

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

23.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 21 DICEMBRE 1988

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

	PAG		PAG
Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):		Reina Giuseppe, <i>Relatore</i>	3, 4, 7, 8
Modifiche alle leggi 11 febbraio 1971, n. 50, 6 marzo 1976, n. 51, e 26 aprile 1986, n. 193, nonché nuova disciplina sulla nautica da diporto (<i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (3119)	3	Ridi Silvano	4, 8
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3, 6, 8, 9	Sanguineti Mauro	5
Angelini Giordano	3, 4	Disegno e proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
Baghino Cesco Giulio	6	Norme per favorire il traffico di cabotaggio (2766);	
Donati Anna	4	Chella ed altri: Norme sullo sviluppo dell'intermodalismo e per il riequilibrio del trasporto interno mediante il cabotaggio (2928)	9
Grippò Ugo	4, 5	Testa Antonio, <i>Presidente</i>	9, 11
Prandini Giovanni, <i>Ministro della marina mercantile</i>	3, 7, 8	Grippò Ugo, <i>Relatore</i>	9, 11

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,30.

SEVERINO CANNELONGA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Seguito della discussione del disegno di legge: Modifiche alle leggi 11 febbraio 1971, n. 50, 6 marzo 1976, n. 51, e 26 aprile 1986, n. 193, nonché nuova disciplina sulla nautica da diporto (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3119).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifiche alle leggi 11 febbraio 1971, n. 50, 6 marzo 1976, n. 51, e 26 aprile 1986, n. 193, nonché nuova disciplina sulla nautica da diporto », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 4 agosto 1988.

Comunico che la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole. Comunico altresì che la I Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole a condizione che sia soppresso l'articolo 18 e si preveda che il regolamento di cui all'articolo 19 sia emanato dal ministro della marina mercantile d'intesa con quello dell'ambiente.

La Commissione deve ora decidere se adeguarsi alle condizioni poste dalla I Commissione, in tal caso privando — a mio avviso — il disegno di legge di una parte fondamentale, ovvero chiedere il riesame del parere. Appare comunque inevitabile uno slittamento a gennaio dell'approvazione del disegno di legge.

GIUSEPPE REINA, *Relatore*. Vorrei conoscere la motivazione della condizione soppressiva dell'articolo 18 posta dal parere della I Commissione.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Vorrei osservare che l'articolo 18, la cui soppressione è posta come condizione nel parere della I Commissione, investe una parte importante del disegno di legge che, giustamente, questa Commissione aveva ieri apprezzato come elemento di grande valore e novità. Si tratta del problema di realizzare adeguati impianti di ormeggio ed insilamento per i natanti, rispondendo ad una pressante attesa degli operatori interessati.

Non comprendo le motivazioni di un parere così *tranchant*, che colpisce una parte significativa del disegno di legge.

Vorrei far presente che sarebbe possibile accedere alla richiesta di un riesame di tale parere, purché esso possa avvenire in tempi brevi. In caso contrario sarebbe preferibile approvare la parte del disegno di legge che può essere licenziata sin da questo momento, rinviando la tematica dei punti di ormeggio nell'ambito del provvedimento sulla portualità turistica che, attualmente, è all'esame del Senato.

GIORDANO ANGELINI. Ritengo molto saggia la proposta del ministro di procedere alla rapida approvazione della prima parte del disegno di legge, che non solleva problemi sotto il profilo dei pareri, rinviando, nell'ambito della legge sui porti turistici, l'esame dei problemi trattati dall'articolo 18 del disegno di legge in discussione.

Ugo GRIPPO. Il gruppo democratico cristiano aderisce alla proposta del ministro, considerandola la strada migliore per giungere alla rapida approvazione del disegno di legge.

GIUSEPPE REINA, *Relatore*. Desidero esprimere compiutamente la mia opinione circa l'atteggiamento da assumere per il prosieguo dei nostri lavori. Sul merito del provvedimento sono state avanzate diverse obiezioni. Vari gruppi tuttavia — da quello comunista al MSI-destra nazionale — hanno dichiarato la propria disponibilità ad approvare senza modifiche la normativa ponendo in risalto la necessità dell'incentivazione del turismo nautico.

Mi sembrerebbe veramente aberrante — perdonate la forza del termine che uso — insistere ora per l'immediata approvazione del disegno di legge considerando che esso comunque deve tornare al Senato, viste le condizioni poste dalla I Commissione affari costituzionali. Se questa è l'intenzione della Commissione, si proceda pure in tal senso. Ma ribadisco che, di fronte alla necessità di migliorare la normativa, si agirebbe non dico con leggerezza, ma con la volontà di approvare comunque un disegno di legge appunto suscettibile di miglioramenti.

Poiché la richiesta di un nuovo parere alla I Commissione non allungherà molto i tempi, sarebbe opportuno sviluppare un serio dibattito ed esaminare con un minimo di approfondimento quelle parti del provvedimento delle quali mi pare la Commissione non voglia tener conto.

A mio avviso è pertanto ragionevole la proposta formulata dal ministro in prima battuta, ossia chiedere il riesame del parere cercando di capire le ragioni in virtù delle quali la Commissione affari costituzionali si è dichiarata contraria all'articolo 18, eliminando in tal modo le misure di incentivazione previste nell'articolo in questione.

GIORDANO ANGELINI. Premesso che già abbiamo espresso le nostre valutazioni sul merito del provvedimento, non

ho capito cosa il relatore riterrebbe « aberrante ».

GIUSEPPE REINA, *Relatore*. Ricordo che ci siamo mossi nell'ottica di favorire al massimo l'approvazione del provvedimento...

GIORDANO ANGELINI. Onorevole Reina, abbiamo espresso le nostre obiezioni in merito all'articolo 18 con molta chiarezza, cercando di trovare una soluzione che potesse consentire (in un rapporto di estrema correttezza tra noi), di risolvere le questioni che avevamo sollevato.

GIUSEPPE REINA, *Relatore*. Una posizione che guarda all'approvazione di una legge per gli effetti che produce è comprensibile. Da ciò deriva anche la necessità di evitare aggiustamenti magari utili, ma non indispensabili. Dal momento tuttavia che il disegno di legge deve comunque tornare al Senato, non voler modificare quei punti che necessitano di un miglioramento, mi sembra aberrante.

ANNA DONATI. Le affermazioni che si fanno non devono valere solo per un giorno. Ieri si è ripetutamente sostenuto — me lo si è urlato nelle orecchie — che il disegno di legge nel suo complesso era da rivedere e da migliorare. Tuttavia, nonostante le diverse critiche formulate, tutti si sono dichiarati disposti ad approvarlo senza modifiche affinché diventasse subito operativo. Essendo questa condizione venuta a mancare, non vi è più la necessità di licenziare immediatamente il provvedimento. Infatti, dovendo stralciare un articolo, il disegno di legge deve tornare al Senato. E poiché l'impegno di ieri era di rivedere quelle parti del testo che non convincevano, lo si mantenga, procedendo seriamente a questo lavoro. Sollecito pertanto i colleghi ad un'approfondita discussione sul merito dell'articolato.

SILVANO RIDI. La collega Donati dovrebbe avere la cortesia di seguire i ragionamenti che si fanno, per non correre il rischio di esporsi a figure imbarazzanti.

La situazione di questa mattina è identica a quella di ieri. Di fronte allo stralcio di un solo articolo, il Senato può procedere ad un esame del provvedimento in tempi assai rapidi, in modo da approvare definitivamente la legge entro la data che avevamo indicato, ossia il prossimo 31 dicembre.

Questa rapida procedura non è invece praticabile seguendo l'ipotesi dell'onorevole Donati, di un rifacimento completo del provvedimento. Non credo assolutamente che alla vigilia di Natale ci si possa sobbarcare all'impresa di riformulare un testo di legge. La differenza, collega Donati, è qualitativa! Mi consenta la franchezza (ed anche la scarsa amabilità) del rilievo che faccio al suo intervento.

La nostra posizione non è quella del capitone, che gira continuamente, ma è di estrema correttezza. Siamo per il sostegno della nautica da diporto, come abbiamo sempre ribadito. L'onorevole Donati ha altre opinioni pienamente legittime, ma le tenga per sé, senza ricorrere a polemiche discutibili come quella che sta facendo!

Ripeto, la nostra posizione è coerente con quella espressa ieri. Siamo pertanto favorevoli allo stralcio dell'articolo 18 perché può consentire di raggiungere il fine che ci eravamo prefissi.

Se invece ragioni di carattere più complessivo non consentissero, anche con lo stralcio di detto articolo, l'approvazione della legge nel termine indicato, saremmo pronti a ridiscutere tutta la normativa, così come avevo preannunciato.

Le finalità della legge, sulle quali non si può creare confusione, concernono gli sgravi fiscali, su cui nessuno si è pronunciato. Non mi risulta, infatti, che qualcuno abbia avanzato proposte differenti rispetto alle aliquote dell'IVA.

Dunque, se vogliamo essere seri, visto che qualcuno ci ha invitato ad esserlo, occorre scegliere tra due possibili strade percorribili: o decidiamo di non licenziare il provvedimento entro la fine dell'anno, ma allora ciò avverrà per ragioni

estranee al vincolo rappresentato dal parere della I Commissione, ossia per l'esistenza di determinati problemi che devono essere chiaramente esternati; oppure si procede — se siamo d'accordo — allo stralcio dell'articolo secondo il pronunciamento della Commissione affari costituzionali.

Quanto alla posizione del gruppo comunista, ci rimettiamo alle valutazioni che il presidente vorrà formulare.

Ugo GRIPPO. Premesso che ritengo assurda la polemica sviluppatasi, devo dare atto al ministro Prandini di avere per la prima volta sottoposto all'esame del Parlamento un complesso organico di iniziative legislative nel settore dell'economia marittima: infatti, oltre a questo provvedimento, ve ne sono altri due presentati al Senato.

Al di là delle polemiche non credo si voglia soffocare il dibattito, di conseguenza reputo opportuno accogliere i positivi contributi forniti dai colleghi intervenuti nel corso della discussione sulle linee generali al fine di migliorare il testo.

Entrando nel merito, credo sia doveroso sottolineare come il pronunciamento della I Commissione non sia insormontabile: pertanto, condivido la proposta di chiedere il riesame del parere formulato dalla Commissione affari costituzionali e, magari con la mediazione del presidente, organizzare un incontro tra il relatore, onorevole Reina, e la Commissione stessa per fugare i dubbi esistenti. Qualche giorno di ritardo nell'approvazione della legge, non intaccherà la sua rilevanza: l'importante è giungervi entro il mese di gennaio.

MAURO SANGUINETI. Signor presidente, qualora esistessero le condizioni per la rapida approvazione del provvedimento al nostro esame, affinché cioè entri in vigore dal 1° gennaio 1989, il gruppo socialista non esiterebbe ad impegnarsi. Allo stato attuale, però, ritengo che ciò

non sia possibile stante il parere espresso dalla I Commissione, secondo il quale occorrerebbe stralciare l'articolo 18, il che renderebbe il provvedimento monco di un aspetto di notevole rilievo.

Premesso che il gruppo socialista presentò, nel corso della precedente legislatura, un'analogha proposta di legge, non intendiamo porre minimamente in discussione la rilevanza del disegno di legge n. 3119, tuttavia riterremo opportuno meditare sulle osservazioni formulate dal relatore.

D'altra parte, essendo impossibile procedere all'approvazione del testo entro il 31 dicembre, è conveniente per la Commissione non perdere l'occasione di elaborare, d'intesa con il ministro, modifiche migliorative in uno spirito costruttivo e nell'interesse della nautica da diporto, senza esasperare ulteriormente taluni elementi di contrasto secondo me più formali che sostanziali.

CESCO GIULIO BAGHINO. Signor presidente, vorrei ricordare come in passato spesso abbiamo chiesto il riesame del proprio parere alle Commissioni competenti: ogni qualvolta ne siamo stati convinti non abbiamo esitato. Di conseguenza, non riesco a comprendere il motivo in base al quale, in questo caso, s'intenda scartare l'ipotesi formulata dal presidente.

Ciò premesso, desidero ricordare che accanto all'articolo 18 — il quale riveste una notevole importanza — se ne collocano altri, la cui rilevanza non è inferiore: mi riferisco, in particolare, alla previsione di facilitazioni fiscali al fine di favorire l'espansione della nautica da diporto.

Si potrebbe forse dire che il Governo ha inserito in questo disegno di legge norme di « coronamento » che hanno fatto perdere di vista il suo motivo ispiratore essenziale, cioè la riduzione delle aliquote IVA.

Ho l'impressione che se decidessimo di rinviare la parte relativa ai punti di or-

meggio nell'ambito della legge sui porti turistici, rischieremmo di dar vita ad un provvedimento analogo ai tanti « decreti », contenenti norme non omogenee rispetto alle quali si costituiscono schieramenti trasversali che il più delle volte conducono alla bocciatura di tali provvedimenti.

Se davvero ritenessimo indispensabile favorire la nautica da diporto sarebbe preferibile, a mio avviso, chiedere un riesame del parere della I Commissione.

Poiché l'articolo 18 riveste una notevole importanza nel contesto del provvedimento, nutro alcune perplessità rispetto all'ipotesi di ridurre la legge ai primi 17 articoli, allo scopo di assicurare almeno a questi un'immediata approvazione.

PRESIDENTE. Non sono riuscito a comprendere le ragioni della condizione soppressiva dell'articolo 18 contenuta nel parere della I Commissione.

Vorrei far presente che tale articolo attiene ad interessi diversi da quelli coinvolti dal provvedimento sulla portualità turistica. Infatti, esso concerne le aree demaniali sulle quali vi è una competenza esclusiva dell'autorità pubblica, mentre l'altro provvedimento concerne interessi di natura privatistica. Pertanto, anche sotto il profilo della problematica giuridica da esso sollevata, il suo cammino parlamentare si presenta piuttosto difficoltoso.

La norma dell'articolo 18 offrirebbe la possibilità di predisporre in tempi brevi punti di ormeggio per i natanti. Lo stralcio di tale norma, pur consentendo l'immediata entrata in vigore della parte restante del provvedimento, non darebbe luogo ad una soluzione soddisfacente a breve termine in tale materia. Riterrei preferibile chiedere un riesame del parere alla I Commissione, in modo da risolvere il problema dei punti di ormeggio entro il mese di gennaio.

Allo scopo di agevolare la nautica da diporto è certamente importante la ri-

duzione delle aliquote IVA, ma lo è altrettanto risolvere il problema della realizzazione di impianti di insilamento e punti di ormeggio per i natanti.

Vorrei conoscere l'opinione del ministro. Se anch'egli ritiene che la soluzione che ho delineato sia giusta, possiamo muoverci in tal senso, impegnandoci a porre il provvedimento al primo punto dell'ordine del giorno della prossima seduta di gennaio e a licenziarlo comunque entro tale mese.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Ricordo che i rappresentanti di tutti i gruppi, ad eccezione dell'onorevole Donati, avevano espresso la volontà di stringere i tempi di approvazione del provvedimento affinché potesse diventare operativo dal prossimo gennaio. Non vorrei che, a causa dell'« intoppo » sopravvenuto — ossia del parere della I Commissione, le cui ragioni non ci sono chiare — addirittura si contestassero quegli aspetti che abbiamo riconosciuto qualificanti e positivi, valutando più da vicino i problemi reali della nautica da diporto.

Sembra infatti che una delle contestazioni avanzate all'articolo 18 (che avrebbe fatto assumere alle nostre vestali degli aspetti costituzionali un atteggiamento negativo), concerna l'utilizzo del demanio pubblico per l'ubicazione degli impianti di insilamento e dei punti di ormeggio. Se così fosse, ci troveremmo ad affrontare il problema su due pianeti differenti!

Ritengo pertanto anch'io che valga la pena, data la non chiarezza del parere espresso, chiederne il riesame.

Rilevo, tra l'altro, che la mancata approvazione del disegno di legge entro la fine dell'anno non fa sì che gli stanziamenti previsti per la nautica da diporto vadano in economia, perché già vi è una deliberazione dall'altro ramo del Parlamento.

Quando vi sarà l'approvazione definitiva della legge, si potranno utilizzare le

somme previste per il 1988 anche per il 1989.

L'assicurazione del presidente che porrà il provvedimento al primo punto all'ordine del giorno alla ripresa dei lavori, in qualche modo ci tranquillizza. A quel momento la chiarificazione dei colleghi della I Commissione dovrebbe risultare esaustiva.

Direi inoltre che l'adozione di ordini del giorno esplicativi o chiarificativi di aspetti della normativa che in qualche misura suscitano perplessità, avrebbe una certa validità.

Se invece — mi rivolgo soprattutto al relatore — si ha intenzione di apportare delle modifiche, si cominci subito ad uscire dal vago, a presentare proposte scritte, a fare verifiche, altrimenti vi è solo confusione e non sappiamo con certezza dove si vuole arrivare.

Ricordo che intorno a questo e ad altri provvedimenti sull'economia marittima si agitano, a volte in modo scomposto e sollecitatorio, interessi diversi, che non sono solo della nautica da diporto. È importante allora ricondurre ad unità nell'ambito del Ministero competente tutte le voci che compongono l'economia marittima nel paese. Se questa è la scelta strategica, le sollecitazioni esterne devono sì essere considerare e rispettare, ma sempre rapportate a quest'ottica. Dico questo con forza, sottolineando altresì che è inutile « tagliare » qualche miliardo alla Finmare e ai trasporti marittimi, o sprecare decine di miliardi per una serie di strutture autonome l'una dall'altra, per finalità che potrebbero tranquillamente essere perseguite da equipaggi misti e tra loro coordinati. Mi rendo comunque conto delle difficoltà, conoscendo la « presa » di certi orientamenti ed opinioni anche all'interno del Parlamento.

GIUSEPPE REINA, *Relatore*. Nello svolgere la mia relazione ho espresso apprezzamento per le motivazioni del disegno di legge, ponendo tuttavia alcune questioni alla Commissione affinché le valutasse,

eventualmente subordinandole alla necessità dell'approvazione celere della normativa. Pertanto, non ho voluto formalizzare proposte di modifica. Nel momento in cui la I Commissione ci costringe a riconsiderare alcune parti del provvedimento, non capisco più le ragioni di tanta urgenza. Certo, vi è la questione delle aliquote IVA, ma ricordiamo anche che questo è un periodo in cui il mercato considerato ristagna. Rinviare allora l'approvazione della legge non depaupera il sostegno al processo di espansione della nautica da diporto.

SILVANO RIDI. Vi è non solo il problema delle aliquote IVA, ma tutta la questione della *deregulation* del regime fiscale.

GIUSEPPE REINA, *Relatore*. È da anni che esiste tale situazione, per cui non riesco a comprendere le polemiche su pochi giorni o, se vogliamo, pochi mesi di ritardo.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Ma è più di un anno che siamo in attesa di questo provvedimento!

GIUSEPPE REINA, *Relatore*. Il disegno di legge è stato discusso per cinque mesi dal Senato e si è cominciato ad esaminarlo alla Camera alla fine di settembre.

SILVANO RIDI. Per quanto riguarda la *deregulation*, se non si approva la legge nel 1988, nel 1989 la normativa sarà quella dell'anno passato.

GIUSEPPE REINA, *Relatore*. È forse preferibile modificare la legge prevedendo solo l'intesa con il ministro dell'ambiente e sopprimendo l'articolo 18, trascurando gli aspetti del potenziamento del settore turistico, o perdere un altro mese di tempo? Trovo saggia la proposta di chiedere il riesame del parere alla I Commissione le cui motivazioni, sinceramente,

non comprendo; se poi questa ribadisse la propria posizione e fossimo su tale base costretti ad esaminare il provvedimento, il relatore non si nasconderebbe dietro ad un dito, ma formalizzerebbe tutte le proposte di modifica ritenute necessarie.

PRESIDENTE. Visto l'orientamento della Commissione, pongo in votazione la proposta di chiedere alla I Commissione il riesame del proprio parere, formalmente e sostanzialmente, per meglio comprendere il filo logico-giuridico delle motivazioni espresse.

(È approvata).

SILVANO RIDI. Signor presidente, fin dall'inizio abbiamo sostenuto la validità del provvedimento in esame, soprattutto con riferimento alla detassazione ed alla semplificazione delle procedure.

Le nostre obiezioni riguardano l'articolo 18: tuttavia, al fine di favorire una rapida approvazione del testo, conveniamo con senso di responsabilità di presentare un ordine del giorno per vincolare il ministro della marina mercantile al governo dello strumento legislativo nel rispetto delle competenze regionali. Se a seguito del riesame del parere della I Commissione (richiesto per conoscere le motivazioni, delle quali peraltro siamo al corrente per contatti personali informali), si rendesse necessario riformulare l'articolo 18, non esiteremmo a trasfondere il contenuto dell'ordine del giorno in un emendamento che il gruppo comunista proporrebbe alla Commissione di approvare.

PRESIDENTE. Onorevole Ridi, evidentemente lei conosce la motivazione, altrettanto non potrei dire io.

SILVANO RIDI. Sostanzialmente, non si è tenuto conto delle competenze primarie di talune regioni.

PRESIDENTE. D'accordo, ma al di là della condizione soppressiva, nel parere non vi sono altre indicazioni.

È opportuno che la Commissione riveda la decisione di stralciare l'articolo — come è stato suggerito — oppure fornisca una motivazione idonea al fine di elaborare una formulazione più congrua.

Mi riservo di trasmettere al presidente della Commissione affari costituzionali la richiesta di riesame del parere.

Poiché su taluni aspetti del testo sono state manifestate perplessità, invito i colleghi a predisporre, in vista della ripresa della discussione a gennaio, le rispettive proposte di modifica all'articolo 18.

Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 10,25, è ripresa alle 10,30.

Seguito della discussione del disegno di legge: Norme per favorire il traffico di cabotaggio (2766); e della proposta di legge Chella ed altri: Norme sullo sviluppo dell'intermodalismo e per il riequilibrio del trasporto interno mediante il cabotaggio (2928).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata del disegno di legge: « Norme per favorire il traffico di cabotaggio »; e della proposta di legge di iniziativa dei deputati Chella ed altri: « Norme sullo sviluppo dell'intermodalismo e per il riequilibrio del trasporto interno mediante il cabotaggio ».

Il relatore, onorevole Grippo, ha facoltà di svolgere la relazione.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. L'esigenza di sviluppare modalità di trasporto delle merci alternative a quella su strada si

pone quale condizione necessaria per un riequilibrio dell'intero settore dei traffici, sbilancia enormemente nei confronti di quello su gomma. I motivi sono principalmente identificati dai costi sociali provocati dalla saturazione dei percorsi viari, dai problemi connessi alla sicurezza e dall'impatto ambientale insito nella costruzione di nuove arterie stradali.

Alcuni dati potranno servire per descrivere meglio la situazione. Il quadro conoscitivo, contenuto nel piano generale dei trasporti, ha mostrato che rispetto allo scorso decennio si è avuto un aumento del traffico merci sulla sola rete autostradale del 178 per cento, considerando gli autocarri di peso totale complessivo superiore a 3 tonnellate, e del 163 per cento con riferimento agli autocarri con rimorchio, che rappresentano rispetto al traffico totale quote oscillanti tra il 20 e il 40 per cento.

La situazione, già adesso ad un punto critico, si aggraverà negli anni avvenire. Le stime formulate dal piano generale dei trasporti per l'anno 2000, basandosi su un tasso di incremento annuo del PIL del 3,5 per cento e su un'elasticità della domanda di trasporto di poco inferiore all'unità, prevedono una crescita complessiva del trasporto merci pari al 45 per cento. Ci troviamo di fronte alla necessità, quindi, sia di aumentare l'offerta di trasporto in termini globali, sia di modificare la ripartizione modale dei traffici. Al riguardo, i vettori su cui intervenire sono quelli ferroviari e marittimi. Rispetto ai primi, date le infrastrutture odierne, nel breve periodo la quota propria del trasporto merci non potrà subire aumenti apprezzabili; nel medio e lungo periodo il comparto ferroviario, sulla base delle indicazioni contenute nel piano generale dei trasporti, dovrebbe assorbire un aumento della movimentazione delle merci intorno al 35 per cento, sempre se a ciò corrisponderà un potenziamento delle strutture. Tuttavia, in base alle esperienze finora maturate in merito al

potenziamento della rete, non si può che essere cauti, specialmente sui tempi di attuazione. La cautela s'impone non solo per le lentezze proprie dell'Ente ferrovie dello Stato, ma anche per i ritardi amministrativi derivanti dagli enti locali e dalle regioni interessate alla realizzazione di nuovi tracciati ferroviari. Realisticamente, pertanto, nel breve e medio periodo la capacità di assorbimento di quote significative del trasporto su gomma da parte delle ferrovie saranno minime.

Con queste premesse e ribadendo la necessità di operare affinché il traffico merci su strada trovi reali e possibili alternative, i progetti di legge sul traffico di cabotaggio che stiamo esaminando costituiscono i necessari presupposti normativi di incentivazione del trasporto marittimo tra i porti nazionali.

Attualmente, nell'ambito del sistema nazionale dei trasporti, il cabotaggio incide per una quota pari al 16-17 per cento, che rispetto al 9-10 per cento della ferrovia può anche apparire una buona aliquota. In effetti, il dato va scomposto per ottenere quello pertinente ad un trasporto cabotiero realmente alternativo a quello stradale o ferroviario. Ebbene, il 60 per cento del trasporto marittimo riguarda la movimentazione di prodotti petroliferi tra le raffinerie ed i depositi costieri; un'altra quota è rappresentata dai prodotti siderurgici in genere. Per ambedue i settori merceologici esiste, sulla base degli elevati volumi trattati, un sistema cabotiero completamente separato (per gli aspetti sia gestionali sia di inquadramento tecnico) dai traffici propriamente commerciali, e cioè a servizio di un'utenza più vasta e con esigenze di trasporto diverse, in termini sia di tipo di merce, sia di pluralità di destinazioni.

Se ancora dalla quota rimanente si espungono i collegamenti con le isole (per i quali l'utilizzo del mezzo marittimo è, per così dire, imposto), rimane soltanto un 2 per cento di traffico merci cabotiero, che obiettivamente rappresenta una

libera scelta di modalità di trasporto. Tale dato, se per un verso riflette una realtà territoriale come quella italiana, in cui gli insediamenti produttivi ed urbani si collocano per buona parte nell'area padana lontani dai porti, per altro verso ci deve indurre a ritenere che vi siano margini operativi per un recupero del traffico marittimo costiero nei confronti del comparto del trasporto su strada. Pertanto, anche il guadagno di un solo punto in percentuale equivarrebbe a migliaia di autocarri in meno sulle strade ed autostrade del paese, con indubbi vantaggi in termini di sicurezza, risparmio energetico e tutela dell'ambiente.

Questa fiducia non deve esimerci dal riconoscere quali siano le difficoltà oggettive allo sviluppo del traffico di cabotaggio.

Sebbene il termine intermodale unifici il trasporto attuato per mezzo di diversi vettori, ciò avviene solo a livello di parola, poiché si tratta di unificare fasi di trasporto numerose e diverse tra di loro: il tragitto dal punto interno al porto, l'attesa, l'utilizzo di mezzi speciali, l'imbarco, il percorso marittimo, lo sbarco e l'inoltro della merce al luogo finale di destinazione. Tutte queste operazioni, sommandole, possono risultare onerose rispetto alle altre modalità di movimentazione delle merci, se non si interviene efficacemente per rimuovere le cause che possono ritardare senza giustificato motivo i tempi necessari al servizio, oppure costituire oneri aggiuntivi ingiustificati.

I provvedimenti che stiamo esaminando si muovono efficacemente in tal senso.

Mi preme ricordare che attualmente la componente principale del costo del trasporto marittimo è costituita dagli oneri rappresentati dalle operazioni portuali, che incidono per circa l'80 per cento del costo globale. È necessario quindi intervenire sui costi laddove è possibile, per esempio abolendo l'obbligo per le imprese armatrici di utilizzare determinati servizi

portuali, consentendo che le operazioni di carico e scarico possano essere svolte anche dall'impresa armatrice o da aziende di trasporto intermodale.

Vi sono ancora altre ragioni che militano a favore del trasporto cabotiero. Nella previsione di una crescente domanda di trasporto e nella constatazione di una prossima saturazione dei sistemi di collegamento interno, il cabotaggio offre la possibilità di assorbire il maggior traffico con infrastrutture meno gravose per le risorse dello Stato.

È inoltre necessario porre le imprese italiane di trasporto sia marittime sia terrestri ad un livello di efficienza che consenta di affrontare con successo la concorrenza delle imprese simili di altri paesi della CEE quando si formerà il mercato unico e non avrà più vigore la riserva alle sole navi nazionali per lo svolgimento del traffico cabotiero. Questa è anche un'occasione per considerare il sistema portuale come un'organizzazione a carattere imprenditoriale tesa ad erogare servizi efficienti e ad ampliare le sue potenzialità di soggetto economico. Un sistema portuale efficiente comporta anche una migliore competitività per l'intero sistema economico del paese. Il punto critico del trasporto intermodale stradale è il porto, che deve essere sufficientemente attrezzato e convenientemente collegato ai punti nevralgici dei corridoi plurimodali individuati dal piano generale dei trasporti. Per far questo è bene non disperdere gli investimenti in un numero troppo elevato di porti. Inoltre, è necessario delimitare le aree portuali destinate al traffico di cabotaggio per non coinvolgere le merci nazionali nelle pastoie burocratiche degli adempimenti doganali, proprie dei traffici internazionali, che incidono sul costo globale per il 15-20 per cento.

PRESIDENTE. Comunico che è pervenuto dalla Presidenza della Camera l'ordine di immediata sconvocazione di tutte le Commissioni.

In considerazione del fatto che il relatore ha concluso lo svolgimento della parte generale della relazione e che sta per illustrare l'articolato dei due progetti di legge, lo invito, scusandomi con lui, a rinviare il seguito della relazione alla prossima seduta, convocata per domani alle ore 9,30.

Ugo GRIPPO, Relatore. Propongo che all'ordine del giorno della seduta di domani, dopo la sede legislativa, sia iscritto il seguito dell'esame in sede referente della proposta di legge n. 133, concernente il trasporto stradale di pezzi di pietra naturale, per la quale sono anche relatore.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.
(Così rimane stabilito).

Avverto che oggi alle ore 15 si svolgerà una riunione del Comitato ristretto sulle proposte di legge nn. 715, 761 e 2469 concernenti l'autostrada A-14.

Ricordo altresì che domani alle ore 12 è prevista una riunione congiunta delle Commissioni V, IX e X per l'audizione del ministro delle partecipazioni statali in materia di telecomunicazioni.

La seduta termina alle 10,40.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. GIANLUIGI MAROZZA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO