

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 1543-A

RELAZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE **(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)**

(RELATORE CHIRILLI)

Comunicata alla Presidenza il 21 ottobre 2002

SUL

DISEGNO DI LEGGE

Interventi per i porti di Termini Imerese e di Palermo

**d’iniziativa dei senatori BATTAGLIA Antonio, FERRARA, VIZZINI,
NANIA, RAGNO, FIRRARELLO, CIRAMI, BONGIORNO,
TOFANI, MENARDI, CICOLANI e PELLEGRINO**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 26 GIUGNO 2002

—————

INDICE

Relazione	Pag.	3
Pareri:		
– della 1 ^a Commissione permanente	»	5
– della 5 ^a Commissione permanente	»	6
Disegno di legge, testo d’iniziativa dei senatori Battaglia Antonio ed altri e testo proposto dalla Commissione	»	7

ONOREVOLI SENATORI. - Il disegno di legge prevede uno stanziamento per il comune di Termini Imerese finalizzato all'opera di collegamento del porto alla statale 113 e alla zona industriale della città, e uno stanziamento a favore dell'Autorità portuale di Palermo finalizzato alla realizzazione delle opere di ammodernamento della stazione marittima della città. Il porto di Termini Imerese, che si affaccia sulla costa nord della Sicilia, è collegato con Palermo tramite una strada a scorrimento veloce e con la strada provinciale di collegamento con l'entroterra delle alte e basse Madonie. Via mare sono da tempo attive le tratte commerciali per Genova. Questo porto costituisce inoltre il naturale riferimento degli insediamenti produttivi esistenti nella zona di sviluppo industriale di Termini Imerese, che peraltro rappresenta l'unico porto industriale in espansione della provincia di Palermo. Recentemente è stato avviato il progetto di rinnovamento ed ampliamento del porto che prevede l'espansione dell'ambito portuale a ridosso della strada veloce per la zona industriale, facilitando così le connessioni viarie con la stessa arteria ed escludendo il transito dei mezzi pesanti dalla viabilità urbana. Il progetto è finalizzato al decongestionamento del porto turistico-commerciale di Palermo e al rilancio dello sviluppo turistico della città di Termini Imerese e rappresenta un importante terminale sul «corridoio tirrenico» dell'autostrada del mare. In considerazione delle potenzialità del nuovo porto, il presente disegno di legge ha lo scopo di consentire l'opera di collegamento tra il porto di Termini Imerese, la statale 113 e la zona di sviluppo industriale, mediante l'utilizzo delle somme stanziare dalla legge 28 dicembre 2001, n. 448 (legge finanziaria 2002), nella consapevolezza che

una corretta previsione di interventi sul territorio passi da un'attenta programmazione delle opere infrastrutturali, indispensabili per la funzionalità e la redditività degli investimenti. Le statistiche relative alla spesa per investimenti in infrastrutture di trasporto nel nostro Paese svolte dal «Sistema Nazionale Integrato Trasporti» evidenziano una forte riduzione della stessa spesa sia in termini assoluti, sia rispetto al prodotto interno lordo. Negli ultimi anni, infatti, si sono realizzate pochissime nuove infrastrutture per potenziare il sistema di trasporto nazionale. Dall'analisi dell'andamento della spesa per le infrastrutture di trasporto fra il 1987 ed il 1995 è emersa una contrazione degli investimenti rispetto ad altri Paesi della UE (nel 1995 gli investimenti italiani erano il venticinque per cento di quelli della Germania, il quarantatquattro per cento della Francia, il sessantasette per cento dell'Inghilterra e il novantaquattro per cento della Spagna). La disomogeneità dei servizi nelle diverse aree del Paese (dato importante rilevato dal sistema nazionale dei trasporti nell'ambito dell'azione di monitoraggio periodica relativa alla condizione delle infrastrutture tra nord e sud della penisola) mostra fenomeni di congestione prevalentemente nelle regioni del centro-nord e bassi livelli di accessibilità causati dall'insufficiente qualità dei servizi e delle infrastrutture di trasporto, presenti nel mezzogiorno. Entrambi i fenomeni costituiscono un ostacolo allo sviluppo sociale ed economico: al nord la congestione frena le prospettive di sviluppo, al sud le carenze del sistema dei trasporti contribuiscono a impedirne il decollo. È inoltre opportuno ricordare i principali elementi da monitorare, secondo il piano nazionale dei trasporti del 2001, nell'attuazione di questo come di altri

interventi di potenziamento delle infrastrutture: gli effetti ambientali delle attività di trasporto sia in riferimento alla scala globale, sia a quella locale; la domanda di trasporto di passeggeri e merci - opportunamente disaggregata nello spazio e nel tempo - per modo di trasporto ed altre caratteristiche rilevanti; i flussi di traffico di passeggeri e merci in corrispondenza dei nodi e degli archi della rete, nei diversi periodi dell'anno, della settimana, del giorno; la liberalizzazione dei servizi di trasporto e il regime di regolazione delle infrastrutture, con particolare attenzione alle infrastrutture e agli accessi al mercato per i quali non sono state ancora intraprese azioni specifiche in materia di affidamenti concorrenziali delle gestioni e di tutela tariffaria degli utenti («*price-cap*»); l'evoluzione delle caratteristiche delle reti infrastrutturali; i costi di investimento e di esercizio delle infrastrutture e dei servizi, e la loro congruità, anche in relazione alle esperienze internazionali; la qualità dei servizi offerti, in termini di articolazione, flessibilità, affidabilità e possibilità di integrazione tra le diverse modalità di trasporto; i livelli tariffari e la loro rispondenza alla qualità dei servizi ed ai criteri di liberalizzazione e concorrenzialità del mercato; i livelli di consumo energetico e di sicurezza delle diverse modalità di trasporto e nei diversi ambiti territoriali. L'evoluzione del sistema dei trasporti potrà così essere valutata attraverso un opportuno insieme di parametri di controllo, riconducibili alle seguenti categorie: le interazioni trasporti-ambiente ovvero l'evoluzione dei consumi energetici, delle emissioni globali e dei livelli locali di inquinamento; le interazioni trasporti-territorio ovvero l'evoluzione delle dotazioni e della qua-

lità di infrastrutture e di servizi di trasporto, in relazione alle esigenze di sviluppo socio-economico del Paese; l'efficienza interna del sistema in termini di tempi e costi generalizzati di spostamento; la sicurezza del trasporto ovvero la riduzione della incidentalità e dei fattori di rischio del trasporto nei vari settori; l'evoluzione del parco circolante; i flussi di spesa, sostenuti dai soggetti competenti nei diversi ambiti territoriali e modali e la loro efficacia nel processo di realizzazione delle infrastrutture incluse nel sistema nazionale italiano dei trasporti; gli strumenti di pianificazione e programmazione dei trasporti, adottati alle diverse scale territoriali (piani della Unione europea, piani regionali dei trasporti, piani urbani della mobilità) e per singole infrastrutture di trasporto di interesse nazionale (piani regolatori aeroportuali, piani regolatori e piani operativi triennali delle autorità portuali); l'emanazione e l'attuazione dei provvedimenti istituzionali di varia natura in applicazione degli indirizzi del piano generale dei trasporti; il livello di attuazione dei provvedimenti legislativi emanati in applicazione degli indirizzi di piano; le fasi del processo di regolazione e liberalizzazione. Le condizioni di estrema difficoltà nell'utilizzazione dell'area industriale di Termini Imerese e del porto di Palermo fanno tuttavia ritenere le operazioni di monitoraggio richiamate utili ai fini della più idonea progettazione ed esecuzione delle opere previste nel disegno di legge, del quale auspica una rapida approvazione con le modifiche apportate dalla Commissione al testo e dovute al recepimento del parere della 5^a Commissione permanente.

CHIRILLI, *relatore*

PARERE DELLA 1^a COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO
E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)

(Estensore: BASILE)

17 settembre 2002

La Commissione, esaminato il disegno di legge, esprime, per quanto
di competenza, parere non ostativo.

PARERE DELLA 5^a COMMISSIONE PERMANENTE
(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO)

(Estensore: TAROLLI)

1° agosto 2002

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge, per quanto di propria competenza, esprime parere di nulla osta a condizione, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, che gli oneri complessivi recati dal provvedimento siano esplicitamente ricondotti nel limite massimo delle risorse attualmente disponibili nell'accantonamento del Fondo speciale indicato nell'articolo 3 e pari ad euro 5.238.000 nel 2002, 1.738.000 nel 2003 e 10.500.000 nel 2004.

DISEGNO DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI SENATORI BATTAGLIA ANTONIO
ED ALTRI

Art. 1.

1. Al comune di Termini Imerese è assegnata la somma di 3.500.000 euro, per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, finalizzata all'opera di collegamento del porto alla SS 113 e alla zona industriale della città.

Art. 2.

1. Alla Autorità portuale di Palermo è assegnata la somma di 2.500.000 euro, per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, finalizzata alla realizzazione delle opere necessarie all'ammodernamento della stazione marittima della città di Palermo.

Art. 3.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a 6.000.000 di euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

1. Al comune di Termini Imerese è assegnata la somma di **10.194.000 euro per il triennio 2002-2004**, finalizzata all'opera di collegamento del porto alla SS 113 e alla zona industriale della città.

Art. 2.

1. Alla Autorità portuale di Palermo è assegnata la somma di **7.282.000 euro per il triennio 2002-2004**, finalizzata alla realizzazione delle opere necessarie all'ammodernamento della stazione marittima della città di Palermo.

Art. 3.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a **5.238.000 euro per l'anno 2002, a 1.738.000 euro per l'anno 2003 e 10.500.000 euro per l'anno 2004**, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. *Identico.*

