presidente Grillo e l'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato hanno assunto con l'avvio di questa indagine conoscitiva.

Come ha già ricordato il presidente Grillo, da tempo ASSOPORTI ha sottolineato l'esigenza di una rivisitazione della legge n. 84 del 1994. Con ciò non si intende in alcun modo prevedere una controriforma. Infatti, alla luce dell'esperienza applicativa maturata in quasi dieci anni, ASSOPORTI ritiene che l'impianto istituzionale e l'assetto ordinamentale introdotti dal legislatore nel 1994 mantengano una loro complessiva validità. La scelta, operata con la legge n. 84, di distinguere nettamente l'attività di movimentazione dei nostri porti, affidandola all'iniziativa privata, e di introdurre il modello dell'*authority*, cioè il modello di un ente regolatore che presieda all'attività del porto, al rispetto delle regole, alla gestione dei beni demaniali ed alla grande politica di infrastrutturazione, si è rivelata molto felice ed in questi anni ha prodotto i suoi effetti. Infatti, la portualità italiana è cresciuta in tutti i suoi comparti ed ha recuperato capacità competitiva nel Mediterraneo rispetto alle portualità francese e spagnola: si è prodotto un significativo aumento dei traffici sia in termini commerciali sia di passeggeri anche in riferimento alle grandi portualità del Nord Europa, i nostri competitori principali, dotati di esperienza, capacità e forte dinamismo. Quindi, l'impianto istituzionale ha funzionato e l'assetto ordinamentale ha certamente contribuito a far crescere i nostri porti. Le grandi dinamiche dei mercati internazionali, dalla riscoperta della centralità del Mediterraneo al riutilizzo della direttrice Suez-Gibilterra lungo le rotte provenienti dall'Est asiatico, la capacità del sistema portuale italiano di intercettare gli attuali preponderanti traffici nel Mediterraneo e le innovazioni istituzionali hanno contribuito alla crescita dei nostri porti. Come ha già evidenziato il presidente Grillo, in ogni impianto normativo una buona ed approfondita manutenzione non guasta. Forse è giunto il momento, a giudizio di ASSOPORTI, di mettere mano ad alcuni meccanismi della legge n. 84 che si sono rivelati punti di criticità e di maggiore debolezza rispetto all'impianto complessivo.

ASSOPORTI insiste innanzitutto sulla salvaguardia e su una maggiore caratterizzazione del modello istituzionale di autorità portuale: deve cioè essere salvaguardata la soggettività istituzionale delle autorità portuali affinché rimangano enti di rilevanza nazionale per la gestione dei porti maggiori. ASSOPORTI è contraria ad un ridimensionamento del ruolo delle autorità portuali, ad una sorta di loro regionalizzazione stri-

sciante perché la dimensione attraverso la quale operano i grandi porti nazionali non è quella regionale; i grandi bacini di riferimento della nostra portualità (si pensi a Genova, a Napoli, a Venezia, a Trieste) hanno dimensioni che travalicano sicuramente l'ambito regionale. Quindi, qualunque scelta che volesse costringere le autorità portuali ad un modello di tipo regionale sarebbe, a giudizio di ASSOPORTI, sbagliata. Ciò non significa che non si possano immaginare forme di cooperazione, di sussidiarietà e di integrazione anche con la portualità regionale minore: si devono trovare punti di contatto e di collaborazione, salvaguardando però il ruolo istituzionale di enti pubblici nazionali delle autorità portuali.

Corollario indispensabile di questa nostra posizione è un più forte riconoscimento di autonomia amministrativa, organizzativa e soprattutto finanziaria per le autorità portuali. Attualmente le autorità portuali hanno fonti interne di finanziamento che derivano in particolare dai canoni demaniali e dai diversi tipi di tasse portuali percepite. Tuttavia, per quanto riguarda la politica di infrastrutturazione, esse dipendono dallo Stato, cioè dalle periodiche assegnazioni di flussi finanziari attraverso i «collegati» alla legge finanziaria e le leggi particolari, come da ultimo la legge n. 413 del 1998. Si auspica a tale proposito un'inversione di tendenza perché, nell'ottica di valorizzazione del ruolo delle autorità portuali, si chiede una autonomia finanziaria che si concretizzi non soltanto nella piena attribuzione alle stesse autorità portuali delle tasse attualmente percepite nei porti (tasse di ancoraggio e tasse portuali) ma soprattutto – questo è l'elemento di grande novità – una compartecipazione al gettito erariale prodotto nei porti; mi riferisco in concreto al gettito applicato dalle Dogane alle merci che transitano nei porti. Come ho evidenziato nel corso della nostra Assemblea (che il presidente Grillo ha avuto la cortesia di ricordare), si tratta di una forma di federalismo portuale, nel senso di lasciare quote della ricchezza prodotta (da stabilire e con la necessaria gradualità) ai porti stessi; reperendo *in loco* le risorse attraverso quello che ciascun porto è in grado di produrre si evita che il finanziamento della grande politica di infrastrutturazione sia legato a periodiche devoluzioni di risorse da parte dello Stato. Tale ipotesi rappresenta un incentivo all'efficienza e alla produttività perché quanto più un porto riesce a produrre in termini di traffici, quindi quanto più lo Stato riesce a riscuotere in termini di gettito erariale e doganale, tanto più aumenta la ricchezza locale. Ci siamo posti anche il problema della perequazione perché il gettito potenziale derivante dal porto di Genova è chiaramente diverso da quello dei porti di Bari, di Messina o di Catania. Dobbiamo pertanto immaginare un sistema perequativo attraverso l'istituzione di un fondo nazionale, comunque alimentato da quel gettito, da distribuire all'interno della portualità nazionale per consentire quindi un armonico sviluppo del sistema portuale italiano.

Un elemento critico, evidenziato dal presidente Grillo, è la pianificazione e la realizzazione delle opere portuali. Questo è il tema di maggiore criticità presente nella legge n. 84, così come è venuto evidenziandosi nei nove anni di applicazione: non deve ripetersi l'esperienza del piano regolatore del porto di Genova, la cui approvazione è giunta dopo ben cinque

anni dalla sua iniziale elaborazione; altrimenti, i nostri porti andranno fuori mercato perché i grandi operatori dello *shipping* internazionale non aspetteranno cinque anni per conoscere le scelte progettuali di un grande porto come quello di Genova e si posizioneranno in porti a noi concorrenti del Mediterraneo o del Nord Europa. La farraginosità e la lentezza delle procedure italiane per giungere alle intese con i comuni nelle diverse fasi di approvazione di un piano regolatore portuale, così come previsto dall'attuale legge n. 84, è un fardello troppo pesante per la portualità italiana che potrebbe non sostenere la domanda forte e dinamica proveniente dai mercati internazionali.

ASSOPORTI propone pertanto di riconsiderare la procedura relativa all'approvazione dei piani regolatori, fissare termini molto precisi per l'intesa con i comuni; punto critico forte, spesso elemento di conflitto tra il piano regolatore portuale e quello comunale o le scelte urbanistiche di una città. Ricordate anche che i nostri principali porti sono storici, nati in contiguità fisica con i centri urbani, di cui costituiscono segmenti importanti con situazioni di attrito inevitabili. Si devono pertanto trovare punti di equilibrio nell'indicare termini precisi per l'intesa, nella predisposizione di conferenze di servizi sotto l'egida delle Regioni: infatti, quando non si raggiunge l'intesa, l'intera procedura si blocca ed i piani regolatori rimangono paralizzati. Si devono trovare forme e modi per sciogliere la conflittualità paralizzante, snellire le procedure di approvazione da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici e di valutazione d'impatto ambientale, senza rinunciare alla tutela ambientale. Ipotizziamo l'istituzione di una commissione tecnica integrata (Consiglio superiore dei lavori pubblici e Ministero dell'ambiente) che effettui un'analisi unica dei progetti dei piani regolatori, cui segue l'approvazione della Regione, come previsto dalla legge n. 84.

Questo è un punto focale: qualora si volesse mettere mano alla legge n. 84, dovranno comunque essere affrontati i modi, la forma, la tempistica e la costruzione di questi procedimenti che portano all'approvazione dei piani regolatori, nella consapevolezza che i mercati, i grandi operatori dello *shipping* non aspettano certo cinque anni. Ho riportato l'esempio più recente di Genova ma altri piani sono stati addirittura bocciati, altri sono fermi nelle diverse fasi procedurali. Le dinamiche che ci pongono i mercati internazionali sono difficilmente compatibili con i tempi previsti dall'attuale legislazione.

Un altro tema da affrontare è l'assetto istituzionale dell'autorità portuale, il ruolo del presidente e dei Comitati portuali. Si possono snellire i comitati portuali, attualmente composti da 21 componenti, incluso il presidente, alleggerendo talune delle sue componenti, con l'accorpamento di alcune rappresentanze imprenditoriali, degli operatori presenti nel porto e della componente sindacale, attualmente composta di 6 unità, riducibile a quattro unità e della componente delle varie istanze di tipo imprenditoriale, riducibile anch'essa a quattro unità, in modo da arrivare ad un comitato composto da 16 membri.

Consideriamo inoltre non sempre felici le esperienze delle commissioni consultive che ci aiutano nel rilascio delle concessioni demaniali e delle autorizzazioni per le imprese portuali. L'esperienza è piuttosto variegata; l'ipotesi che avanziamo è quella di riassorbire integralmente le competenze delle commissioni consultive nei comitati portuali, abolendo un duplice dibattito, perché inevitabilmente le discussioni svolte in commissione consultiva rimbalzano in sede di comitato portuale. Tanto vale allora abolirle e affrontare i problemi direttamente in sede di comitato portuale in cui è forte la rappresentanza sia delle componenti imprenditoriali sia del mondo del lavoro.

Il presidente Grillo ha fatto accenno alle procedure di nomina dei presidenti che negli ultimi mesi hanno attirato l'attenzione: ASSOPORTI considera particolari i casi di Livorno e di Trieste. Probabilmente difficoltà locali hanno reso difficile il raggiungimento dell'intesa tra il Ministro e le Regioni, creando difficoltà e giungendo infine al commissariamento di alcuni porti, in particolare quello di Livorno, oggetto di maggiore tensione e polemica. Questa è una distorsione del sistema, dovuta piuttosto a fattori contingenti. ASSOPORTI ritiene che la procedura immaginata dal legislatore nel 1994, cioè la designazione da parte di enti locali (Camera di commercio, Comuni e Provincie) la necessaria intesa con la Regione, la scelta da parte del Ministro ed il voto delle Commissioni parlamentari devono rimanere in quanto incardinano la rappresentatività del presidente dell'autorità portuale nella realtà locale, conferendogli poi una valenza nazionale.

Appare auspicabile soprattutto pensare a come uscire da situazioni in cui l'intesa si riveli impossibile per uscire da una *impasse* che ha portato al commissariamento di alcune autorità portuali: tentata la via dell'intesa, si può, ad esempio, attribuire al Ministro la facoltà di decidere e dare all'autorità portuale l'organo ordinario, un presidente. È molto meglio disporre di un presidente nella pienezza delle sue funzioni che di un commissario che necessariamente si trova in una situazione di precarietà e non dispone di un comitato portuale nella pienezza delle sue competenze. Certamente non è una situazione auspicabile soprattutto per i grandi porti che hanno bisogno di essere governati in modo istituzionalmente corretto. Un ulteriore punto di grande rilievo, a nostro giudizio, è quello di fare maggiore chiarezza nella ripartizione delle competenze tra autorità marittime (cioè le capitanerie di porto) e autorità portuali. È una zona grigia che la citata legge n. 84 non volle o non poté risolvere nove anni fa. Si tratta, allora, di chiarire con maggiore precisione i compiti in capo alle autorità portuali e alle capitanerie di porto negli ambiti portuali. Nell'ottica di valorizzare il ruolo delle autorità portuali, ASSOPORTI chiede che le medesime siano responsabili di tutto ciò che attiene alla dinamica e all'operatività dei porti (dalla circolazione stradale alle decisioni in relazione alla politica degli accosti, alla destinazione delle banchine).

Le capitanerie devono occuparsi di sicurezza soprattutto in mare e svolgere compiti di guardia costiera, istituzionalmente più rispondenti alla loro vocazione e preparazione professionale. Bisogna, però, prendere

realisticamente atto dell'esistenza delle autorità portuali in quanto soggetti di *governance* dei nostri porti e che a questo diverso assetto ordinamentale, introdotto nel 1994 che si chiede sia ulteriormente valorizzato con la rivisitazione della legge n. 84, corrisponda una adeguata e chiara ripartizione delle competenze.

Quanto alla revisione della classificazione dei porti, si auspica uno snellimento ed una semplificazione della ripartizione. La costruzione di sistemi portuali, vale a dire di processi di aggregazione di portualità minori intorno alle autorità portuali già esistenti, come è già concretamente avvenuto nella Regione Lazio, laddove attorno all'autorità portuale di Civitavecchia si sono aggregati porti minori come Fiumicino e Gaeta, può essere una via perseguibile in un'ottica di collaborazione e non di conflitto con le Regioni: attorno ad un soggetto che dispone di un *know-how*, di un'esperienza maturata come autorità portuale, le portualità regionali possono crescere e a loro volta essere valorizzate. Quindi, i sistemi portuali intesi in questi termini possono essere sicuramente utilizzati.

L'Associazione delle autorità portuali, che rappresento, è critica nei confronti di un'ulteriore proliferazione di autorità portuali, attualmente 23, anche se in tal modo aumenterebbero gli associati, poiché si finirebbe per svilire il modello istituzionale. Non si può pensare di ricorrere anche per porti di minori dimensioni all'istituzione di autorità portuali. La via più ragionevole e razionale è sicuramente quella dell'accorpamento, dell'aggregazione di portualità minori, attualmente attribuite per competenza alla responsabilità della Regione, intorno ad autorità portuali già esistenti.

Una tematica molto importante è poi quella del lavoro portuale, dall'organizzazione del lavoro nei nostri porti. Vi sono alcuni punti critici che, al di là di questa indagine conoscitiva, il Governo dovrebbe affrontare rapidamente: mi riferisco, in particolare, alle modalità di retribuzione delle giornate di mancato avviamento al lavoro (la cosiddetta IMA) dei lavoratori delle ex compagnie portuali o comunque delle imprese che operano in porto. Si tratta di una vicenda che si trascina da tempo e che, come è noto, si è risolta in modo precario attraverso l'applicazione dei meccanismi della cassa integrazione, concepita per altri settori (ad esempio, per gli edili) quindi difficilmente applicabile al mondo portuale. In questo caso, vi è un coinvolgimento delle competenze non solo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ma anche del Ministero del lavoro: occorrerebbe individuare meccanismi che consentano all'IMA di consolidarsi e, quindi, di affrontare situazioni di precarietà, di mancato avviamento al lavoro che altrimenti potrebbero innescare meccanismi di conflittualità nei nostri porti. Tutto ciò naturalmente non è auspicato dalle autorità portuali, che considerano la collaborazione e la cooperazione con i sindacati e con il mondo del lavoro elementi importanti di gestione dei porti: innescare sulle banchine le vecchie stagioni conflittuali che il nostro Paese ha già vissuto 20-25 anni fa certamente non sarebbe di alcun aiuto.

È molto importante anche la questione relativa alla piena attuazione dell'articolo 17 della legge n. 84 del 1994 che prevede l'Agenzia del lavoro, che necessita ancora di un regolamento attuativo. È stato avviato un



discorso con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ma vi sono ancora disparità di valutazioni rispetto all'utenza portuale. Si tratterebbe di dare coerente attuazione all'articolo 17, arrivando alla costituzione delle Agenzie del lavoro che potrebbero rappresentare un punto di approdo istituzionalmente più consolidato all'interno dei porti.

Come ha ricordato poc'anzi il presidente Grillo, recentemente il Comitato di conciliazione ha approvato il testo della proposta di Direttiva europea sull'accesso al mercato dei servizi portuali che a breve andrà alla ratifica del Consiglio e del Parlamento: valutiamo positivamente questa Direttiva per gli elementi di trasparenza e di efficienza che introduce nel sistema portuale. In ogni caso, prima di esprimere una valutazione compiuta, si verificherà concretamente il punto di approdo finale.

Infine, vorrei accennare al tema della *security* che è stato disciplinato a livello internazionale con le norme approvate a Londra, alla fine dell'anno scorso, in sede di Organizzazione marittima internazionale (IMO). Come è noto, dopo l'11 settembre, il tema della sicurezza, non solo del trasporto aereo ma anche di quello marittimo, è diventato di grande attualità. Le norme IMO prevedono una serie cospicua di adempimenti per il vettore marittimo, cioè la nave, ma soprattutto per gli impianti portuali, stabilendo l'implementazione nei vari ordinamenti nazionali di misure quali l'identificazione dell'autorità nazionale preposta alla *security* delle autorità locali che nei singoli porti dovrebbero presiedere a tale attività, la valutazione di vulnerabilità dei porti con l'individuazione dei punti critici che espongono maggiormente la nostra portualità alle minacce del terrorismo internazionale e la costruzione di piani di *security* che stabiliscano le misure da adottare di fronte a minacce ed a situazioni di emergenza. A livello nazionale, il ministro Lunardi ha istituito un comitato interministeriale, di cui fanno parte anche ASSOPORTI, capitanerie, dogane, imprenditori privati, guardia di finanza e tanti soggetti interessati alla vita dei porti. Proprio in questi giorni stiamo lavorando per giungere a conclusione visto che si sono incontrate delle difficoltà con il Ministero dell'interno che vanta competenze in termini di sicurezza più generale e con le capitanerie di porto. Spero che in questi giorni si riesca a trovare una situazione di equilibrio fondata sul semplice principio che l'attività di pianificazione richiesta dall'IMO, cioè la valutazione e i piani di *security*, deve essere svolta dalle autorità portuali che conoscono i loro porti ed i loro operatori per cui sono più consapevoli di come garantire la sicurezza. Nello stesso tempo, le capitanerie di porto, la guardia di finanza e gli altri soggetti che operano nei nostri porti potranno essere preposti alla gestione ordinaria e fronteggiare le minacce di *security* che concretamente potranno verificarsi. Come ASSOPORTI e come autorità portuali rivendichiamo pertanto il diritto di lavorare svolgendo un ruolo di protagonisti nella costruzione degli strumenti di pianificazione.

In riferimento alle Reti transeuropee di trasporto, ricordo che il 1° ottobre 2003 la Commissione europea ha formalizzato la proposta di decisione intesa a rivedere gli orientamenti comunitari della TEN-T che, come si legge sui giornali, proprio in questi giorni sono oggetto di pole-

miche. La portualità italiana, come tutto il sistema Paese, è molto interessata a queste opere di grande infrastrutturazione, ai Corridoi plurimodali, alle trasversali ferroviarie che il rapporto Van Miert, nella famosa lista delle 29 opere, ha previsto anche per l'Italia. Permettetemi l'unico accenno a Bari, alla Puglia ed al Mezzogiorno. Sono interessatissimo al Corridoio n. 8 che collega il Mezzogiorno d'Italia e l'Europa comunitaria con i Paesi dell'Est Europa poiché si sviluppa lungo la direttrice Bari-Durazzo-Skopje-Varna. Il Corridoio n. 8 è come un'araba fenice che appare e scompare dai *radar* comunitari. Come ha promesso il ministro Lunardi, vorremmo fortemente che il Corridoio n. 8 fosse recuperato nella lista delle priorità del rapporto Van Miert ma vedo con preoccupazione in questi giorni che persino il Corridoio n. 5 è in pericolo. Sono venuto in questa sede con l'intenzione di perorare la causa del Corridoio n. 8 ma mi trovo a dover dire a voi di fare attenzione a non pregiudicare il tracciato del Corridoio n. 5. Guai se il Corridoio n. 5 non fosse realizzato essendo una infrastruttura viaria decisiva per tutta l'economia italiana e padana in particolare. Se si dovesse avere un tracciato transalpino è chiaro che l'Italia, e soprattutto la parte fondamentale della nostra economia, insediata lungo il corso del Po, verrebbe tagliata fuori da un corridoio plurimodale certamente decisivo. L'infrastruttura ferroviaria Torino-Lione, che sembrava essere di assoluta priorità, rischierebbe di passare in secondo piano.

Nell'ambito del semestre di presidenza italiana, spero che a dicembre, in occasione del prossimo Consiglio, laddove si prenderanno le ultime decisioni sulla famosa lista Van Miert, che sembra diventata una *short list* composta da 17 e non più da 29 opere da realizzare, la parte italiana sappia difendere bene i propri interessi, in particolare i Corridoi nn. 5 e 8, essenziali per l'economia del Paese e per la nostra portualità. Si pensi al porto di Trieste, tagliato fuori dal Corridoio n. 5. È evidente che il baricentro dei traffici portuali si sposterebbe inevitabilmente verso i porti del Nord Europa; la mancata realizzazione del Corridoio n. 8 porterebbe i Balcani a fare traffici con l'Europa attraverso altre direttrici di traffico che taglierebbero fuori sicuramente l'Italia ed il Mezzogiorno.

Mi sono permesso di avanzare queste forti preoccupazioni da rivolgere in primo luogo al Governo, visto il breve tempo a disposizione per l'assunzione di queste scelte. Seguono il ponte sullo Stretto, l'asse ferroviario Genova-Basilea-Rotterdam-Anversa. Dovrebbe in sostanza essere salvaguardato tutto il pacchetto inizialmente previsto dal rapporto Van Miert.

Tornando, in conclusione, alla riforma della legge n. 84 mi permetto di rivolgere un accorato appello nel senso di procedere in tempi rapidi, dopo che l'8<sup>a</sup> Commissione permanente ha avviato questa fase conoscitiva sulla portualità. Se si trasmette senso di precarietà agli operatori ed alle autorità portuali intorno ad una legge, allo stato oggetto di attenzione del Parlamento, e non ne chiudiamo la fase di rivisitazione in tempi ragionevoli, faremo cosa certamente non utile alla portualità. L'auspicio di ASSOPORTI pertanto - con la più ampia disponibilità a supportare il Parla-

mento in tutte le scelte che sovranamente vorrà adottare – è di giungere rapidamente alla rivisitazione formale della legge n. 84.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Affinita per la chiarezza espositiva che rappresenta motivo di seria riflessione su questa rilevante questione.

Dichiaro aperta la discussione.

PESSINA (FI). Vorrei conoscere l'attuale partecipazione sulle entrate erariali e, in caso positivo, a quanto essa ammonti, visto che il Presidente ha parlato di una soluzione di natura finanziaria a proposito dell'autonomia portuale, ipotizzando una eventuale trattenuta percentuale sul gettito erariale e doganale.

AFFINITA. Attualmente non è previsto alcunché. La novità della nostra proposta è di consentire proprio una compartecipazione dei porti. Oggi le opere infrastrutturali sono alimentate da accantonamenti fatti sulla legge finanziaria ma le Autorità portuali non partecipano al gettito erariale prodotto dai nostri porti. Partecipiamo a tre tasse portuali, anche se, per la verità, una di esse ci è ancora trattenuta per il 50 per cento perché serve a pagare i debiti accumulati negli anni scorsi dai vecchi enti portuali, penalizzando le nuove autorità portuali. L'autonomia finanziaria sarebbe pertanto una novità: compartecipare cioè al gettito erariale prodotto e raccolto dalle Dogane nei nostri porti.

PRESIDENTE. Oltre agli interventi forfettari pagati sempre a piè di lista, lo Stato ha comunque consolidato i debiti ed ha pagato miliardi e miliardi per mandare i lavoratori portuali in prepensionamento a 38, 40 e 43 anni; vedi i migliaia di dipendenti del porto di Genova mandati in prepensionamento.

Il consolidato storico è di uno Stato che ha fatto tutto, compreso l'accollo dei debiti per la sciagurata gestione delle compagnie e dei lavoratori portuali che hanno «squilibrato» il bilancio dello Stato. Poiché i debiti contratti dallo Stato in tale settore si stanno esaurendo, è il momento propizio per avviare una nuova fase di federalismo, cioè di corresponsabilizzazione al gettito da parte delle autorità portuali. Il problema è che solo alcuni porti sono in attivo.

PESSINA (FI). Il meccanismo perequativo dovrebbe consentire ciò?

PRESIDENTE. Chi fa l'istanza di compensazione?

AFFINITA. Un fondo nazionale gestito dal Ministero.

PESSINA (FI). Vi è una certa imprenditorialità.

MONTINO (*DS-U*). Ho un dubbio soprattutto sulla questione posta dal rappresentante dell'ASSOPORTI relativa alla partecipazione al gettito fiscale perché, a parte i porti di una certa valenza, vi è un problema di perequazione tra le varie strutture portuali. Vi è comunque un problema di principio più generale: se intraprendiamo questa strada seguiranno richieste da altre parti e di altra natura.

PRESIDENTE. Il presidente Affinita sostiene che i singoli porti dovrebbero beneficiare della compartecipazione ma ricordo che anche le Regioni hanno già detto che intendono partecipare perché i porti fanno parte del loro territorio.

MONTINO (*DS-U*). Giustamente. Si apre quindi un'ulteriore contraddizione perché il traffico si sviluppa sul territorio regionale anche se il porto di Genova, ad esempio, non può essere considerato di carattere e di interesse esclusivamente regionale ma nazionale ed internazionale. Inoltre, ciò aprirebbe sicuramente la strada a rivendicazioni di analoga natura per altri sistemi (Regioni, province, comuni interessati e così via), con problemi di tipo autonomistico e istituzionale di non poco conto. Nel merito, dunque, vorrei esternare qualche dubbio.

La seconda questione riguarda l'approvazione degli strumenti urbanistici. È vero che molte volte ci troviamo di fronte a procedure defatiganti e lunghissime non solo per responsabilità dei comuni ma anche per l'*iter* proprio dell'approvazione dei piani regolatori delle aree portuali che chiamano in causa molti soggetti e da ultimo la stessa Regione per l'approvazione definitiva. Il problema dei piani non riguarda solo i porti, ma chiama in causa il sistema generale dell'approvazione dei piani regolatori. Oggi il piano regolatore classico urbano segue una trafila abbastanza complessa. Molte volte i consigli comunali (ad esempio, nel Lazio) adottano un piano regolatore, ma la Regione impiega tre o quattro anni per l'approvazione definitiva di una semplice variante di piano. A Roma, ad esempio, si registrano situazioni abbastanza preoccupanti e scandalose: la variante per la salvaguardia di circa 40.000 ettari di territorio adibito a parco non giunge ad approvazione da ben cinque anni.

Per quanto riguarda l'approvazione degli strumenti urbanistici e l'integrazione dell'attività di pianificazione e programmazione delle aree portuali con quelle urbane la normativa vigente si appresta ad essere modificata, con imprevedibili risvolti, da parte dell'atto Senato n. 2518, collegato di fatto alla legge finanziaria per l'anno 2004. All'articolo 32 del cosiddetto «decretone» viene prevista la messa in mora dei comuni; anzi si stabilisce che il consiglio comunale può essere addirittura sciolto se i comuni al di sopra dei mille abitanti sono sprovvisti degli strumenti urbanistici generali, senza con ciò prevedere nessuna norma nei confronti di quelle Regioni che fanno trascorrere ingiustificatamente molto tempo prima di approvare lo strumento urbanistico stesso.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Il presidente Affinita ha accennato al caso specifico dell'approvazione del piano regolatore del porto di Genova, per cui sono stati necessari cinque anni. Vorrei sapere se questi cinque anni sono dipesi da pigrizia, distrazione, svogliatezza delle istituzioni, dai numerosi passaggi procedurali che oggettivamente hanno reso impossibile una soluzione del problema in tempi ragionevoli oppure se sono trascorsi a causa di problemi di fondo e delle differenti opinioni sul piano regolatore, che possono risultare rilevanti per il porto, per il comune o per la stessa Regione.

Inoltre, vorrei sapere se, al di là del collegamento tra autorità portuale, piani regolatori dei porti e dei comuni, esiste un luogo nel quale la pianificazione abbia una dimensione più vasta. Chiedo, cioè, se vi è una connessione o un rapporto con i piani ferroviari ed autostradali. Cito l'esempio delle autostrade del mare, un tema di cui il nostro Paese parla molto (anche se poi fa poco) in alternativa ad altre soluzioni più difficili e meno sopportabili per il territorio. Proprio qui al Senato, nelle scorse settimane, abbiamo parlato dell'Aurelia e del collegamento tra Civitavecchia e Livorno; anche in quella sede, molti colleghi hanno proposto (mi sembra anche la senatrice Donati) di sviluppare qualcosa di diverso, individuando nelle autostrade del mare un corridoio utile almeno per il trasporto delle merci, che possa essere sostitutivo di una infrastruttura che non sapremmo come realizzare in terraferma. Chiedo, dunque, se esiste una sede istituzionale o una sede tra le varie istituzioni economiche nella quale analizzare ed istruire tali temi per arrivare a decisioni di carattere strategico.

MENARDI (*AN*). Prendo spunto dall'intervento del senatore Montino per sottolineare, a proposito della questione relativa alla redazione dei piani regolatori del porto e alle procedure oggi utilizzate, che a mio avviso dovrebbe essere prevista una diversa regolamentazione. Peraltro, nei giorni scorsi, ho presentato un disegno di legge relativo alle modifiche e alle integrazioni della legislazione in materia portuale, non ancora assegnato alla Commissione. All'articolo 3 di tale disegno di legge si fa riferimento proprio alla programmazione e alla realizzazione delle grandi infrastrutture ed opere in ambito portuale. In particolare si stabilisce che il piano regolatore dei porti dovrebbe essere adottato dall'autorità portuale. Sono previsti inoltre una serie di passaggi per l'espressione dei pareri che vedono il coinvolgimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e di quello dell'ambiente. Tuttavia ritengo del tutto evidente che la realizzazione urgente di queste opere non possa essere lasciata, come abbiamo fatto negli anni passati per tutte le grandi opere di infrastrutturazione del Paese, ad un dibattito sfilacciato tra i soggetti istituzionali, svolto sovente anche in modo casuale. Da almeno un paio di anni in Commissione ripeto che il piano strategico delle opere pubbliche, presentato dal Governo, discutibile e discusso, non apporta nessuna novità straordinaria rispetto alle esigenze di realizzazione delle opere pubbliche comprese in quel piano. Mi riferi-

sco alla legge obiettivo perché, purtroppo o per fortuna, alcune opere, dalle autostrade alle opere ferroviarie, sono ineludibili.

In base alla mia esperienza anche professionale ho riscontrato che il risultato delle infinite discussioni sulle opere stradali, sui tracciati compatibili o, nell'ambito delle opere portuali, sulla localizzazione di determinate strutture è stato sovente l'opposto delle migliori intenzioni: l'opera viene comunque realizzata e non sempre è realizzata nel modo migliore o secondo le previsioni. Credo debbano essere effettuate verifiche certe e che debbano essere coinvolti tutti i soggetti interessati ma l'*iter* deve essere sufficientemente snello per raggiungere una decisione compatibile con le esigenze di attività della struttura.

Si stabilisce pertanto che l'autorità portuale dunque propone i progetti ai comuni che li valutano. Se vi è l'intesa si chiude la partita; altrimenti interviene la Regione e si procede a verifica. Sono previsti degli *step* legati al silenzio-assenso cosicché l'*iter* si conclude in tempi ragionevoli e non come accade oggi per cui, come è stato denunciato, a distanza di 5 anni nessuno ha fornito una risposta, lasciando tutto inalterato.

L'obiettivo ed il contributo della nostra Commissione è essere un legislatore attento per fornire ai soggetti attuatori del piano regolatore strumenti necessari perché tutto quanto sia eseguito in modo celere, compatibilmente con i tempi di vita di un sistema economico che non può aspettare; vedi le autostrade del mare. Siamo in ritardo e pensare di allungare ulteriormente i tempi per approvare questi strumenti normativi è il peggiore servizio che possiamo fare. Possiamo invece dare un grande contributo. La scorsa settimana ho pertanto predisposto un disegno di legge che nei prossimi giorni sarà formalmente consegnato agli uffici preposti.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Ho davanti ai miei occhi il sistema del trasporto aereo, che vive una situazione analoga all'iniziativa in corso, realizzata all'epoca con maggiore cogenza a causa della spinta emotiva dettata dalla catastrofe appena avvenuta, senza peraltro a distanza di due anni e mezzo concludere nulla.

Non vorrei intraprendere una strada che porta ad un binario morto: tra le varie cause che hanno impedito la realizzazione del progetto del trasporto aereo si annovera la sovrapposizione ad un dibattito, vivo tra tutti i componenti della 1<sup>a</sup> Commissione permanente e di quelle di merito senza particolari distinzioni di colore politico, sulla sicurezza del trasporto aereo, di una proposta di legge non di nostra iniziativa, difesa a spada tratta come se su di essa dovesse reggersi una maggioranza di Governo, il cui risultato è stato lo sfrangiamento. Eviterei pertanto questa strada.

Sono meritori i disegni di legge dei colleghi che ringrazio per il loro impegno. Tale discussione, però, dovrebbe servire a analizzare le varie sfaccettature del problema. Non possiamo pertanto non inserire nella discussione il tema del Titolo V della Costituzione che assegna diverse competenze alle Regioni, ai comuni ed alle provincie, che si riverberano sulle competenze dei porti. Dovremmo riflettere sull'applicazione della riforma del Titolo V ma non possiamo pensare che, dopo quanto accaduto, il si-

stema del rapporto tra porto e territorio resti il medesimo. Anche un grandissimo porto, fortemente integrato con il suo territorio circostante, non vive solo con un sistema portuale internazionale ma della possibilità di avere un interscambio con il territorio: la mancanza di tale relazione tra i porti ed il loro *hinterland* ha determinato e determina le strozzature a noi note contro le quali abbiamo combattuto con enorme difficoltà. Si parla di autostrade del mare che non si possono realizzare in assenza di un sistema di collegamento tra porti, i sistemi di trasporto terrestri o aerei alle spalle degli stessi. Poiché il rapporto tra porto e territorio non è una caratteristica dei soli porticcioli ma di ogni porto, è naturale che, fatta la tara delle esigenze professionali di natura strettamente portuali che nelle autorità portuali devono esistere per chi gestisce un porto, tutti gli aspetti che riguardano il rapporto tra il porto ed il territorio fanno sì che dovrebbe essere fortemente integrata la direzione del porto con il governo della città e del territorio della Regione. Seguendo questa linea di pensiero si arriva ad una modifica drastica dell'attuale struttura delle autorità portuali. Immagino che, se il sindaco o il comune, l'assessore ai trasporti o la Regione sono impegnati in prima persona per la funzionalità di un porto e decidono a quel livello un piano di sviluppo non possono nel consiglio comunale o in quello regionale frapporre ostacoli e indugi rispetto ad una decisione da loro stessi assunta. In tal senso più è integrato il sistema più è facile che funzioni correttamente. Sono consapevole del fatto che vi sono anche inerzie burocratiche oggettive; tuttavia si eliminano degli ostacoli perché, quando si discute nel consiglio comunale, non si esamina una proposta avanzata da una autorità terza, che pensa solo ai suoi affari, a sviluppare i suoi interessi, ad avere più traffici, senza occuparsi dell'impatto con il territorio circostante.

Se è vero che è stato impiegato molto tempo (cinque anni) per realizzare il porto di Genova si deve pur dire che è bellissimo a differenza del porto di Napoli, bruttissimo e assolutamente distaccato dalla città. Tale esperienza ha dimostrato che i porti non sono zone extra-territoriali, che devastano all'interno dei quali si può fare qualsiasi cosa. Questo, a mio avviso, è un aspetto importante.

Proprio nello spirito di lavorare insieme si potrebbero utilizzare per alcuni porti con certe caratteristiche dimensionali e di traffico gli strumenti delle opere strategiche. Se venissero ben delimitati, se si stabilissero una interazione con il territorio ed una presenza delle amministrazioni locali e regionali più forti dell'attuale, proporrei di utilizzare gli strumenti previsti dalla legge n. 443 del 2001.

MENARDI (AN). Il problema non si pone perché ciò è già consentito. Se il Governo, su spinta di qualcuno, decidesse di inserire il porto di Napoli tra le opere strategiche, potrebbe farlo. Stiamo discutendo un aspetto diverso.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). intendo proporre una modifica della struttura dell'autorità portuale per renderla funzionale alla rappresentanza del territorio.

*AFFINITA*. Il sindaco e il presidente della Regione fanno già parte dei comitati portuali: le scelte operate in sede di autorità portuale sono già condivise (laddove lo sono) dal sindaco, nonché dai presidenti della Regione e della provincia.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Bisogna prevedere un sistema più integrato, superando il fatto che la decisione su una autorità portuale sia esterna al territorio ed eliminando le camere di commercio.

MENARDI (*AN*). La scelta dell'autorità portuale viene fatta dalla Regione.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Non è vero! Forse a Livorno o a Trieste è stata fatta dalla Regione? Cerchiamo di capirci. Diamo una soluzione al problema istituzionale nel senso di integrare fortemente la realtà con il territorio: in sostanza, facciamo sì che spetti alla Regione decidere l'autorità portuale (come accade oggi ma in futuro si vedrà se spetterà al comune o ad un altro ente); si eliminino, quindi, soggetti terzi e si dia una responsabilità al territorio in questa materia. Con tale operazione, peraltro, si applica il Titolo V della Costituzione.

Si è auspicata una accelerazione delle procedure: non esistono procedure più accelerate di quelle per le opere strategiche. Stabiliamo che per le opere portuali al di sopra di una certa dimensione si integra il dispositivo della legge n. 443. Capisco che possano sorgere problemi altrove.

DONATI (*DS-U*). Potrebbero nascere dai comuni.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). No, perché si discute solo il piano di sviluppo deciso dall'autorità portuale, al cui interno vi sono i rappresentanti della giunta regionale e del comune. Si può individuare un dispositivo per cui si dà più potere di rappresentanza territoriale e, quindi, si usano strumenti più agili.

PRESIDENTE. Le Regioni hanno chiesto di essere audite anche se non posso non ricordare che di recente siamo stati molto interessati a conoscere il parere delle Regioni ma non ci è stata fornita alcuna collaborazione e il parere non è stato espresso: in occasione dell'esame del disegno di legge sulle infrastrutture, le Regioni – in maniera spocchiosa – non hanno accettato di venire in Commissione per fare conoscere il loro parere. Non sono, quindi, molto entusiasta e sono convinto meno ancora della necessità di consentire alle *authority* riconosciute come enti di gestione di porti di valore nazionale il potere di nomina sugli stessi presidenti. Capisco l'esigenza di valorizzare il territorio ma mi ostino a considerare assolutamente antistorica la divisione tra piani regolatori comunali e portuali. Si faccia,



allora, un unico piano regolatore! Non riesco proprio a comprendere il motivo per cui si debbano consentire due piani regolatori.

*AFFINITA.* Mi rendo conto che la questione dell'autonomia finanziaria rappresenta certamente uno dei punti più innovativi ed importanti della proposta avanzata da ASSOPORTI, su cui possiamo ovviamente discutere e in relazione alla quale dobbiamo coinvolgere il Ministero dell'economia e delle finanze dal momento che si toccano importanti risorse dello Stato.

Rivolgendomi al senatore Montino, voglio però chiarire che la nostra proposta di rivendicare una compartecipazione al gettito erariale è alternativa all'attuale sistema di reperimento di risorse.

Faccio notare che qui non avete sentito neanche una parola di recriminazione, per quanto riguarda ASSOPORTI, in termini di risorse finanziarie. Infatti i Governi, anche di diverso segno, che si sono succeduti negli ultimi anni hanno posto una grande attenzione al mondo portuale e alle opere infrastrutturali. Certamente è stato un flusso non esaustivo rispetto alle esigenze di riallineamento e di potenziamento infrastrutturale dei porti, ma comunque si è trattato di risorse considerevoli che il nostro Paese ha destinato ai porti. Vorrei che ciò fosse un fatto acquisito; quindi, ripeto che non vi è alcuna rivendicazione o recriminazione da parte nostra. Voglio sottolineare, però, che avanziamo la proposta dell'autonomia finanziaria perché ci sembra istituzionalmente corretto, dal momento che i porti in qualche modo sono artefici della raccolta di gettito erariale; infatti, se crescono i traffici portuali, il gettito dello Stato aumenta. Le Dogane lo applicano sulle merci che raccogliamo nei nostri porti, anche grazie alla nostra capacità competitiva. Si deve quindi avvicinare il soggetto regolatore e gestore del porto, l'autorità portuale, alle fonti di finanziamento, in particolare a quelle che si producono all'interno dell'ambito portuale. Questo è il senso dell'autonomia finanziaria in alternativa a meccanismi di devoluzione di importanti risorse finanziarie avute in questi anni. Sono stati oltre 6.800 miliardi di lire in quattro anni l'ammontare delle risorse finanziarie trasferite dallo Stato ai porti. Noi diciamo: basta con questo meccanismo di assegnazione, talvolta difficile perché ogni legge finanziaria è un problema di per sé. Immaginiamo pertanto di accantonare questa procedura e di incardinare un sistema di autonomia finanziaria, come parte significativa ed innovativa dell'eventuale riforma della legge n. 84. È evidente che si dovrà ragionare e sentire l'opinione del ministro Tremonti.

Ho ricordato che una tematica cui mettere mano in termini di rivisitazione della legge n. 84 è quella delle procedure di pianificazione; una possibile linea per affrontare tale tematica è quella a cui stiamo concretamente lavorando: lasciata la Commissione, mi recherò presso il Ministero delle infrastrutture per partecipare ad una commissione tecnica che il ministro Lunardi ha istituito per definire le linee-guida ai fini della elaborazione, a legislazione vigente, dei piani regolatori portuali; un'ipotesi di lavoro è quella di considerare tutto ciò che è ambito portuale in senso stretto (vedi le banchine) come una competenza esclusiva dell'autorità portuale.

Mi chiedo cosa il comune di Bari possa avere a che fare con la conformazione della banchine, ovvero sulle scelte operative che riguardano il nostro porto, contenute nel piano regolatore portuale.

In una pianificazione futura questa partita dovrebbe quindi essere di esclusiva competenza dell'autorità portuale. Sui punti di attrito, di contiguità fisica con le città, deve esserci invece un'intesa forte con i comuni senza arrivare – perché diventa difficile – a predisporre un unico piano regolatore urbano che includa anche quello portuale e che porta alla negazione della specificità dell'ambito portuale. Le zone di confine però, quello che gli urbanisti definiscono *waterfront* portuale, che legano città e porto, devono essere oggetto di una forte intesa con le istituzioni locali. Stiamo lavorando sull'elaborazione dei piani attuali ma in futuro potrebbe essere una linea da seguire secondo procedure che garantiscano semplificazione e certezze nei tempi. Dobbiamo sapere di che morte moriamo! Laddove inizia un'attività di pianificazione portuale non possiamo tenere aperto il cantiere per tanto tempo.

A tale proposito, rispondo alla giusta osservazione del senatore Zanda su cosa è successo a Genova. In effetti, un anno e mezzo è stato necessario per fare l'intesa con il comune su temi importanti. Il piano regolatore di Genova ed il suo porto sono un pezzo importante di quella città, è l'emblema della compenetrazione fisica tra un porto e la sua città. Lunghissimo poi è stato l'*iter* presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Vi è stata quindi la valutazione d'impatto ambientale, che ancora presenta questioni aperte per il *terminal* di Voltri e infine l'approvazione della Regione. Sulla portata complessiva di fasi procedurali oggi defatiganti che producono di per sé dei problemi chiediamo pertanto si metta mano nelle forme più opportune.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Difficilmente sono sopprimibili.

AFFINITA. Non chiediamo la soppressione di procedure ma l'unificazione, ad esempio, della fase di esame da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici con la Valutazione di impatto ambientale.

Colgo da ultimo l'indicazione del senatore Brutti che teme di percorrere un binario morto. Apriamo il cantiere e cerchiamo di chiuderlo presto. Guai se non arrivassimo a conclusione condivise. So dei disegni di legge presentati dai senatori Cicolani e Menardi. Ho auspicato la presentazione di un provvedimento governativo per incardinare correttamente un *iter* parlamentare. Comunque, i disegni di legge già presentati sono sufficienti per lavorare a soluzioni condivise. La forza del mondo portuale è la grande condivisione, al di là delle etichettature politiche poco rilevanti nel nostro ambito, degli obiettivi comuni, da raggiungere grazie ad un lavoro compiuto da tutte le componenti per la crescita dei porti. Perciò le divisioni politiche non hanno alcun senso: si deve lavorare assieme per giungere a soluzioni condivise che possono sicuramente contribuire a far crescere ulteriormente il sistema portuale italiani. Il ruolo della vostra

Commissione sarà sicuramente prezioso ed ASSOPORTI è pronta a dare tutto il contributo possibile.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Affinita ed il dottor Robba. Dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva.

*I lavori terminano alle ore 17,05.*

