

## COMMISSIONE IX

## TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

10.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 27 OTTOBRE 1993

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

## INDICE

	PAG.
<b>Disegni e proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):</b>	
Disegni e proposte di legge senatori Rognoni ed altri; Fagni ed altri: Riordino della legislazione in materia portuale ( <i>Approvati, in un testo unificato, dalla VIII Commissione permanente del Senato</i> ) (2524);	
Lucchesi ed altri: Riforma dell'ordinamento portuale (227);	
Lia: Riforma dell'ordinamento portuale (1115);	
Biondi ed altri: Abrogazione dell'articolo 110 del codice della naviga- zione in materia di compagnie e di gruppi portuali (1291);	
Caprili ed altri: Riforma dell'ordinamento portuale (1531) .....	123
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i> .....	123, 124, 125 126, 127, 128, 130, 131, 132, 140
Angelini Giordano (gruppo PDS) .....	126, 132, 137
Bolognesi Marida (gruppo rifondazione comunista) .....	137
Castelli Roberto (gruppo lega nord) .....	128, 132, 138
Costa Raffaele, <i>Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mer- cantile</i> .....	123, 127, 138
D'Amato Carlo (gruppo PSI) .....	138
Lia Antonio (gruppo DC) .....	126
Lucchesi Pino (gruppo DC), <i>Relatore</i> .....	124, 125, 127, 128 130, 131, 132, 136, 137, 138
Ravaglia Gianni (gruppo repubblicano) .....	126, 130, 131
Signorile Claudio (gruppo PSI) .....	126, 131, 137, 139
Sellitti Michele, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e per la marina mercantile</i> .....	124, 125, 128, 130, 132, 137, 138
<b>Sostituzioni:</b>	
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i> .....	123



**La seduta comincia alle 16,15.**

*(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).*

#### **Sostituzioni.**

**PRESIDENTE.** Comunico che, ai sensi dell'articolo 19, comma 4, del regolamento i deputati Tempestini e Michielon sono sostituiti, rispettivamente, dai deputati Signorile e Magistroni.

**Seguito della discussione dei disegni e delle proposte di legge senatori Rognoni ed altri; Fagni ed altri: Riordino della legislazione in materia portuale (Approvati, in un testo unificato, dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2524); Lucchesi ed altri: Riforma dell'ordinamento portuale (227); Lia: Riforma dell'ordinamento portuale (1115); Biondi ed altri: Abrogazione dell'articolo 110 del codice della navigazione in materia di compagnie e di gruppi portuali (1291); Caprili ed altri: Riforma dell'ordinamento portuale (1531).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del testo unificato, assunto come testo base, dei disegni e delle proposte di legge d'iniziativa dei senatori Rognoni ed altri; Fagni ed altri: « Riordino della legislazione in materia portuale », già approvati, in un testo unificato, dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 1° aprile 1993; e dei deputati Lucchesi ed altri: « Riforma dell'ordinamento portuale »; Lia: « Riforma dell'ordinamento portuale »; Biondi:

« Abrogazione dell'articolo 110 del codice della navigazione in materia di compagnie e di gruppi portuali »; Caprili ed altri: « Riforma dell'ordinamento portuale ».

**RAFFAELE COSTA, Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.** Prima dell'esame in Commissione del testo elaborato in Comitato ristretto ritengo opportuno e doveroso ringraziare il presidente della Commissione, il relatore e tutti i parlamentari per l'impegno profuso e soprattutto per la volontà politica di pervenire al varo della riforma della portualità.

Mi rendo conto delle difficoltà e dei condizionamenti che il Comitato ha dovuto affrontare e valuto quindi le soluzioni proposte in senso positivo, pur ritenendo necessari degli aggiustamenti e dei correttivi che certamente, e con il contributo del Governo, saranno adottati in sede di discussione.

Fatte queste premesse desidero tratteggiare in forma assolutamente sintetica le linee che il Governo ritiene si debbano seguire per risolvere alcuni punti critici. I problemi che, come dicevo, hanno condizionato la discussione riguardano soprattutto il personale. Confermo che, subito dopo l'approvazione della finanziaria, è intendimento del Governo emanare un provvedimento - presumibilmente d'urgenza - per far fronte alle esigenze di carattere contrattuale e normativo. Si provvederà pertanto a disporre il prepensionamento di circa mille lavoratori di compagnie e gruppi portuali e di circa mille dipendenti degli enti portuali.

Procederemo all'accantonamento del TFS dei soci di tutte le compagnie portuali e trasferiremo all'INPS le pensioni

integrative dei soci invalidi delle compagnie stesse. Provvederemo inoltre a garantire la cassa integrazione guadagni straordinaria presumibilmente a circa 1.500 lavoratori portuali per l'anno 1994.

Per quanto attiene ai deficit degli enti portuali, ritengo possano condividersi le proposte del Comitato ristretto.

Debbo aggiungere che ieri sera ha avuto luogo una riunione tecnica presso il Ministero del tesoro al fine di verificare le compatibilità e concordare le modalità di attuazione. Anche sotto questo aspetto ho motivo di ritenere che gli inevitabili problemi abbiano trovato una soluzione soddisfacente.

Resta il problema Genova, per quanto attiene soprattutto alla piena utilizzazione di quel personale che potrebbe rimanere escluso dal previsto prepensionamento. Una ipotesi di soluzione sia per Genova che per qualche altro scalo potrebbe essere rappresentata da una apposita norma che, per un periodo non superiore a tre anni ed in deroga ai principi generali dai quali non si deve deflettere, consenta la gestione diretta dei servizi di interesse generale e la manutenzione delle parti comuni.

Non ritengo di dover aggiungere altro e, nel ringraziare ancora i parlamentari, assicuro l'attenzione assoluta del Governo a questo problema ed ogni contributo per la soluzione delle questioni che certamente potranno assumere rilievo nel corso della discussione.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame degli emendamenti presentati agli articoli del testo base, per procedere a votazioni in linea di principio ai fini della trasmissione alle Commissioni competenti in sede consultiva.

Per maggiore chiarezza do nuovamente lettura del testo elaborato dal Comitato ristretto. L'articolo 1 è del seguente tenore:

**ART. 1.**

*(Finalità della legge).*

1. La presente legge disciplina l'ordinamento e le attività portuali per ade-

guarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti e detta principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché all'adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti.

2. Il Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET), oltre alle competenze ad esso attribuite dalla legge 4 giugno 1991, n. 186, ha compiti di programmazione in ordine alla dotazione infrastrutturale degli scali, alla valorizzazione del ruolo di ciascun porto nel sistema nazionale dei trasporti, al loro sviluppo in relazione al bacino di utenza. I relativi compiti istruttori sono affidati al segretariato del CIPET.

3. Ai fini di cui al comma 2, nonché per le questioni che attengono alla programmazione delle opere portuali, alla definizione dei limiti delle circoscrizioni territoriali di ciascuna autorità portuale, alla istituzione di nuove autorità portuali e alla ripartizione del contributo di cui all'articolo 12, comma 1, lettera d), il CIPET procede di intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

A tale articolo è stato presentato il seguente emendamento:

*Al comma 3, sopprimere le parole: e alla ripartizione fino a: lettera d).*

1. 1.

Il Relatore.

**PINO LUCCHESI, Relatore.** Raccomando l'approvazione del mio emendamento 1.1, trattandosi di un emendamento di coordinamento, in quanto il complesso della normativa per il finanziamento dell'autorità portuale è cambiato rispetto al testo del Senato.

**MICHELE SELLITTI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e per la marina mercantile.** Sono favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 1.1 del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

(Organizzazioni portuali, autorità portuali e autorità marittime).

1. Ai fini della presente legge sono organizzazioni portuali:

a) il Provveditorato al porto di Venezia, di cui al regio decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503, convertito dalla legge 8 luglio 1929, n. 1342, e successive modificazioni ed integrazioni;

b) il Consorzio autonomo del porto di Genova, di cui al testo unico approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive modificazioni ed integrazioni;

c) l'Ente autonomo del porto di Palermo, di cui alla legge 14 novembre 1961, n. 1268;

d) il Consorzio per il porto di Civitavecchia, di cui alla legge 9 febbraio 1963, n. 223;

e) l'Ente autonomo del porto di Trieste, di cui alla legge 9 luglio 1967, n. 589, e successive modificazioni ed integrazioni;

f) l'Ente autonomo del porto di Savona, di cui alla legge 1° marzo 1968, n. 173, e successive modificazioni ed integrazioni;

g) il Consorzio autonomo del porto di Napoli, di cui al decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 marzo 1974, n. 46, e successive modificazioni ed integrazioni;

h) le aziende dei mezzi meccanici di cui alla legge 9 ottobre 1967, n. 961, e successive modificazioni ed integrazioni.

2. Sono autorità portuali ai sensi della presente legge gli enti di cui all'articolo 5.

3. Sono autorità marittime ai sensi della presente legge i soggetti di cui all'articolo 16 del codice della navigazione.

A tale articolo risulta presentato il seguente emendamento:

Al comma 1, dopo la lettera h), aggiungere le seguenti:

i) il Consorzio del porto di Brindisi;

l) il porto di Taranto;

m) l'ente porto di Bari.

2. 1.

Lia, Lamorte.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Sono contrario all'emendamento Lia 2.1 perché nella legge si intende favorire una corretta transizione delle situazioni nelle quali risulti istituito per legge o un ente portuale autonomo o un'azienda mezzi meccanici. Ovviamente questo mio parere negativo non inficia la possibilità, prevista dagli articoli successivi, di istituire nei porti in esame nuove autorità portuali.

MICHELE SELLITTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per la marina mercantile*. Mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Prima di inoltrarci in questa difficile materia vorrei rivolgere un appello al Governo perché aiuti la Commissione a definire tutti i passaggi; poiché sono stati presentati emendamenti piuttosto delicati ed abbiamo atteso molte settimane per conoscere nel merito la posizione del Governo, ci aspettiamo che quest'ultimo ci aiuti in un proficuo svolgimento dei lavori.

ANTONIO LIA. Raccomando l'approvazione del mio emendamento, volto a ripristinare la lettera i) dell'articolo 2, che già era compreso nel testo approvato dal Senato. Non comprendo le ragioni per le quali debba essere eliminato né perché i lavoratori degli enti portuali di Bari e Brindisi non possano beneficiare delle disposizioni degli articoli 19 e 23; non si possono usare misure diverse per gli stessi porti italiani.

GIORDANO ANGELINI. Voterò contro l'emendamento del collega Lia, che non appare conforme allo spirito dell'articolo 2 il quale parla delle organizzazioni portuali al fine della loro trasformazione in nuovi enti: il porto di Taranto in questo momento non è un'organizzazione portuale, così come l'ente porto di Bari non esiste, trattandosi di un consorzio amministrativo. L'emendamento è pertanto tecnicamente sbagliato; me ne dispiace, perché in un'altra formulazione avremmo potuto approvarlo.

GIANNI RAVAGLIA. Alcuni di questi porti in un altro articolo vengono considerati come enti nei quali dovrà nascere un'autorità portuale; chiedo pertanto ai presentatori di voler ritirare l'emendamento 2.1, che potrà essere riproposto a proposito degli articoli nei quali sono considerate le nuove autorità portuali non interessanti enti portuali già esistenti.

CLAUDIO SIGNORILE. Mi associo alla richiesta dell'onorevole Ravaglia perché, avendo ascoltato le ragioni del relatore, ritengo anch'io che l'emendamento 2.1 - che nella sostanza condivido, come dimostrerò quando affronteremo la questione a proposito di un altro articolo - rischia di portarci fuori strada. Mi pare che vi sia un rigore abbastanza visibile nel modo in cui viene presentata la ripartizione fra organizzazione ed autorità portuali che io ritengo vada mantenuto; prego pertanto l'onorevole Lia di accedere alla richiesta di ritiro, proprio per non pregiudicare il giudizio che dovrà

essere dato nel momento in cui si determineranno le località sede di autorità portuali.

PRESIDENTE. Anche a nome dell'onorevole Lia, ritiro l'emendamento 2.1.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 3.

*(Classificazione dei porti).*

1. I porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie e classi:

a) categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;

b) categoria II, classe I: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale;

c) categoria II, classe II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale;

d) categoria II, classe III: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale.

2. Il Ministro della difesa, con proprio decreto, emanato di concerto con i Ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici, determina le caratteristiche e procede alla individuazione dei porti o delle specifiche aree portuali di cui alla categoria I.

3. I porti, o le specifiche aree portuali di cui alla categoria II, classi I, II e III, hanno le seguenti funzioni:

a) commerciale;

b) industriale e petrolifera;

c) di servizio passeggeri;

d) peschereccia;

e) turistica e da diporto.

4. Le caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali dei porti di cui alla

categoria II, classi I, II e III e l'appartenenza di ogni scalo alle categorie medesime sono determinate, sentite le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime, con delibera del CIPET, nel quadro della programmazione di settore dal medesimo elaborata, con particolare riferimento all'attuale e potenziale bacino di utenza internazionale o nazionale, tenendo conto dei seguenti criteri:

a) entità del traffico globale e delle rispettive componenti;

b) capacità operativa degli scali derivante dalle caratteristiche funzionali degli impianti e delle attrezzature, sia per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri sia per il carico, lo scarico, la manutenzione e il deposito delle merci nonché delle attrezzature e dei servizi idonei al rifornimento, alla manutenzione, alla riparazione ed alla assistenza in genere delle navi e delle imbarcazioni;

c) livello ed efficienza dei servizi di collegamento con l'entroterra.

5. Ai fini di cui al comma 4 il CIPET predispone, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno schema di delibera, che è trasmesso alle regioni, le quali esprimono parere entro i successivi 90 giorni. Decorso inutilmente tale termine si intende che il parere sia reso in senso favorevole. Lo schema di delibera, con le eventuali modificazioni apportate a seguito del parere delle regioni, è successivamente trasmesso alla Camera dei deputati ed al Senato della Repubblica per l'espressione del parere, nei termini previsti dai rispettivi regolamenti, da parte delle Commissioni permanenti competenti per materia; decorsi i predetti termini il CIPET delibera in via definitiva. Alla seduta del CIPET all'uopo dedicata sono invitati, ai sensi dell'articolo 1, comma 4, secondo periodo, della legge 4 giugno 1991, n. 186, i presidenti delle giunte regionali che hanno espresso parere contrario.

6. La revisione delle caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali di

cui al comma 4, nonché della classificazione dei singoli scali, avviene su iniziativa delle autorità portuali o, laddove non istituite, delle autorità marittime, delle regioni o del CIPET con la procedura di cui al comma 5.

A tale articolo risultano riferiti i seguenti emendamenti:

*Al comma 4, dopo le parole:* le autorità marittime *aggiungere le seguenti:* previa delibera del CIPET, con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro della marina mercantile.

3. 2.

Governo.

*Al comma 4, lettera b), dopo le parole:* dalle caratteristiche funzionali *inserire le seguenti:* e dalle condizioni di sicurezza rispetto ai rischi ambientali.

3. 1.

Pieroni.

PINO LUCCHESI, *Relatore.* Nell'esprimere parere contrario all'emendamento 3.2 del Governo, sottolineo che gli emendamenti dell'esecutivo sembrano provenire da diversi ministeri.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Mi rimetto alla Commissione perché mi troverei in imbarazzo a contrastare la richiesta di un collega.

PINO LUCCHESI, *Relatore.* L'emendamento al nostro esame fa parte di un complesso di emendamenti che troveremo anche successivamente, tesi sostanzialmente a valorizzare la funzione del Ministero dei lavori pubblici. Per quanto riguarda l'emendamento in questione, la procedura in esso prevista transita attraverso il CIPET, nel quale il Ministero dei lavori pubblici è rappresentato.

PRESIDENTE. *Non sfugga alla Commissione che in questa sede viene riproposta la figura del CIPET mentre al Senato si sta discutendo la proposta del Governo di eliminarla.*

Pongo in votazione l'emendamento 3.2 del Governo, non accettato dal relatore, sul quale il Governo si è rimesso alla Commissione.

(È respinto).

ROBERTO CASTELLI. Faccio mio l'emendamento Pieroni 3.1.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Sono favorevole.

MICHELE SELLITTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per la marina mercantile*. Anch'io sono favorevole.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione. (È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 4.

(*Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore portuale*).

1. Nei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 3, comma 3, lettera e), l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e designati dal piano regolatore portuale, che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

2. Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti.

3. Nei porti di cui al comma 1 nei quali è istituita l'autorità portuale, il piano regolatore è adottato dal comitato portuale, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Nei porti di cui al comma 1 nei quali non è istituita l'autorità portuale, il piano regolatore è adottato dall'autorità marittima, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Il piano è quindi inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori

pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto. Decorso inutilmente tale termine il parere si intende reso in senso favorevole.

4. Il piano regolatore relativo a porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, esaurita la procedura di cui al comma 3, è sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura per la valutazione dell'impatto ambientale ed è quindi approvato dalla regione.

5. Al piano regolatore portuale dei porti aventi le funzioni di cui all'articolo 3, comma 3, lettera b), e alle relative varianti, è allegato un rapporto sulla sicurezza dell'ambito 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 del Ministro dell'ambiente 20 maggio 1991, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 126 del 31 maggio 1991.

6. All'articolo 88 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, il numero 1) è sostituito dal seguente:

« 1) le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria I e alla categoria II, classe I, e le opere di preminente interesse nazionale per la sicurezza dello Stato e della navigazione nonché per la difesa delle coste ».

7. Sono di competenza regionale le funzioni amministrative concernenti le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria II, classi II e III.

8. Spetta allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere nei porti di cui alla categoria I e per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di categoria II, classi I e II. Le regioni possono comunque intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato, per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione

nei porti di cui alla categoria II, classe II. Spetta alla regione o alle regioni interessate l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classe III. Le disposizioni di cui al presente comma si applicano alle regioni a statuto speciale nei limiti dei rispettivi statuti.

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

10. Il Ministro della marina mercantile, in conformità ai criteri di priorità indicati con direttive del CIPET e sulla base delle proposte contenute nei piani operativi triennali predisposti dalle autorità portuali, ai sensi dell'articolo 8, comma 3, lettera a), individua annualmente le opere di cui al comma 9 del presente articolo, da realizzare nei porti di cui alla categoria II, classi I e II e ne dà comunicazione al CIPET ai sensi e per gli effetti della legge 4 giugno 1991, n. 186.

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

A tale articolo sono riferiti i seguenti emendamenti:

*Al comma 3, dopo le parole: è adottato dall'autorità marittima, previa intesa con il comune o i comuni interessati, aggiungere le seguenti:* Il piano è poi sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura per la valutazione dell'impatto ambientale.

4. 5.

Governo.

*Sostituire il comma 4 con il seguente:*

4. Il piano regolatore relativo ai porti di cui alla categoria II, classi I e II,

esaurita la procedura di cui al comma 3, è approvato dal Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro della marina mercantile, previa intesa con la Regione interessata. Il piano regolatore relativo ai porti di cui alla categoria II, classe III, esaurita la procedura di cui al comma 3, è approvato dalla regione.

4. 9.

Governo.

*Dopo il comma 5 aggiungere i seguenti:*

6. L'erogazione mensile di cui al decreto del Ministro della marina mercantile del 4 giugno 1987 si applica ai lavoratori licenziati o che abbiano aderito alla proposta di esodo volontario dal 1° marzo 1989 al 21 maggio 1989, ai sensi dell'articolo 7, comma 4 della legge n. 26 dell'87 e prorogata al 31 dicembre 1989 con la legge n. 85 dell'89, a condizione che abbia presentato domanda entro il 31 maggio 1989, maturando i requisiti richiesti così come previsto dalla legge n. 26/87, articolo 9.

7. All'onere derivante dall'applicazione del comma 6, valutato in lire 8 miliardi, si provvede attraverso corrispondente riduzione della quota di cui alla voce « Ministero del tesoro » del fondo speciale di cui alla tabella A approvata con l'articolo 2, comma 2, della legge 23 dicembre 1992, n. 500, così modificata dall'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo del 22 maggio 1993 n. 155, convertito con modificazione della legge del 19 luglio 1993 n. 243.

4. 1.

Pizzinato, Bolognesi, Caprili.

*Al comma 6, al capoverso, dopo le parole: le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria I e alla categoria II, classe I aggiungere le seguenti: classe II; conseguentemente, al comma 7, sostituire le parole: classi II e III con le seguenti: classe III.*

4. 6.

Governo.

Al comma 8, dopo le parole: Le regioni aggiungere le seguenti: il comune interessato o l'Autorità portuale.

4. 2.

Ravaglia.

Al comma 8, sostituire le parole: categoria II con le seguenti: categoria I e categoria II.

4. 3.

Ravaglia.

Al comma 8, aggiungere in fine le seguenti parole: Le autorità portuali, a copertura dei costi sostenuti potranno deliberare soprattasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate, oppure aumenti dei canoni di concessione.

4. 4.

Ravaglia.

Al comma 9, aggiungere in fine le seguenti parole: entro novanta giorni dalla loro presentazione. Decorso inutilmente tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole.

4. 8.

Ravaglia.

Al comma 10, sostituire le parole: il Ministro della marina mercantile con le seguenti: Il Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro della marina mercantile.

4. 7.

Governo.

GIANNI RAVAGLIA. Ritiro il mio emendamento 4.3.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Mi rimetto alla Commissione sugli emendamenti 4.5 e 4.9 del Governo.

Invito inoltre i presentatori a ritirare l'emendamento Pizzinato 4.1 ed esprimo altresì parere contrario sull'emendamento 4.6.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Esprimo parere contrario sull'emendamento 4.5 del Governo perché siamo di fronte ad un atto assai complesso e la valutazione specifica dell'impatto ambientale si fa sui singoli progetti o per la realizzazione di una certa opera ma non per l'approvazione di un piano.

Sono altresì contrario all'emendamento 4.9 del Governo nonché all'emendamento Pizzinato 4. 1, perché tratta di materia totalmente estranea al contenuto del progetto di legge al nostro esame.

Sono altresì contrario all'emendamento 4. 6 del Governo e sull'emendamento Ravaglia 4. 2. Sono contrario all'emendamento Ravaglia 4. 4 perché la legge già prevede vari meccanismi di tassazione ed anche all'emendamento Ravaglia 4.8 perché non si tratta di un parere ma di un'approvazione di carattere definitivo. Sono inoltre contrario all'emendamento 4.7 del Governo.

MICHELE SELLITTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per la marina mercantile*. Mi associo al parere del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 4.5 del Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento 4.9 del Governo, non accettato dal relatore, sul quale il Governo si è rimesso alla Commissione.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento Pizzinato 4.1, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento 4.6 del Governo, non accettato dal relatore.

(È respinto).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Ravaglia 4.2.

GIANNI RAVAGLIA. Vorrei far presente che in sostanza con questo emendamento si intende introdurre la possibilità di realizzare opere infrastrutturali anche da parte del comune e dell'autorità portuale e non solo da parte dello Stato e delle regioni; conseguentemente si prevede che le autorità portuali possano, nel caso in cui realizzino esse stesse delle infrastrutture connesse al porto, deliberare sovrattasse a carico delle merci. È chiaro che permane una valutazione in capo all'autorità e quindi agli utenti marittimi se riterranno o meno opportuno realizzare queste infrastrutture.

Per quanto riguarda il mio emendamento 4.8 faccio presente che nel testo non sono indicati i termini entro i quali verranno approvate le iniziative per le grandi infrastrutture. Siccome le pratiche relative ai pareri ed alle autorizzazioni da parte dei ministeri in materia portuale richiedono fino a tre anni, oltre un certo limite ritengo opportuno inserire un meccanismo di silenzio-assenso che io ho previsto in 90 giorni, ma che sono disponibile ad ampliare, se il Governo lo ritiene.

CLAUDIO SIGNORILE. A parziale correzione del giudizio precedente, vorrei richiamare l'attenzione sul ragionamento dell'onorevole Ravaglia, che mi sembra meno parziale di quanto mi era sembrato all'inizio. Credo sia utile, soprattutto per le caratteristiche dei porti di seconda categoria, classe II, quindi di interesse nazionale, prevedere che il comune, che in questo caso ha già una sua possibilità di esazione autonoma, e l'autorità portuale che - non dimentichiamolo - tende a diventare un soggetto organizzativo, siano in condizione di concorrere ad opere di grande infrastrutturazione.

Sono perciò favorevole all'emendamento 4.2, a patto però, collega Ravaglia, che nell'emendamento 4.4 si precisi che le

autorità portuali provvedano alla copertura dei costi sostenuti per le opere di cui al precedente comma; in tal modo determineremmo la possibilità - vorrei che il relatore riflettesse su ciò - non di una generica tassazione ma di un'esazione di scopo, mirata ad interventi infrastrutturali che per qualche ragione lo Stato o la regione non compiono e che il comune o l'autorità portuale ritengono indispensabili al buon funzionamento della struttura portuale.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Faccio notare alla Commissione che, in aggiunta alle note difficoltà delle amministrazioni comunali a risolvere i problemi strutturali dei rispettivi comuni (figurarsi quelli delle aree portuali!), per quanto riguarda i porti ricompresi nelle classi I e II in molti di essi non vi è l'autorità portuale: si tratterebbe quindi di una previsione ultronea. Ribadisco quindi il parere contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Ravaglia 4.2, non accettato dal relatore né dal Governo.

*(È approvato).*

L'onorevole Ravaglia ha presentato il seguente emendamento:

*Al comma 8, secondo periodo, sostituire le parole: categoria II, classe II con le seguenti: categoria II, classi I e II.*

4. 10.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Non vorrei che meccanismi collegati all'improvvisazione ed alle difficoltà che ognuno di noi ha nel seguire una materia così complessa portassero a scelte improvvisate, anche se comprensibili, da parte della Commissione. Abbiamo discusso approfonditamente, come il collega Angelini ben sa, e credo rimanga ancora qualche dubbio sulle modalità attraverso le quali le nuove autorità portuali che ci accingiamo a costituire raggiungano un minimo di au-

onomia finanziaria e siamo giunti alla conclusione che il meccanismo previsto dalla legge assicura loro una seppur modesta capacità di esistenza, alla quale dovrà commisurarsi anche il personale dipendente delle stesse autorità portuali.

Immaginare in questa legge che le autorità portuali possano partecipare con soldi che non hanno - e che non avranno mai - alla realizzazione di opere di grande infrastrutturazione mi sembra oggettivamente molto azzardato e, per quanto mi riguarda, confermo il mio parere contrario.

GIORDANO ANGELINI. Voterò a favore dell'emendamento Ravaglia 4.10 perché sono consapevole che nell'attuale situazione le autorità portuali non avranno i mezzi necessari e, nel caso in cui dovessero ricorrere ad una sovrataesazione, probabilmente si troverebbero rapidamente fuori mercato. Riteniamo tuttavia che si debba dare una possibilità in più all'autonomia delle autorità portuali e ci auguriamo che nel corso del lavoro il Governo possa dare una risposta positiva alla necessità di coprire in altro modo i debiti pregressi degli enti, cosa che consentirebbe alle autorità di far fronte all'infrastrutturazione dei porti.

ROBERTO CASTELLI. Non mi sembra di cogliere in questo emendamento le contraddizioni espresse dal relatore. In Comitato ristretto ci siamo sforzati di assicurare la maggiore autonomia possibile ai porti, ma probabilmente non siamo riusciti a raggiungere questo risultato. Mi sembra che con l'emendamento proposto dal collega Ravaglia si voglia dare una possibilità in più ai porti; non si parla di grandi infrastrutture ma di opere, che possono anche essere di dimensioni modeste. Non vedo pertanto per quale motivo si debba negare a priori una possibilità che non è certamente un obbligo.

Il gruppo della lega nord voterà pertanto a favore dell'emendamento 4.10 che

- ripeto - concede una più ampia libertà di manovra alle autorità portuali. È chiaro che tale possibilità dovrà essere usata con estrema cautela, pena l'uscita dal mercato del porto stesso, tuttavia rientrerà nelle responsabilità dell'autorità portuale adottare provvedimenti idonei.

Vorrei aggiungere che la nostra storia passata ci ha insegnato che spesso alcune realtà vengono fortemente penalizzate rispetto ad altre: questo potrebbe essere uno strumento per ovviare a questo difetto cui lo Stato spesso ci ha abituato.

PRESIDENTE. L'onorevole Ravaglia ha presentato la seguente riformulazione del suo emendamento 4.4:

*Al comma 8, aggiungere in fine le seguenti parole:* Le autorità portuali, a copertura dei costi sostenuti per le opere da esse stesse realizzate, possono imporre soprattasse a carico delle merci imbarcate o sbarcate, oppure aumentare l'entità dei canoni di concessione.

4. 4. (nuova formulazione)

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Sono favorevole.

MICHELE SELLITTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per la marina mercantile*. Mi associo al parere del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Ravaglia 4.10.

*(È approvato).*

Pongo in votazione l'emendamento Ravaglia 4.4 nella nuova formulazione.

*(È approvato).*

Pongo in votazione l'emendamento Ravaglia 4.8, non accettato dal relatore né dal Governo.

*(È respinto).*

Pongo in votazione l'emendamento 4.7 del Governo, non accettato dal relatore. (È respinto).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 5.

(Autorità portuale).

1. Nei porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Messina, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Trieste e Venezia 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, di cui all'articolo 15, comma 1, 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) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 15, comma 1, individuati con decreto del Ministro della marina mercantile, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. L'autorità portuale ha personalità giuridica di diritto pubblico ed è dotata di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla presente legge. Ad essa non si applicano le disposizioni cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, e successive modificazioni.

3. La gestione patrimoniale e finanziaria dell'autorità portuale è disciplinata da un regolamento di contabilità appro-

vato dal Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro. Il conto consuntivo delle autorità portuali è allegato allo stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'esercizio successivo a quello nel quale il medesimo è approvato.

4. Il controllo di legittimità sulla gestione della autorità portuale 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.

5. L'esercizio delle attività di cui al comma 1, lettere b) e c), è affidato in concessione dall'autorità portuale mediante gara pubblica.

6. Le autorità portuali non possono in alcun caso, né direttamente né attraverso la costituzione o la partecipazione in società, esercitare la gestione delle operazioni portuali di cui all'articolo 15, comma 1, e di ogni altra attività strettamente connessa.

7. Il Ministro della marina mercantile, con proprio decreto, sentito il CIPET, individua entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorità portuale.

8. Nei limiti delle disponibilità finanziarie di cui all'articolo 12, decorsi tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, ai sensi della legge 23 agosto 1988, n. 400, possono essere istituite ulteriori autorità in porti di categoria II, classe I, non compresi tra quelli di cui al comma 1, che nell'ultimo triennio abbiano registrato un volume di traffico di merci non inferiore a tre milioni di tonnellate annue al netto delle rinfuse liquide o a 200.000 *Twenty Feet Equivalent Unit* (TEU).

9. Il Ministro della marina mercantile può formulare la proposta di cui al comma 8 anche su richiesta di regioni, comuni o camere di commercio, industria, artigianato ed agricoltura.

10. Le autorità portuali di cui al comma 8 sono soppresse, con la procedura di cui al medesimo comma, quando, in relazione al mutato andamento dei traffici, vengano meno le condizioni previste nel suddetto comma. Con la medesima procedura, decorsi dieci anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono soppresse le autorità portuali di cui al comma 1 quando risulti che le stesse non corrispondono alle condizioni di cui al comma 8.

A tale articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*Al comma 1, dopo la parola: Livorno, inserire la seguente: Marina di Carrara, e dopo la parola: Savona, aggiungere la seguente: , Taranto.*

5. 2.

Lia, Lamorte, Maccheroni, Patardino, Marengo, Signorile.

*Al comma 1, dopo la parola: Livorno, inserire la seguente: Marina di Carrara.*

\* 5. 15.

Evangelisti.

*Al comma 1, dopo la parola: Livorno, inserire le seguenti: Marina di Carrara.*

\* 5. 18.

Fredda, Evangelisti, Biricotti Guerrieri.

*Al comma 1, dopo la parola: Napoli, aggiungere la seguente: Olbia.*

5. 16.

Piredda.

*Al comma 1, dopo la parola: Palermo, aggiungere la seguente: Piombino.*

5. 19.

Fredda, Mussi, Angelini Giordano.

*Al comma 1, dopo la parola: Palermo, aggiungere la seguente: Porto Torres.*

5. 17.

Piredda.

*Al comma 1, dopo la parola: Savona, aggiungere la seguente: Taranto.*

5. 20.

Angelini Giordano, D'Alema, Bargone.

*Al comma 1, lettera a), dopo la parola: coordinamento, inserire la seguente: , promozione.*

5. 3.

D'Amato.

*Al comma 1, lettera a), aggiungere in fine le seguenti parole: , anche in riferimento alla sicurezza rispetto ai rischi di incidenti connessi a tali attività.*

5. 4.

Pieroni.

*Al comma 1, lettera b) dopo le parole: Ministero dei lavori pubblici aggiungere le seguenti: e con il Ministero dei trasporti.*

5. 21.

Angelini Giordano, Biricotti, Fredda.

*Al comma 1, lettera c) premettere la seguente parola: fornitura.*

5. 7.

Bolognesi.

*Al comma 1, lettera c) sopprimere le parole: affidamento e controllo delle attività diretto alla.*

5. 5.

Biricotti Guerrieri, Angelini Giordano, Fredda, Ronzani.

*Al comma 1, lettera c) sopprimere le parole: non coincidenti né strettamente.*

\* 5. 14.

Lia.

*Al comma 1, lettera c) sopprimere le parole: non coincidenti né strettamente.*

\* 5. 23.

Piredda, Gualco, Biafora, Manfredi.

*Al comma 1, lettera c) sopprimere le parole: non coincidenti né strettamente.*

\* 5. 24.

Marenco.

*Al comma 1, lettera c), aggiungere in fine il seguente periodo: Per l'esercizio delle suddette attività l'autorità portuale può promuovere la costituzione, riservandosi una partecipazione comunque non maggioritaria, di una o più società tra le imprese operanti in porto.*

5. 6.

D'Amato.

*Dopo il comma 1 inserire il seguente:*

*1-bis. È fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste. Il Ministro della marina mercantile, sentita l'Autorità portuale di Trieste, con proprio decreto stabilisce l'organizzazione amministrativa per la gestione di detti punti franchi.*

5. 9.

Bordon.

*Sostituire il comma 5 con il seguente:*

*5. Per l'esercizio delle attività di cui al comma 1, lettere b) e c), l'autorità portuale promuove la costituzione, riservan-*

*dosi una partecipazione comunque non maggioritaria, di una o più società tra le imprese operanti in porto ovvero ricorre a contratti di appalto.*

5. 10.

Biricotti Guerrieri, Angelini  
Giordano, Ronzani, Fredda,  
Grilli.

*Sostituire il comma 5 con il seguente:*

*5. L'esercizio delle attività di cui al comma 1, lettere b) e c), può essere affidato in concessione dall'autorità portuale mediante gara pubblica, ovvero esercito promuovendo la costituzione di una o più società tra le imprese operanti in porto, riservandosi comunque una partecipazione non maggioritaria.*

5. 11.

Bolognesi, Caprili, Borghetta.

*Al comma 5, dopo le parole: gara pubblica aggiungere le seguenti: Per lo svolgimento di tale attività, in sede di prima applicazione e fino ad esaurimento degli eventuali esuberi di cui all'articolo 22, comma 2; l'autorità portuale può promuovere la costituzione di una o più società tra le imprese operanti nel porto, riservandosi una partecipazione comunque non maggioritaria. Le disposizioni di cui alla legge 17 dicembre 1971, n. 1157, sono trasferite alle autorità portuali di pertinenza.*

5. 12.

Bolognesi, Caprili.

*Al comma 5, dopo le parole: gara pubblica aggiungere le seguenti: Per lo svolgimento di tale attività nei porti in cui alla data di entrata in vigore della presente legge esse sono esercitate dalle organizzazioni portuali, l'autorità portuale può promuovere la costituzione di una o più società tra le imprese operanti*

nel porto, riservandosi una partecipazione comunque non maggioritaria.

5. 17.

Angelini Giordano, D'Amato, Bolognesi.

*Al comma 5, dopo le parole: gara pubblica aggiungere le seguenti: qualora l'autorità portuale non partecipi alla costituenda società.*

5. 8.

D'Amato.

*Al comma 5, aggiungere, in fine, il seguente periodo: In sede di prima applicazione e per un periodo non superiore a tre anni dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministro della marina mercantile, con proprio decreto, sentita la Commissione consultiva centrale di cui all'articolo 14, può autorizzare, per particolari esigenze, le autorità portuali ad esercitare direttamente le attività di cui al comma 1, lettere b) e c) utilizzando esclusivamente il personale in esubero dei disciolti enti portuali.*

5. 25.

Il Governo.

*Al comma 5, aggiungere, in fine, le seguenti parole: , usufruendo, per le operazioni d'escavo e di mantenimento dei fondali anche del servizio escavazione porti di cui all'articolo 24 della presente legge.*

5. 16.

Il Governo.

*Al comma 8, aggiungere, in fine, il seguente periodo: A decorrere dal 1° gennaio 1995 può essere disposta l'istituzione, previa verifica dei requisiti, di*

autorità portuali nei porti di Marina di Carrara, Olbia, Piombino, Salerno e Taranto.

5. 22.

Angelini Giordano, Biricotti Guerrieri, Fredda.

*Aggiungere, in fine, il seguente comma:*

11. In sede di prima applicazione della presente legge, le autorità sprovviste di sede propria potranno essere ubicate presso le sedi delle locali autorità marittime.

5. 13.

Angelini Giordano, Ravaglia, D'Amato, Barbalace, Pieroni, Michielon.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Per quanto riguarda l'emendamento Lia 5.2 richiamo la sua attenzione e quella dei colleghi sulle ragioni per le quali il relatore dà un giudizio positivo su questo emendamento. Va innanzitutto ricordato che questo emendamento va letto in controluce con tutta una serie di emendamenti successivi relativi all'ipotesi della creazione per legge fin da ora di nuove autorità portuali. All'interno del Comitato ristretto si sono confrontate sia tesi di carattere restrittivo tendenti a ridurre, per quanto possibile, il numero dei porti ed istituire fin da questo momento l'autorità portuale sia altre opinioni, anch'esse valide, tendenti a considerare questa possibilità in maniera più larga.

Il relatore ha sempre sostenuto che si dovesse scegliere un criterio per provvedere di conseguenza, ma il risultato finale è stato prevedere l'automatica trasformazione in autorità portuale laddove era stato creato un ente porto o un'azienda mezzi meccanici, oppure un criterio basato sul tonnellaggio delle merci movimentate negli ultimi tre anni. Nel testo del Comitato ristretto alla fine è prevalso

un criterio misto, che in parte tiene conto delle esigenze che ho richiamato e che prevede, per esempio, l'inserimento del porto di Messina (quest'ultima, non ricompresa nel testo del Senato, è formalmente sede di un'azienda mezzi meccanici) e per il resto ha tenuto conto anche della movimentazione delle merci — come nel caso di Ravenna — o di ragioni di carattere strutturale o relative all'interesse strategico complessivo del paese, anche finalizzato a coprire il più possibile, dal punto di vista geografico, le varie zone esistenti nel paese al di là dei fatti di natura storica.

Appare al relatore che nella congiunzione di questi tre criteri si trovi una qualche difficoltà ad immaginare l'esclusione dei porti di Taranto e di Marina di Carrara, nel primo caso perché, avendo riguardo alla situazione specifica dei porti pugliesi, Taranto risulta il porto con maggiore movimentazione di merci e comunque fortemente interessato da iniziative di carattere industriale; per quanto riguarda l'altro caso, il porto di Marina di Carrara risulta essere il sesto od il settimo porto nella graduatoria nazionale per movimentazione delle merci ed è comunque il primo porto del mondo dal punto di vista della movimentazione dei materiali lapidei, avendo importanza di carattere specifico. Dalla congiunzione di queste motivazioni, con tutte le difficoltà che successivamente affronteremo, l'opinione del relatore sull'emendamento Lia 5.2 è favorevole.

MICHELE SELLITTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per la marina mercantile*. Il Governo esprime parere favorevole, in particolar modo per quanto riguarda il porto di Taranto; ho compreso lo sforzo compiuto dal relatore per Marina di Carrara e pertanto accetto la sua opinione.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Sono favorevole agli identici emendamenti Evangelisti 5.15 e Fredda 5.18, che tuttavia

sarebbero assorbiti dall'approvazione dell'emendamento Lia 5.2. Sono contrario agli emendamenti Piredda 5.16 e 5.17 e Fredda 5.19. L'emendamento 5.20 risulterebbe anch'esso assorbito.

Sono favorevole agli emendamenti D'Amato 5.3 e Pieroni 5.4. Invito infine l'onorevole Angelini a ritirare l'emendamento 5.21, trattandosi di un emendamento improponibile in quanto il Ministero dei trasporti non prevede nel bilancio dotazioni di carattere specifico.

MICHELE SELLITTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per la marina mercantile*. Mi associo ai pareri espressi dal relatore.

GIORDANO ANGELINI. Il mio emendamento si riferisce all'escavazione dei porti, della quale si prevede il passaggio dal Ministero dei trasporti a quello della marina mercantile.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Dal Ministero dei lavori pubblici a quello della marina mercantile.

CLAUDIO SIGNORILE. In termini di legge ha ragione il relatore, perché attualmente non c'è il capitolo cui agganciare la modifica.

GIORDANO ANGELINI. Ritiro l'emendamento 5.21.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Vorrei che l'onorevole Bolognesi fornisca una spiegazione del suo emendamento 5.7.

MARIDA BOLOGNESI. L'emendamento è collegato al ruolo dell'autorità portuale nell'esercizio dei servizi generali. Poiché era stata eliminata la parola « fornitura » nella trasformazione che era stata fatta del punto sui servizi generali, nel momento in cui vi sono emendamenti sulle competenze dell'autorità portuale, ricordo che quest'ultima ha anche un ruolo di fornitura.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Nel testo è già compresa la parola « fornitura ».

MARIDA BOLOGNESI. Ritiro l'emendamento 5.7.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Esprimo parere contrario sugli emendamenti Biri-cotti Guerrieri 5.5, nonché sugli identici emendamenti Lia 5.14, Piredda 5.23 e Marengo 5.24. Per quanto riguarda l'emendamento D'Amato 5.6 si apre un altro capitolo che è anche collegato all'emendamento presentato dal Governo; vi è tutta una serie di emendamenti che riguardano la possibilità per l'autorità portuale, alla quale in linea di principio il relatore conferma la propria contrarietà, di partecipare ad attività di carattere gestionale, essendo uno dei momenti fondamentali di questa legge la perfetta divisione tra i compiti propri dell'autorità portuale e quelli delle società alle quali viene affidata la gestione dei momenti di carattere operativo. Tuttavia, in presenza di opinioni che sono state recepite anche all'interno del Comitato ristretto, il relatore esprime parere favorevole sull'emendamento 5.25 presentato dal Governo ed invita tutti i proponenti di altri emendamenti a riconoscersi in quello del Governo, ritirando i loro.

Per quanto concerne l'emendamento Bordon 5.9 mi rimetto al Governo, ritenendo comunque che si tratti di un emendamento ultroneo perché il testo in discussione non intende regolare i punti franchi.

Invito quindi a ritirare gli emendamenti Biri-cotti Guerrieri 5.10, Bolognesi 5.11 e 5.12, Angelini 5.17 e D'Amato 5.8. Esprimo parere favorevole sull'emendamento del Governo 5.25; invito il Governo a ritirare l'emendamento 5.16 per ripresentarlo all'articolo 25, concernente il trasferimento al Ministero della marina mercantile del servizio per l'escavazione dei porti marittimi nazionali.

Sono altresì contrario sugli emendamenti Angelini 5.22 e 5.13.

MICHELE SELLITTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per la marina mercantile*. Mi associo ai pareri espressi dal relatore e ritiro l'emendamento 5.16.

Sull'emendamento 5.9 mi rimetto alla Commissione.

CARLO D'AMATO. Desidero intervenire per dichiarazione di voto sull'emendamento Lia 5.2 e su quelli successivi che si riferiscono all'integrazione dell'elenco dei porti approvato dal Senato. Poiché siamo in presenza di emendamenti che riguardano i porti di Taranto, di Marina di Carrara, di Olbia, Piombino e Porto Torres credo che si debba fare una valutazione perché non vorrei che dopo il lavoro svolto si ripercorressero vecchie logiche, tese alla creazione di autorità portuali anche laddove non sono necessarie. Mi risulta che vi è stata un'analoga iniziativa al Senato dove, dopo un'approfondita riflessione, si è arrivati alle indicazioni che in maniera corretta il relatore ha individuato nella prima parte della sua esposizione, inserendo il porto di Messina, trattandosi di un'azienda di mezzi meccanici. Ho colto una sofferenza da parte del Governo che, mentre ha espresso parere favorevole su Taranto, si è quasi costretto ad esprimere analogo parere su Marina di Carrara.

La Commissione deve pertanto approfondire una questione di criteri; mi rendo conto che siamo in sede di votazione e che questo potrebbe comportare uno slittamento dei tempi, però vi è il rischio di dare la stura, anche in una fase successiva, all'inserimento nell'elenco delle autorità portuali di porti che non sempre rispondono alla logica della legge. Per quanto riguarda Taranto esprimo il mio consenso, ma per il resto chiedo che si faccia una riflessione al fine di recuperare univocità di atteggiamento da parte della Commissione. Da questo dipende la serietà dell'impostazione del nostro lavoro, altrimenti ci limiteremo a ripercorrere vecchie logiche che ormai stanno alle nostre spalle.

ROBERTO CASTELLI. Se la logica ha ancora valore nel nostro paese, credo che l'autorità portuale avrebbe dovuto essere un'istituzione capace di agire nei porti di maggiore importanza e mi pare che questo fosse anche l'orientamento del Comitato ristretto all'inizio dei nostri lavori. Se abbiamo un po' di memoria storica la posizione del relatore era abbastanza rigida su questo, al punto che nella prima stesura del testo in Comitato ristretto avevamo ipotizzato otto autorità portuali. Queste ultime sono diventate sedici nel testo definitivo che stiamo esaminando, cioè il doppio; se adesso approviamo le autorità proposte negli emendamenti, esse diventeranno venti.

Il relatore ha fatto riferimento ad un criterio misto per giustificare il fatto che le autorità portuali passeranno da otto a venti: un bellissimo eufemismo per non citare la prova clientelare. Credo sia abbastanza divertente vedere i nomi dei colleghi firmatari degli emendamenti; per esempio, ritengo del tutto casuale che il relatore abbia dato parere favorevole all'istituzione dell'autorità portuale per il porto di Marina di Carrara. Certamente, tale parere è legato a dati oggettivi e non certo all'appartenenza geografica del porto stesso! Lo stesso vale per l'onorevole Piredda, il quale, evidentemente, si preoccupa del porto di Olbia perché, essendo un parlamentare della Repubblica, ha a cuore tutto il territorio nazionale senza guardare al proprio particolare...

Che questi rilievi debbano essere fatti da un deputato appartenente ad un movimento che è sempre stato definito come particolarista, localista e campanilista, credo sia abbastanza curioso. Vi apprestate a votare l'uno a favore dell'altro un insieme di autorità che non sono utili al funzionamento dei porti ma che vi serviranno come biglietto da visita da presentare al vostro collegio elettorale, dove potrete dire che grazie a queste autorità avete recuperato qualche posto di lavoro e qualche « miliardino »! Allora vorrei

farvi presente che avremo autorità portuali a Genova, a La Spezia, a Marina di Carrara, a Livorno e a Piombino, cioè una ogni 50 chilometri. A questo punto, siccome il lago di Como ha circa 135 chilometri di costa, per ogni lago lombardo dovremmo rivendicare almeno tre o quattro autorità portuali. Se siamo ancora in tempo a presentare emendamenti, sicuramente il mio gruppo li presenterà in tal senso, e non certo per mancare di rispetto a questa Commissione, perché lo ha già fatto da sola portando avanti un discorso di questo tipo!

Si è seguita una logica che chiaramente non può trovarci consenzienti, anche perché non è la prima volta né l'ultima che si attenta alla dignità del Parlamento. Siccome crediamo nelle istituzioni non accettiamo assolutamente questo pacchetto di emendamenti, per cui il nostro voto sarà contrario su tutti.

CLAUDIO SIGNORILE. Non facendo parte della Commissione e non avendo quindi seguito il travaglio del Comitato ristretto, sono del tutto rispettoso delle considerazioni svolte dal relatore. Tuttavia, invito i colleghi a valutare il fatto che rischiamo di dare un eccessivo significato ai termini « autorità portuali », quasi che la figura del porto sia di natura fisica e giuridica, anziché economica. Dico ciò per smontare, in un certo senso, alcune delle considerazioni che ho ascoltato e per le quali la questione campanilistica sarebbe dominante. Essa lo è senza alcun dubbio, perché è naturale che possono scattare una serie di elementi e di fattori nel proporre questi organismi, però credo che debbano essere valutati anche altri aspetti della questione.

Non voglio parlare in questo momento del porto di Taranto, anche se considero indecente il fatto che non sia stato previsto sin dall'inizio nel quadro delle autorità portuali, essendo il primo porto industriale d'Italia e avendo una movimentazione di merci di oltre 23 milioni di

tonnellate all'anno. Da questo punto di vista, ripeto, a me sembra quasi ridicola la mancata previsione di questo porto, per cui preferisco addirittura non parlarne. Voglio invece sottolineare che quando le autorità in questione vengono proposte per porti quali Marina di Carrara, Salerno, eccetera, ciò vuol dire che vi è un entroterra economico che ha bisogno non della struttura burocratica rappresentata dall'autorità marittima prevista dal codice di navigazione, ma di un soggetto di programmazione, quale, appunto, è considerata l'autorità portuale, che non a caso non è soggetto di gestione, nella quale possono concorrere i diversi soggetti economici che rendono il porto non un concetto giuridico astratto, ma una realtà economica vitale.

Quindi, non mi scandalizzo affatto che giungano questi segnali. Il problema è di vedere se essi siano reali e se non vi sia una valutazione puramente esterna. Sono queste le ragioni per cui ritengo accettabili le considerazioni del relatore, considerato che in qualche modo intorno a questo problema si sta registrando una vitalità che non dobbiamo scoraggiare. In conclusione, ritengo che il parere favore-

vole espresso dal relatore consenta di votare l'emendamento Lia 5.2 così come è stato presentato.

**PRESIDENTE.** Stante l'imminente inizio di votazioni in Assemblea, avverto che le Commissioni risultano sconvocate. Propongo quindi che la Commissione prosegua la discussione dei progetti di legge all'ordine del giorno domani giovedì 28 ottobre, al termine della seduta in sede referente.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

**La seduta termina alle 17,45.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO  
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. PAOLO DE STEFANO

---

*Licenziato per la composizione e la stampa  
dal Servizio Stenografia il 29 ottobre 1993.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO