

5

SEDUTA DI MARTEDÌ 12 FEBBRAIO 1991

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DEL COMITATO
GIORGIO SANTUZ**

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 17,30.

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

Audizione del ministro della marina mercantile, onorevole Carlo Vizzini.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dell'ultimo dei ministri direttamente interessati ai problemi di Venezia, l'onorevole Vizzini, che ringrazio per aver accolto il nostro invito.

Il nostro comitato, come il ministro Vizzini certamente sa, è stato costituito per esaminare le questioni inerenti alla soluzione dei problemi che da tanti anni travagliano la città di Venezia. Ci ripromettiamo, pertanto una rilettura dei testi normativi sulla materia ed un esame delle carenze riscontrate, ripromettendoci di avanzare nelle sedi competenti, a conclusione delle audizioni previste, una serie di proposte concernenti gli aspetti finanziari e le esigenze di coordinamento nella gestione dei problemi, nonché eventuali modificazioni legislative di cui dovrà farsi carico direttamente il Parlamento.

Ci recheremo anche a Venezia, ma vorremmo visitare la città con idee precise anche in merito ad eventuali iniziative da assumere, per aprire su quella base un dialogo, eventualmente anche dialettico, con i rappresentanti degli enti locali e della regione.

Ascolteremo con attenzione quanto il ministro Vizzini riterrà opportuno riferirci e su tale base si svolgerà un dibattito.

CARLO VIZZINI, Ministro della marina mercantile. Debbo premettere, innanzitutto, che il Ministero della marina mercantile in quanto tale non è destinatario di specifiche assegnazioni di fondi nel quadro della legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia; pertanto, nell'ambito degli interventi complessivi relativi a tale normativa, la nostra presenza, anche all'interno del cosiddetto comitato, ha avuto ed ha lo scopo di appurare in che modo rendere compatibile la difesa di una parte dell'economia veneziana, cioè quella legata alla portualità, e di concorrere alla realizzazione di un progetto complessivo che, nel salvaguardare la laguna, possa quanto meno consentire un potenziamento dei traffici marittimi. Da questo punto di vista, sono personalmente convinto che per Venezia saranno necessarie scelte di fondo, specificamente riferite, per esempio, al settore industriale e ai traffici petroliferi, che a mio avviso dovranno essere considerati in un'ottica realistica. Infatti, se è vero che i traffici marittimi rappresentano soltanto il 18 per cento del traffico globale, è anche vero che essi sopportano il 40 per cento di tutti i costi della portualità, per cui si pone un problema di impatto economico che necessita di essere opportunamente affrontato.

Nel corso delle riunioni fin qui svoltesi, abbiamo sottolineato i punti fondamentali, cioè quelli che dovranno essere tenuti presenti nell'ambito della realizzazione dell'azione complessiva. Il primo si riferisce alla necessità di creare condizioni tecnico-operative che consentano il traffico portuale nelle ore notturne - tenendo conto che spesso possono esservi

condizioni meteorologiche avverse, soprattutto a causa della nebbia – per poter realizzare il recupero dei tempi morti dovuti alla chiusura delle bocche di porto. A questo proposito, su incarico del magistrato delle acque, il consorzio Venezia Nuova ha promosso uno studio che prevede, allo stato attuale, unicamente l'intensificazione dell'impianto di illuminazione nel canale Malamocco-Marghera, ma non ausili radioelettrici alla navigazione al passo coi tempi, quali l'ampliamento del sistema V.T.S. attraverso un' idonea rete radar che copra i canali marittimi, né l'utilizzo dei più moderni sistemi di localizzazione satellitare.

Sappiamo bene che con l'utilizzo dei moderni strumenti della tecnologia è possibile realizzare condizioni di navigazione tali da garantire la sicurezza e la navigabilità in qualunque condizione atmosferica. Ma, ripeto, al momento è stata prevista soltanto una misura che riteniamo insufficiente, cioè quella di intensificare l'impianto di illuminazione nel canale Malamocco-Marghera. Nei prossimi mesi, in via sperimentale, il Ministero della marina mercantile darà inizio, nello stretto di Messina, ai lavori per l'ampliamento di un sistema piuttosto sofisticato – il V.T.S. che ho sopra ricordato – di controllo del traffico da terra. Aggiungo che il sistema italiano studiato dal nostro paese è stato considerato valido anche da altri paesi, tanto che ci è stato richiesto come modello da studiare in vista di una probabile realizzazione.

Oltre alle previsioni sopra ricordate, riteniamo necessaria l'esecuzione dei lavori effossori in tutti i canali marittimi e allargamenti di alcuni di essi alle quote di progetto; in particolare, sarebbe opportuno prevedere l'escavo del canale Malamocco-Marghera alla quota nominale di meno 12 metri e l'escavo del canale Vittorio Emanuele alla quota nominale di meno 11 metri. Appare altresì opportuna la realizzazione di opere che consentano l'incrocio in sicurezza delle navi nel canale litoraneo in modo da concentrare, secondo una tendenza già in atto, per la via di Malamocco la maggior parte del

traffico possibile, in specie durante i periodi di chiusura per manutenzione delle paratoie delle bocche di porto di Lido. Con la realizzazione di tali opere, assieme all'escavo del canale Vittorio Emanuele, si avrebbe certezza di navigazione in tutto l'ambito portuale, qualora una delle bocche dovesse rimanere chiusa per periodi lunghi a causa di manutenzione o di avaria delle paratoie mobili.

Sempre al fine di assicurare la competitività dello scalo veneziano, si ritiene opportuno prevedere il mantenimento dell'accesso dei porti di Lido e di Malamocco, attraverso le paratoie mobili, alle quote del piano regolatore vigente. Il progetto di massima di tali paratoie è attualmente orientato sul mantenimento di 13,5 metri, invece dei 14 previsti dal piano regolatore, attraverso la bocca di porto di Malamocco e di 9,5 metri, invece degli 11 previsti dal piano regolatore, attraverso la bocca di porto di Lido. Pur non ottimali, i predetti fondali potrebbero ritenersi soddisfacenti per le navi porta-container di terza generazione e per le moderne navi da passeggeri, purché ricondotti al livello di riferimento delle carte nautiche, più basso di 52 centimetri rispetto al livello medio del mare adottato per la laguna veneziana.

Abbiamo poi sollevato il problema dell'affidamento della gestione delle paratoie mobili (fermo restando che la soglia di chiusura sia regolata per legge con previsioni di marea superiori ai 110 centimetri sul livello medio del mare) ad un comitato tecnico, composto da rappresentanti della capitaneria, del provveditorato al porto e di altre amministrazioni statali, tenuto anche conto che il porto di Venezia è classificato di prima categoria, quale porto rifugio e di difesa militare, e di prima classe, ai fini del traffico commerciale. Abbiamo altresì chiesto la realizzazione di almeno una conca di navigazione per la bocca di porto di Malamocco in modo che possa essere aumentata l'agibilità portuale durante i periodi di chiusura delle paratoie mobili; per la bocca di porto di Lido la previsione di lavori periodici di asporto dei cumuli di

sabbia formatasi nel corso degli anni al nord della diga di Punta Sabbioni, in modo che la navigazione alla bocca di porto oltre a risentire dei condizionamenti derivanti dalle chiusure mobili, non debba anche risentire degli effetti negativi dovuti agli accumuli di sabbia che si verificano ad ogni mareggiata invernale.

Esaurita la descrizione delle richieste tecniche, vorrei adesso svolgere una considerazione di carattere generale. La portualità italiana, attualmente in crisi, sta vivendo una stagione abbastanza delicata; pertanto, in Parlamento stiamo cercando di stabilire nuove regole che considerino la nave come un'azienda economica in movimento, la quale non può che essere accolta da porti che si muovano con una logica di impresa. Diversamente, sarà il mercato ad attuare una selezione: saranno scelti i porti che costano meno di altri, e se quelli italiani continueranno ad essere particolarmente esosi, non saranno più frequentati da nessun armatore. Lo sforzo di questa riflessione su Venezia si articola soprattutto sul traffico passeggeri, nel senso che penso non vi sia nave da crociera che non abbia un interesse oggettivo ad attraccare al porto di Venezia, realizzando peraltro un turismo che non è di tipo devastante; se queste condizioni di agibilità non venissero portate avanti contemporaneamente al progetto complessivo di salvaguardia della laguna, in un momento successivo si dovrebbe poi lavorare per recuperare la competitività di un porto nel frattempo tagliato fuori dai traffici. In Italia attualmente vi sono 160 porti classificati, ma quelli che funzionano prosperano purtroppo sulle disgrazie di quelli vicini, che versano in condizioni di difficoltà.

Ritengo ragionevole e responsabile cercare di alleggerire la parte di natura propriamente industriale, data la considerazione che si vuole e che si deve avere giustamente per la laguna e per Venezia, ma sollecito una riflessione affinché il traffico passeggeri e quello commerciale vengano costantemente tenuti al passo con le esigenze di sviluppo della portua-

lità, nell'ambito delle quali siamo disponibili ad attribuire a Venezia il ruolo che può e che deve avere nella portualità italiana.

Rimango ora a disposizione dei commissari per eventuali domande.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Vizzini anche per questa panoramica e per le sue affermazioni relativamente alla funzione del porto, strettamente collegato allo sviluppo della città di Venezia, che rappresenta una delle componenti essenziali del suo sviluppo sociale ed economico.

GIANFRANCO ROCELLI. Vorrei innanzitutto ringraziare il ministro per la sua relazione ed il presidente del comitato per aver evidenziato alcuni rilievi che avrei comunque mosso io. È vero, caro ministro, tutto quello che ha qui riferito in ordine al ruolo del Ministero relativamente alla salvaguardia socio-economica della città. La cultura che si sta acquisendo è quella che Venezia ha come risorsa fondamentale il turismo; credo occorra cambiare questa cultura. Certamente per la città il turismo è fondamentale, ma la prima risorsa, che deve essere coniugata insieme con l'operazione di salvaguardia fisica e dell'ecosistema, è rappresentata dal porto.

Il Ministero della marina mercantile non dispone di fondi da impiegare in questa direzione, ma riveste un ruolo a mio avviso politico-strategico, perché da quello che sarà il porto e la sua vitalità nel futuro dipenderà molto l'inversione di un parere che ho espresso sul decreto-legge recentemente reiterato dal Governo: noi stiamo giocando sul destino di Venezia decretando in questo momento se la città sarà davvero una metropoli o se diverrà una necropoli.

So che il ministro Vizzini negli ultimi tempi ha sopportato qualche delusione in riferimento alla capacità della città di giocare un ruolo importante attraverso il porto. Forse il provveditore al porto di Venezia doveva essere più prudente nella presentazione dei programmi di ristruttu-

razione delle attività e delle sedi portuali in concordanza con il comune di Venezia e con la regione, integrando tali programmi all'interno di un discorso molto più complesso che faccia riferimento non solo alla laguna ma anche al bacino sciolante e all'individuazione di attività portuali che siano compatibili con le peculiari caratteristiche di Venezia.

Mi rivolgo ai colleghi affinché non considerino l'odierna audizione come un'appendice di quelle già svolte, perché il ministro della marina mercantile, attraverso le attività di programmazione dei porti nel nostro paese, riveste un ruolo assolutamente strategico in riferimento ai programmi di salvaguardia di Venezia, in quanto una città si può definire tale non se vive solo attraverso la memoria delle pietre e della sua grande storia passata ma se offre anche prospettive per l'avvenire.

Ringrazio il ministro Vizzini anche per avere dimostrato sensibilità nei confronti di questi discorsi con maggiore costanza rispetto agli altri membri del Governo. Vi sono delle vicende, che assumo a riferimento, che non hanno giocato a favore del porto di Venezia, mentre quest'ultimo avrebbe dovuto essere garantito proprio da attività compatibili.

A titolo di esempio, vorrei ricordare - non me ne voglia il presidente - la recente legge sulle regioni di confine. Con tale legge si è tra l'altro asserito, anche nei consessi internazionali, che Venezia rappresenta un ponte verso l'est. Non si è voluta, però, accogliere la possibilità di prestare al porto franco di Venezia la stessa attenzione che si è rivolta a quello di Trieste, quasi mettendo quest'ultima città in concorrenza con Venezia. A Trieste, infatti, sono stati concessi incentivi di carattere finanziario che sono stati destinati a Trieste e ciò stanno mobilitando il trasferimento di attività dal porto di Venezia a quello, appunto, di Trieste.

Non ho mai sostenuto la concorrenzialità fra queste due città in quanto ritenevo che il Governo fosse disposto ad attivarsi al fine di assicurare al porto franco di Venezia lo svolgimento delle stesse attività che sono state attribuite al

porto di Trieste (con riferimento, però, ad aree ed a paesi diversi) e da cui questa città ha tratto prospettive di vantaggi economici.

Avevamo chiesto che così come al porto di Trieste erano stati concessi affidamenti nei confronti di paesi dell'Europa orientale (le ex nazioni socialiste), a Venezia fosse riservato un porto franco nei riguardi degli stati mediorientali, con la concessione di detrazioni per favorire lo svolgimento di attività finanziarie che, quindi, non avrebbero dovuto svolgersi in concorrenza con il porto di Trieste. Forse, non aver valutato questa prospettiva prima dello scoppio della guerra del Golfo ha impedito, tra l'altro, che Venezia si ergesse a sede di una mediazione per favorire la comprensione dei problemi per i quali la città è vocata. Mi astengo, però, dall'approfondire questo aspetto.

Quando si parla di inibizione al traffico di petrolio nel porto di Venezia non basta affermare che deve cessare un'attività che rappresenta il 40 per cento delle risorse di quello stesso porto, ma bisogna, contestualmente, intervenire per indicare canali di traffico sostitutivi. Se vogliamo che questi ultimi siano effettivamente alternativi, non basta che il porto sia efficiente, altrimenti il problema sarebbe già risolto, ma si devono anche fornire degli incentivi.

Ho ascoltato con molta soddisfazione il ministro Vizzini quando, in riferimento alla soglia di chiusura delle bocche di porto (ancora da realizzare), ha confermato il limite di 1,10 metri, anche perché il provveditore al porto, in una recente dichiarazione, ha affermato che questo limite determina periodi di chiusura - tali da impedire l'attività del porto - insignificanti.

Infatti, se fosse possibile utilizzare il porto anche nei tempi morti, la perdita di traffico che si verificherebbe nell'arco dei quarantatre giorni di chiusura del porto (che rappresentano più del 10 per cento dell'attività del porto stesso in base al tonnellaggio di traffico attuale) previsti come media, potrebbe essere compensata attraverso la razionalizzazione, l'informa-

tizzazione e la modernizzazione delle attività portuali.

Credo che questo discorso non sia alternativo, ma complementare a quelli svolti. Dobbiamo arrivare a favorire e ad incentivare lo sfruttamento nel tempo e nello spazio del porto, contestualmente alla fissazione del limite di 1,10 metri. Se si ponesse un limite superiore, infatti, si avrebbero ripercussioni in progressione geometrica perché la differenza di uno o due centimetri rispetto alla misura indicata potrebbe determinare tempi di chiusura che non consentirebbero una proporzionale compensazione.

Credo sia importante ed apprezzabile la dichiarazione resa dal ministro della marina mercantile in riferimento all'escavo delle quote originariamente in progetto, perché proprio ieri ho avuto un incontro con i rappresentanti di diverse industrie di Marghera (fra l'altro riconvertite e non inquinanti se non entro i limiti previsti dalla legge; mi riferisco, per esempio, alla Breda o alla Sider di Marghera) che, trovandosi nell'impossibilità, così come ha dichiarato il ministro, di utilizzare i canali compatibili, rischiano di essere fortemente penalizzati nelle economie di scala per la realizzazione dei progetti. Pensiamo che la Breda costruisce parti di navi e, poiché non è consentito per la mancanza di escavo il traffico a dodici metri, deve arreararle in altri porti dell'Adriatico. Ciò comporta costi che, oltre ad incidere sulla concorrenza già pesantissima, tanto da richiedere un intervento dello Stato, finiscono anche con l'assommarsi a quelli già notevoli del sistema di costruzione.

L'utilizzo del porto per il turismo di crociera costituisce un riferimento minimo, in quanto attualmente rappresenta l'1,8 per cento delle risorse che Venezia ricava dal traffico delle navi passeggeri, obiettivamente sempre più lontane dall'attuare un raccordo tra la città ed il Medioriente, certo non attribuibile all'attuale crisi del Golfo.

Credo che il ministro debba anche considerare l'esodo degli abitanti da Venezia, cercando anche di sfavorire gli al-

lontanamenti delle compagnie di navigazione. Anzi, a quest'ultimo riguardo, anche in questa sede il ministro dovrebbe assicurare la permanenza delle compagnie legate alla Finmare. Un altro discorso che sembra non essere opportunamente considerato dal punto di vista politico e che sta già producendo effetti negativi dal punto di vista psicologico è relativo alla compagnia Adriatica di navigazione; infatti, nel contesto del porto si sta realizzando un processo di sfiducia, nel senso che gli stessi investitori sono scoraggiati a fare riferimento ad un porto che sembra destinato a cadere in una « laguna di chiacchiere », nonostante sia stato definito da Napoleone come il più bello del mondo. Ritengo, quindi, che il porto di Venezia debba essere considerato, anche a livello di legislazione speciale, in maniera diversa da quanto lo è stato finora, nella speranza che anche i veneziani riscoprano la loro vocazione.

ALESSANDRA CECCHETTO COCO. Signor ministro, nel suo intervento lei ha considerato soprattutto la situazione del porto di Venezia, e credo fosse giusto farlo, anche se a me è parso che abbia dato per scontato il fatto che le bocche di porto debbano venir chiuse comunque. A me sembra, invece, che anche la normativa finora prevista mirasse, soprattutto, ad una riqualificazione del bacino, senza dare per scontato che la chiusura delle bocche di porto fosse un qualcosa di ineluttabile. So bene che vi è una grossissima spinta a che esse vengano chiuse, però non ritengo corretto dare già per scontato che ciò accadrà, soprattutto considerando gli studi che sono in corso e l'affermazione dello stesso ministro della ricerca scientifica, il quale ci ha detto che riguardo all'ecosistema lagunare sono in corso studi da parte del CNR e del consorzio Venezia Nuova.

Attualmente, ci troviamo di fronte ad una portualità in larghissima parte carbonifera e petrolifera, e sappiamo bene come le carboniere siano utilizzate per alimentare la centrale dell'ENEL di Fusina, per la quale più volte, come am-

bientalisti, abbiamo chiesto la riconversione a metano, non solo per problemi di inquinamento, ma anche perché le navi carbonifere oltre a squalificare il porto di Venezia, nel senso che questo tipo di traffico lo rende poco « nobile », richiedono un notevole pescaggio.

Della sua relazione, signor ministro, mi ha molto interessato la parte relativa al cosiddetto canale dei petroli, il quale doveva essere portato ad una profondità di 12 metri. Attualmente, a me risulta, invece, che tale profondità in alcuni tratti sia di gran lunga superata, raggiungendo anche i 20 metri. Se così è, dunque, non si tratta di escavare, ma di innalzare il fondale. Sottolineo questo aspetto perché da parte delle associazioni ambientaliste è sempre stata sottolineata la necessità di ridurre l'erosione al centro della laguna, comportata dai grossi canali a cui lei faceva riferimento, e di scavare, invece, le zone periferiche. Queste ultime, infatti, non sono escavate da circa un secolo, per cui anziché permettere il flusso delle maree, finiscono con il causare l'impaludamento della laguna. Da questo punto di vista, la Val di Brenta rappresenta un esempio classico, in quanto la Romea, chiudendo la zona a sud-ovest della laguna, ha provocato un impaludamento a cui si è cercato di far fronte con la costruzione di tre ponti a proposito dei quali, però, è in atto un contenzioso con il Ministero dei lavori pubblici, in quanto sono risultati più alti del necessario. Credo che anche questi aspetti vadano considerati parlando di un ecosistema che deve fare i conti non solo con la situazione dei porti, ma anche con la salvaguardia di Venezia. Sotto quest'ultimo profilo, quindi, ritengo che dovrebbero essere opportunamente studiati i vari tipi di traffico e le ipotesi di incentivazione e disincentivazione, a cui faceva prima riferimento l'onorevole Rocelli, inquadrando la portualità veneziana in un'ottica complessiva.

Sempre per quanto riguarda la portualità, un aspetto che attiene direttamente al Ministero della marina mercantile è quello relativo al trasferimento del

porto franco dalla zona di San Basilio all'area di Marghera o nei 43 ettari, vicino a Fusina, recentemente acquistati dal comune. Lei sa bene, signor ministro, come attualmente la zona di San Basilio sia totalmente dismessa, per cui se una parte di essa fosse attribuita all'università, così come suggerisce un ordine del giorno votato all'unanimità dal consiglio comunale, renderemmo un ottimo servizio non solo alla città ma anche al porto di Venezia.

L'ultima domanda riguarda le valli da pesca. Il suo Ministero ha avallato la privatizzazione delle valli in questi anni, impedendo sostanzialmente che potessero essere utilizzate come luogo di sfogo delle maree. Per gli ambientalisti uno dei punti fermi per arginare il problema del degrado fisico della laguna è quello di cercare di ripristinare tutte le situazioni che potrebbero permettere un flusso della marea tale da consentire di ridurre il problema delle acque alte in termini accettabili prima di pensare alla chiusura delle bocche di porto. Tra l'altro, il consorzio Venezia Nuova doveva studiare un sistema a sifone da praticare nelle valli da pesca, sistema che peraltro un tempo veniva effettuato e che, attualmente, non è in atto, per cui le valli sono diventate bacini che scaricano nella laguna i liquami derivanti dalla produzione del pesce, che eutrofizzano ed inquinano ulteriormente la laguna. Pertanto, le chiedo quali iniziative il suo Ministero, alla luce delle responsabilità che ha all'interno del comitatone, intenda attuare in relazione alla valli da pesca, anche perché il ministro Prandini, durante l'audizione della settimana scorsa, ha detto che si sta verificando la possibilità della riapertura delle aree da pesca ai flussi delle maree.

ANNA MILVIA BOSELLI. Il rallentamento subito dagli interventi previsti dalla legge speciale è dovuto anche alla frammentazione ed ai conflitti di competenza fra le varie amministrazioni locali; la legislazione nazionale ha successivamente allargato i riferimenti organizzativi degli interventi su Venezia: la legge

n. 183 ha previsto l'autorità di bacino e la legge n. 57 del 1990 ha istituito l'autorità per l'Adriatico. Quindi, il Ministero della marina mercantile ha un ruolo importante in materia, visto che deve anche adottare il piano di risanamento per il mare Adriatico e coordinare i relativi interventi.

Gradirei una sua valutazione in ordine a questa molteplicità di autorità, perché uno dei compiti della nostra Commissione, come ha detto il presidente nell'introdurre l'odierna audizione, è di vedere gli aggiustamenti legislativi necessari al fine di un coordinamento e non di una sovrapposizione o di un conflitto di competenze, con successivo rallentamento degli interventi.

AMEDEO D'ADDARIO. Vorrei formulare due domande estremamente brevi e puntuali. La prima riguarda il tema della compatibilità: quali problemi comporta il piano regolatore portuale di Venezia, per la natura delle opere a tecnologia avanzata relative alla sicurezza della navigazione, visto che si tratta di un porto di prima categoria che ha natura sia mercantile sia turistica di rilievo? Sono state valutate le connessioni possibili con il risanamento della laguna e con il problema dell'acqua alta di Venezia? Vorrei sapere se le opere portuali abbiano una loro influenza su questo fenomeno e quali misure siano state approntate in merito dal suo Ministero ed eventualmente in coordinamento con quali altri organi dello Stato.

In secondo luogo, vorrei sapere se l'attuale disponibilità finanziaria le consenta di far fronte, e in che misura, ai problemi di questo porto.

CARLO VIZZINI, *Ministro della marina mercantile*. Ringrazio tutti i colleghi che hanno dato un importante contributo a questo dibattito. Devo innanzitutto fare una precisazione: ho detto nella mia relazione, e lo ribadisco ora, che il Ministero della marina mercantile non è destinato di fondi previsti dalla legislazione speciale per Venezia. Quindi, il nostro

compito è quello di essere presenti nel comitato e di verificare che il progetto complessivo resti compatibile con le funzioni e le esigenze della portualità. Si è agito in tal senso con precisione e coerenza, perché esiste una regola economica in virtù della quale se un porto non è più praticabile, o non lo è in condizioni di economicità, nessuno lo utilizza.

Non ho avanzato richieste di stanziamenti sulla legislazione speciale anche perché questo continuo alzare il dito per avere una certa somma dal monte complessivo è un metodo di lavoro che a me non piace.

Le opere portuali sono tutte di competenza del Ministero dei lavori pubblici, a Venezia e fuori di Venezia; il Dicastero della marina mercantile non compie interventi neanche per le opere di approfondimento dei fondali. Quella dell'interramento è una questione che nell'Adriatico riguarda quasi tutti i porti; la mia competenza si esaurisce nella capacità, con minore o maggiore diligenza, di inviare *telex* al ministro dei lavori pubblici affinché ponga a disposizione una draga nel momento in cui a Ravenna o a Venezia si dovessero creare condizioni che rallentino il flusso dei traffici.

Per quanto riguarda il futuro del porto di Venezia, si tratta di una realtà che mi sono premurato di conoscere recandomi sul luogo personalmente più volte. Debbo dire che vi sono tutte le condizioni e il potenziale economico perché questo porto continui ad avere un ruolo importante: vi sono dal punto di vista delle categorie economiche che operano nella portualità veneziana. Queste condizioni e potenzialità caratterizzano anche la compagnia portuale di Venezia che, da quanto ho compreso nel corso di numerosi colloqui, è consapevole del fatto che il proprio futuro è rappresentato da un'impresa che accetta regole di mercato, e non si illude che, mentre in Europa cadono tutti i monopoli e tutte le esclusive, venga mantenuta solo quella del lavoro portuale, il che mi sembrerebbe al di fuori della realtà. Se, compatibilmente con il progetto di salvaguardia comples-

siva di Venezia, vi saranno le condizioni per non abbandonare la portualità, saremmo in grado di rilanciarla e non con provvedimenti di legge, perché credo che questa stagione debba considerarsi storicamente conclusa.

Negli ultimi vent'anni vi è stato il tentativo costante di inseguire il rilancio della portualità con decreti-leggi di risanamento dei *deficit* degli enti portuali, senza peraltro che si creassero le condizioni perché tali *deficit* venissero meno, ma consentendone la riproduzione e pensando di poter guidare la portualità in modo a volte anche dirigistico. Ciò ha portato alla situazione attuale.

Adesso il problema – credo che il Governo ed il Parlamento stiano lavorando in questa direzione – è quello di predisporre una legge sulla portualità che detti regole di comportamento affinché chi intende attuare una gestione sana abbia la possibilità economica di essere concorrenziale. A questo punto – come si dice – chi ha più filo tesserà più tela.

Purtroppo, nel nostro paese, abbiamo troppi porti: sento parlare di Trieste e di Venezia, ma lo stesso discorso potrebbe essere fatto per Genova e La Spezia, per Napoli e Salerno, per Palermo e Trapani, per Ravenna e Ancona, per Bari e Brindisi. Dobbiamo passare ad un diverso livello di governo della portualità. Non è possibile che all'interno di ogni porto operi un ente nel quale qualcuno ritiene di poter governare un settore della portualità italiana guardando alle caratteristiche del porto nel quale agisce, senza comprendere che si opera in un sistema di relazioni, nel quale si deve trovare un momento di programmazione e di controllo, ordinato territorialmente, al di fuori della logica propria del singolo porto.

In questo caso, si potrà pensare a specializzazioni e ad evitare di intraprendere, anche con l'uso di risorse pubbliche, investimenti che conducono due porti limitrofi ad operare nello stesso identico modo per « catturare » il medesimo settore di traffico, con la conseguenza che uno dei due – quando non entrambi – sarà soccombente.

Questo è il tentativo che proprio in questi giorni cerchiamo di portare a compimento in seno alla Commissione trasporti, il cui comitato ristretto sta discutendo la riforma della portualità, sulla base di un testo che dovrebbe essere licenziato giovedì prossimo. A tal fine si indirizza anche il progetto di riforma del cabotaggio, oggetto di un provvedimento che spero concluda anch'esso il suo *iter* nelle prossime settimane (auspicio che tale testo, qualora si trovi un minimo di accordo, possa essere approvato dalla Commissione trasporti in sede deliberante).

Stabilito che il nostro scopo è quello di fissare regole che possano consentire a tutti i porti – e quindi anche a quello di Venezia – di giocare una partita che per la città lagunare è importante, il mio ruolo nell'ambito del comitato è quello di vigilare affinché, compatibilmente con il perseguimento di tutti gli altri obiettivi, si realizzino le condizioni minime perché ritenga con esiti produttivi una conferenza sul rilancio della portualità veneziana (so bene per aver partecipato ai lavori del comitato come ministro dei beni culturali di un governo diverso dall'attuale, quali siano le esigenze fondamentali).

Il problema non è quello di rilanciare investimenti per 4 o 500 miliardi che siano collocati in parte sul mercato, in parte non si sa come: queste iniziative sono pregevoli, ma, a mio parere, si deve procedere ad un approfondimento perché nel nostro paese di effetti legati a determinati annunci se ne producono molti. Pertanto, ritengo piuttosto sia opportuno ascoltare le istituzioni locali, e, soprattutto, far tornare in banchina l'imprenditore se si vogliono conseguire obiettivi economicamente gestiti e gestibili.

In questo quadro, non nutro visioni pregiudiziali sul fatto che la chiusura debba intervenire o meno, ma, se questa è la soluzione sulla quale si sta lavorando, espongo le condizioni di cui il Ministero della marina mercantile ha bisogno per fare in modo che non si blocchi l'attività che più direttamente dipende dall'amministrazione. Non ho la presun-

zione di avere personalmente la competenza specifica per esprimere un parere: se dovessi esporre la mia posizione, in qualità di ministro della marina mercantile, dovrei dire che minore è il numero degli ostacoli e delle barriere si oppongono al mio dicastero, maggiori sono gli spazi operativi di cui dispongo e più vantaggiose sono le condizioni in cui vengo a trovarmi. Non posso, però, affermare che questa strada debba essere in assoluto preferita ad un'altra, ma baso il mio operato sulle soluzioni che vengono portate avanti, sempre con il presupposto di non vanificare le condizioni per un utilizzo della portualità.

Prendo atto che vi è una fioritura di studi, ma sarebbe opportuno che, nell'ambito della vicenda di cui parliamo, operasse un'unica centrale (risponderò in seguito anche alla domanda riguardante la funzione dell'autorità).

La questione delle valli da pesca, che, in qualche modo, mi è stata sottoposta, è giuridicamente molto complessa anche per l'esistenza di tutta una serie di problemi pregressi che, se la memoria non mi inganna, risalgono molto indietro nel tempo e devono essere esaminati approfonditamente.

Di recente questo tema è stato risollevato, non rammento a quale titolo (forse perché era stata sollevata un'azione a questo proposito), dall'autorità marittima, che credo stia lavorando sulla questione insieme con l'ufficio di Gabinetto del Ministero della marina mercantile, per individuare la soluzione tecnica da utilizzare per il flusso delle maree che poi sarà sottoposta alla mia attenzione.

Non sono, però, in grado di fornire oggi una risposta specifica in ordine a questo tema, sul quale mi riservo, per tanto, di intervenire per iscritto.

Un'altra questione che è stata sollevata riguarda il coordinamento tra le varie attività esistenti. In qualità di ministro della marina mercantile, devo premettere di non essere protagonista delle cosiddette autorità di bacino, mentre sono direttamente interessato per quanto

riguarda l'autorità dell'Adriatico. In tale ambito mi è stato effettivamente riservato un ruolo importante anche perché credo che nessuno ami gestire l'emergenza. In un paese dove in genere si verifica una sorta di caccia alla rivendicazione delle competenze, evidentemente il problema della mucillagine, per i suoi effetti sull'opinione pubblica, deve aver suscitato un timore tale che, alla fine, vi è stato un accordo generale nel sostenere che esso rientrasse nelle competenze del ministro della marina mercantile, il quale si trova a svolgere un ruolo propositivo nei confronti di una questione che, personalmente, considero a termine.

Indipendentemente dal fatto che mi ritengo un ministro *pro tempore*, non mi sentirei di chiedere che la prossima legge finanziaria stanziasse anche una sola lira per far fronte, per il terzo anno consecutivo, ad una emergenza dovuta ad un fenomeno che deve essere affrontato sul terreno della ricerca scientifica e con la redazione di un *master-plan*. Il Ministero della marina mercantile fornisce la sua piena collaborazione ai dicasteri interessati, che sono rispettivamente quelli della ricerca scientifica e tecnologica e dell'ambiente. Credo che anche in questo caso vi sia una forte esigenza di coordinamento.

In effetti, potrebbero crearsi delle interazioni. Dico ciò guardando a quanto è accaduto la scorsa estate, nel corso della quale non si è ripetuto il fenomeno della mucillagine ma, intorno al 20 luglio, si è verificata un'emergenza particolare nella laguna per la presenza di alghe: operando attraverso il commissario istituito per l'emergenza in Adriatico, abbiamo convertito i battelli predisposti per la mucillagine e li abbiamo inviati nella laguna per aiutare chi era istituzionalmente preposto ad intervenire. Quando si predispone una *task force* in un bacino è inutile tenerla ferma in attesa di un'emergenza che non arriva mentre a pochi chilometri di distanza ve ne è una effettiva.

Non credo che la vicenda dell'Adriatico - che è quella che mi vede più interessato - possa avere interferenze negative con la gestione della legislazione.

speciale per la salvaguardia di Venezia; essa sarà semmai collegata con chi è preposto alla gestione dell'autorità di bacino.

Non dimentichiamo che il mare è un bacino ricettore e quindi è il destinatario di una serie di fenomeni le cui cause non sono nel mare. È evidente che uno studio per il risanamento di un bacino come l'Adriatico non può presupporre di trovare nello stesso bacino le motivazioni e le causali, che possono essere invece ricercate a terra. Ecco perché ho accettato volentieri che il proponente della legislazione in materia, sia pure di concerto con il ministro della marina mercantile per la parte riguardante la redazione del *master-plan*, fosse il ministro dell'ambiente che aveva un ruolo specifico nelle autorità di bacino precedentemente create, ruolo che non ha e non può avere il ministro della marina mercantile.

Probabilmente quando il sistema sarà avviato – esprimo una mia opinione personale –, alla luce del primo periodo di funzionamento, dovrà essere fatta una riflessione e molti punti dovranno essere semplificati, anche se questo tipo di organizzazione è figlio di una funzione di Governo che oggi, rispetto alle esigenze che emergono, è mal distribuita. È evidente che il ministro della marina mercantile, a domande postegli sulle opere marittime, non può far altro che rispondere che non si tratta di una competenza sua, ma del ministro dei lavori pubblici.

Nell'istituzione del Ministero dell'ambiente probabilmente si è tenuto poco conto del fatto che alcuni anni prima il Parlamento aveva lincenziato una legge sulla difesa del mare, la quale presupponeva la creazione di un Ministero dell'ambiente marino. Vi è quindi il rischio – come disse una volta un giurista – che il Governo della Repubblica italiana diventi « un governo di musicisti, perché i ministri sono costretti a stare sempre in concerto tra di loro ». Questo è il frutto di una frammentazione di competenze, per cui sono necessarie sedi di coordinamento per poter assumere decisioni avendo presenti tutti gli aspetti delle questioni trattate. Se volessi tediarvi cercando di dimostrare cosa significhi tutto

ciò nel settore dei trasporti, vi presenterei uno spaccato drammatico. Per fare un esempio, sono in grado di affermare che un porto si può sviluppare, ma non che le merci che arriveranno in quel porto saranno in condizione di raggiungere i vari mercati nazionali ed internazionali.

Mi fermo qui, perché il resto sarebbe fantapolitica.

GIANFRANCO ROCELLI. L'Adriatica è in « fuga » o no ?

CARLO VIZZINI, *Ministro della marina mercantile*. Sono riuscito a far mantenere una delle due navi che svolgevano il collegamento con l'Egitto. Se il problema è garantirvi che l'Adriatica non « fugga » dal suo domicilio fisico, per il ministro della marina mercantile non è difficile impedirle di trasferirsi. Però determinate linee – di questo discuteremo in Parlamento – sono costantemente in disavanzo e spesso non attengono ad una ragione sociale. Cito un esempio: le linee per la Sicilia e la Sardegna sono in perdita perché abbiamo dovuto garantire il principio della continuità territoriale. Comunque, che ci piaccia o meno, se il giorno di Natale un sardo intende recarsi nel Lazio, gli deve essere garantito il collegamento. Però, prima di stabilire di perdere alcune decine di miliardi per garantire i collegamenti con Malta o con l'Egitto, è necessario fare alcune valutazioni in merito ai rapporti con tali paesi (che competono al Ministero degli esteri) ed al ritorno economico che giustifica la perdita. Attualmente vi è una linea per Malta in passivo dagli 8 ai 10 miliardi l'anno, ma se si tenta di discuterne tutti protestano: gli amici di Malta che vengono addirittura in deputazione, nelle stagioni in cui il servizio è assicurato anche da altri, si guardano bene dal favorire le linee della Tirrenia.

Questi fatti devono essere vagliati. Si possono anche spendere miliardi con il fine di mantenere buone relazioni internazionali e di favorire i nostri operatori economici, però deve esservi anche una motivazione diversa.

In questa fase, per la linea specifica che parte da Venezia, abbiamo mantenuto un'unità navale, che assicura un collegamento che tra l'altro, a causa della situazione internazionale, non è molto frequentato. Appena si tornerà alla normalità potremo fare valutazioni più corrette: sono pronto a venire in Parlamento e mostrarvi i dati sulla base dei quali potremo fare insieme una valutazione politica. Rispetto a questo ho solo l'obbligo di rappresentare la verità; comunque, non deve accadere che qualcuno possa dire che sono stati spesi miliardi per servizi di nessuna utilità.

PRESIDENTE. Ministro, non ha risposto al quesito posto dall'onorevole Cecchetto Coco sul san Basilio.

CARLO VIZZINI, *Ministro della marina mercantile.* Mi riservo di rispondere dopo aver verificato specificamente la questione.

PRESIDENTE. Anche a nome della Commissione, ringrazio ulteriormente il ministro Vizzini.

La seduta termina alle 18,40.