

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

19.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 22 GIUGNO 2016

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MICHELE POMPEO META**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i> ...	3, 7, 16, 18
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	3	Biasotti Sandro (FI-PdL)	7
Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, nell'ambito dell'esame dello schema di decreto legislativo recante riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 (atto n. 303) (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Delrio Graziano, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3, 16
		Garofalo Vincenzo (AP)	9
		Iannuzzi Tino (PD)	13
		Liuzzi Mirella (M5S)	10
		Mognato Michele (PD)	14
		Oliaro Roberta (SCpI)	12
		Pagani Alberto (PD)	8

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; Movimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Area Popolare (NCD-UDC): (AP); Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: SI-SEL; Scelta Civica per l'Italia: (SCpI); Lega Nord e Autonomie - Lega dei Popoli - Noi con Salvini: (LNA); Democrazia Solidale-Centro Democratico: (DeS-CD); Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: (Fdi-AN); Misto: Misto; Misto-Alleanza Liberalpopolare Autonomie ALA-MAIE-Movimento Associativo italiani all'Estero: Misto-ALA-MAIE; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI; Misto-Alternativa Libera-Possibile: Misto-AL-P; Misto-Conservatori e Riformisti: Misto-CR; Misto-USEI-IDEA (Unione Sudamericana Emigrati Italiani): Misto-USEI-IDEA; Misto-FARE ! - Pri: Misto-FARE ! - Pri; Misto-Movimento PPA-Moderati: Misto-M.PPA-Mod.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MICHELE POMPEO META

La seduta comincia alle 14.30.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata mediante la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-TV* della Camera dei deputati.

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, nell'ambito dell'esame dello schema di decreto legislativo recante riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 (atto n. 303).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2 del regolamento, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, nell'ambito dell'esame dello schema di decreto legislativo recante riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 (atto n. 303).

Ringrazio il Ministro Delrio per aver prontamente accettato l'invito della Commissione e, tenendo conto anche della programmazione odierna dei lavori della Commissione e dell'Assemblea, gli do immediatamente la parola per lo svolgimento della sua relazione introduttiva.

Prego, Ministro.

GRAZIANO DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie, presidente. Buongiorno a tutti. Come sapete, siamo all'interno di un processo di riforma del sistema portuale italiano nel suo complesso che ha come obiettivo quello di porre al centro dell'azione del Governo e del Paese il tema della valorizzazione piena della cosiddetta « risorsa mare ». Si tratta, cioè, di valorizzare la nostra posizione geografica per trasformare l'Italia sempre più in un grande pontile d'ingresso delle merci per tutto il Sud Europa.

In questo senso il provvedimento che è alla vostra attenzione fa parte di un disegno più complesso, che avete già avuto modo di esaminare con il Piano della logistica e della portualità, che è stato evidenziato in 10 obiettivi strategici.

Tra questi abbiamo la nuova *governance*, uno degli elementi che sono alla vostra attenzione oggi, le misure per lo snellimento delle procedure attraverso lo Sportello unico dei controlli e, quindi, tutti i processi di semplificazione, il tema dell'accessibilità, che è uno dei temi principali anche della nostra azione di riforma del Piano dei trasporti e delle infrastrutture. Si tratta di fare in modo che i nostri porti, ossia gli *hub* portuali, siano facilmente accessibili in meno di due ore da tutte le zone italiane. Ovviamente, questo porta con sé anche il fatto di scegliere i porti come elementi strategici per l'ingresso delle merci e un'analisi di come trasportiamo queste merci. Si tratta, quindi, di fare una scelta molto radicale e molto profonda su quella che abbiamo chiamato la « cura del ferro ».

Come avrete sicuramente notato, nell'aggiornamento 2015 del Contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI, ma anche nel

prossimo aggiornamento del contratto di programma, quello per l'anno 2016, che complessivamente metteranno a disposizione quasi 18 miliardi di risorse fresche per gli investimenti di Rete ferroviaria italiana, vi è una scelta molto precisa su due elementi: il primo è il completamento dell'ultimo miglio ferroviario, ossia il fatto di connettere tutti i porti per consentire un trasferimento modale da gomma a ferro; il secondo elemento è il potenziamento dei *Core Network Freight Corridor*, ossia i corridoi al servizio del trasporto merci. Il tema è avere grandi corridoi che sono, da un lato, la dorsale appenninica, ma anche quella adriatica, e, dall'altro, quella tirrenica, capaci di poter trasportare merci. Ciò oggi non è consentito in molti tratti per i colli di bottiglia dovuti all'inadeguatezza delle gallerie o di altri fattori.

Insieme a questo vi è la scelta strategica di aprire anche il sistema Alta Velocità, che poi è anche Alta Capacità, al trasporto delle merci. Sono previste quindi azioni dal 2018.

Insieme al tema dell'accessibilità, che ho cercato di mettere in campo, e alla scelta della modalità via ferro delle merci, abbiamo cercato anche di accompagnare gli incentivi a questa modalità, come avete visto, attraverso il cosiddetto « *marebonus* » e « *ferrobonus* », che rendono oggi più competitivo il trasporto su ferro rispetto al trasporto su gomma.

L'obiettivo che il Governo si è posto nel Documento di economia e finanza è quello di trasferire — stiamo parlando sempre dei trasferimenti di merci oltre i 300 chilometri — almeno il 30 per cento delle merci dalla gomma al ferro entro il 2021, quando l'orizzonte dell'Unione europea è quello di farlo entro il 2030. Ci siamo posti, quindi, degli obiettivi molto sfidanti.

Dentro il Piano della portualità e della logistica ci sono, quindi, nuova *governance*, semplificazione e capacità di potenziare il coordinamento, ma è centrale anche la capacità di armonizzare i piani di investimento in maniera più forte rispetto al passato. In particolare, si pone il tema del coordinamento tra le Autorità portuali, oltre che della loro riduzione.

Tale riduzione non è per risparmiare, ma per potenziare la capacità delle Autorità portuali di sistema di rispondere a obiettivi di logistica e di traffici anche internazionali, primo tra tutti — faccio questo esempio — la portualità del Nord Tirreno, che ha grandi potenzialità per essere, come già abbiamo stabilito e concordato con la Svizzera e con la Germania, uno dei punti di accesso delle merci per tutto il Sud dell'Europa e per la Svizzera, in particolare con il Terzo valico e con la filiera Gottardo-Ceneri, con un sistema molto efficiente ed efficace di trasporto merci. Gli investimenti quindi avranno un maggior coordinamento.

L'altro elemento che volevo sottolineare, per dire quanto abbiamo lavorato insieme sul Piano della portualità e quanto il Piano della portualità in poco più di dieci mesi si stia convertendo in azioni concrete, è che abbiamo affrontato, col collegato ambientale, la questione dei dragaggi, ossia la semplificazione dei dragaggi, prevedendo l'emanazione di un decreto.

Si tratta di un grande problema, che conoscete tutti, di uno dei problemi principali della funzionalità dei nostri porti e della loro perdita di competitività. Abbiamo operato, nel collegato ambientale, la semplificazione dei dragaggi e abbiamo portato a termine il « regolamento concessioni », che ha completato il suo iter. Adesso, finalmente, non siamo più in una condizione di anarchia. Sapete che c'è una grande difformità, c'è chi concede a zero lire beni pubblici, c'è chi li concede per quarant'anni. C'era un'anarchia che era da sanare da più di dieci anni, e forse anche di più.

Il Piano nazionale della portualità e della logistica comincia quindi ad assumere una sua concretezza. Questo nuovo modello di *governance* che vi proponiamo, ovviamente, mira — ripeto — a rafforzare questa funzione di area non solo locale, ma anche di area vasta dei porti italiani. Questa proposta è stata approvata anche dalla Conferenza delle regioni ed è una proposta che ha anche l'obiettivo di armonizzare, come ho detto, i piani di programmazione infrastrutturale dei porti stessi.

Per esempio, abbiamo recentemente cercato di invertire la tendenza di alcuni porti, primo tra tutti quello di Taranto, facendo in modo che non si considerino solo ed esclusivamente come porti di *transshipment*, perché sono andati in crisi e non hanno più la possibilità né la potenzialità per farlo. Il mercato del *transshipment* è in grande involuzione in questi primi mesi. Il mercato non va verso questa direzione. Abbiamo cercato, quindi, di indurre questi porti a trasformarsi sempre di più in porti *multi-purpose*, ossia in porti multifunzione, porti che siano capaci di fare anche, per esempio, attività crocieristica, attività Ro-Ro e di altro tipo.

Che cosa significa? Significa che, se tutti i porti italiani continuano a tenere dentro di sé le programmazioni per fare grandi banchine e piazzali da milioni di TEU che non arriveranno mai in Italia — già oggi l'offerta delle banchine e dei piazzali è superiore alla domanda; è molto superiore, molto capiente — se continuiamo a tenere questo tipo di programmazione, è evidente che non siamo all'altezza dell'evoluzione del mercato e della capacità di adattarci.

Fare coordinamento non vuol dire che umiliamo o rendiamo meno capaci i porti di affrontare i temi, ma che vogliamo che anche la programmazione delle Autorità portuali sia basata su dati concreti e non su sollecitazioni occasionali o su fantasie, come sono la gran parte dei *project financing* italiani. Come sapete, abbiamo oltre 30 miliardi di proposte di *project financing* su strade e altre infrastrutture, di cui a mio avviso l'85 per cento è assolutamente inutile. Ma questo è altro discorso.

Poi abbiamo il tema della semplificazione della *governance*. Ci siamo ispirati, da questo punto di vista, con consigli di amministrazione e Comitati di gestione molto snelli, a una ridefinizione del rapporto tra istituzioni pubbliche e soggetti privati. Insisto nel dire che la legge n. 84 del 1994 è stata un'ottima legge. Ha fatto la sua funzione. È evidente, però, che dopo vent'anni il mondo è cambiato e che, quindi, abbiamo bisogno di ridefinire un quadro normativo. Ci vuole più separazione tra gli

interessi dei privati e gli interessi pubblici. Il pubblico deve essere in grado di fare programmazione, di valutare le cose e di armonizzare gli investimenti di un porto con un altro porto.

Insisto molto perché il sistema italiano si viva come un unico sistema. Abbiamo 8.000 chilometri di coste. Se ci viviamo ognuno con un sistema a parte, non prenderemo nessuna delle occasioni. Poi, che le Autorità portuali siano 14, 15 o 16, questo è un tema che adesso, francamente, mi appassiona fino a un certo punto. Il tema vero è che non si perdano occasioni. Se i cinesi, come in questo periodo, chiedono che i porti del Nord Adriatico si coordinino, affinché ci sia un'offerta tra i vari porti coordinata per l'ingresso delle merci cinesi, è necessario rifletterci. Chi non lo fa sta arrecando un danno al Paese, non alla singola Autorità portuale di Ravenna, di Venezia o di Trieste. Questo è il punto chiave.

Quindi, prevediamo consigli di amministrazione più snelli, in cui non siano più dentro i privati, certamente, ma in cui la formazione, il rapporto con i territori, la formazione delle idee e delle programmazioni non siano persi. Con gli organi di partenariato e la consultazione degli organi di partenariato questo lavoro può essere fatto. Poi, però, va separato il livello della decisione dal livello della formazione dell'opinione.

Stimoliamo certamente tutto ciò che è partenariato e condivisione, ma ci deve essere una valorizzazione del contributo del *cluster* marittimo, senza che le persone che suggeriscono diventino anche quelle che decidono sui loro interessi. Partecipare, cioè, non significa per forza di cose co-decidere. C'è un tema che risponde — credo — in pieno al Codice europeo di condotta partenariale, che abbiamo seguito con grande attenzione in questa vicenda.

Abbiamo fatto un confronto, come sapete, con le regioni. Siamo d'accordo sul costituire un tavolo che seguirà l'attuazione della riforma, assolutamente. È giusto che cerchiamo insieme di costruire e di far atterrare la riforma. Come sapete, è stata valutata anche l'introduzione di una norma

che consenta loro di formulare istanza motivata, perché l'attività di alcune attività portuali, dopo giudizio ponderato del ministero, possa avere un'autonomia amministrativa e, quindi, organizzativa fino a un massimo di tre anni.

Sono stati suggeriti adeguamenti sui criteri e le procedure di approvazione dei Piani regolatori portuali. Ci sono delle questioni che abbiamo segnalato anche noi come positive, come suggerimenti. Siamo convinti, stante la segnalazione di opportunità espressa dal Consiglio di Stato, di mantenere in capo alle regioni non l'autorità, ma la competenza per l'adozione dei Piani regolatori dei porti regionali. Siamo convinti che sia giusto mantenerla in capo alle regioni, perché deve essere coerente con la nascita dei distretti interregionali.

Ovviamente, il contributo che verrà dalle Commissioni parlamentari anche su questo tema dei Piani regolatori portuali sarà assolutamente benvenuto, presidente.

Riteniamo corretta anche l'osservazione del Consiglio di Stato sull'esigenza che il segretario generale abbia competenze di tipo manageriale e, quindi, sul riconsiderare l'opportunità di tenerlo come organo dell'ente e di riportarlo, invece, tra i dipendenti dell'ente stesso.

Dobbiamo — credo — recepire i principi generali del decreto n. 165 del 2001 in termini di efficienza, efficacia, economicità, trasparenza e pubblicità e ciò deve avvenire in una chiave di lettura e attuazione compatibile con il contratto di lavoro, di cui va mantenuto, secondo noi assolutamente, il profilo giuridico privatistico. Questo è molto importante. Dobbiamo evitare che vi sia un'omogeneizzazione ai dipendenti pubblici. Anche su questo chiediamo che la Commissione esprima un parere.

Riteniamo anche di accogliere — lo dico sempre rispetto al parere del Consiglio di Stato — il suggerimento che possano essere nominati presidenti di Autorità di sistema portuale anche cittadini di Paesi membri dell'Unione europea. In merito c'è una sentenza della Corte di giustizia europea che va in questa direzione.

Invece, sono personalmente abbastanza contrario a riconsiderare i divieti previsti

dalle norme in materia di età pensionabile. Questa cosa la terrei ferma. Non riconsidererei questa questione.

Vanno poi motivate tutte le altre cose su cui il Consiglio di Stato si è espresso. Il Consiglio di Stato ci chiede di definire il tavolo nazionale come conferenza di coordinamento, che deve occuparsi dell'indirizzo strategico. Il tavolo può essere anche presieduto dal Ministro stesso e coordinato da un delegato del Ministro. Attendiamo suggerimenti dalla Commissione, ma siamo aperti anche a questo tipo di suggerimenti. Quindi, tutto ciò che vorrà meglio precisare è assolutamente benvenuto.

Da ultimo, vi ringrazio per tutto il lavoro che è stato fatto, sia in precedenza sia negli ultimi tempi, per quanto era di vostra competenza. Come al solito, credo sia necessario partire da un fatto, ossia che la riforma non nasce dal desiderio di ogni Ministro che passa di fare una riforma, ma dal fatto che la perdita di competitività del sistema italiano è stata abbastanza seria.

Sono piuttosto stupito che, complessivamente, il sistema abbia perso dal 2014 moltissimi traffici ma che in ogni Autorità portuale in cui vado tutti mi dicano che i traffici sono cresciuti. Non so se sia un problema di matematica, ma evidentemente c'è qualcosa che non torna. Partiamo dalle cose che abbiamo provveduto a fare (concessioni, dragaggi, semplificazione della *governance*, accorpamenti) e da tutto il sistema che abbiamo provveduto a mettere in piedi, come il *preclearing* e via elencando.

Come sapete, abbiamo aumentato in modo molto forte la collaborazione con le dogane. Lo Sportello unico dei controlli sarà un elemento decisivo di competitività. Adesso abbiamo più di 3.500 navi che fanno già il *preclearing*, in aumento progressivo e nell'ultimo anno e mezzo vertiginoso. Abbiamo 16 *fast corridor*, ossia azioni amministrative che servono a far sì che gli operatori scelgano l'Italia. Questo è il punto.

Abbiamo un settore crocieristico in grande ascesa, per motivi anche, come sapete, di crisi del turismo della zona Sud del Mediterraneo. Abbiamo una grande ascesa

e molte prenotazioni in questo settore. Siamo intenzionati a promuovere molto gli investimenti di accoglienza turistica e a fare in modo che anche i porti come Napoli, che pure hanno avuto gli incrementi, per esempio nella crocieristica, diventino porti di partenza e non solo di passaggio.

C'è un sistema molto variegato, che però aveva e ha delle debolezze. Sono convinto che il lavoro che stiamo facendo, compresa quest'ultima parte, sarà decisivo nel recuperare competitività, anche se, per esempio, il mercato delle merci potrà avere forse nei prossimi mesi qualche difficoltà ulteriore. È chiaro, però, che, se non si fanno i cambiamenti necessari, poi è molto complicato.

Da ultimo, vi ringrazio molto per la tempistica, presidente. Mi pare che abbiate colto l'importanza di fare le cose in maniera molto rapida - e ve ne ringrazio molto - per evitare che l'estate passi ancora nella stagione dei commissariamenti, che ovviamente non piacciono a nessuno e che tutti vogliamo superare al più presto. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie a lei, signor Ministro.

Apriamo la discussione. Partiamo dal riconoscimento del diritto di un intervento per ogni Gruppo. Vi do la parola nell'ordine in cui vi siete iscritti e se c'è tempo, facciamo un secondo giro di interventi.

SANDRO BIASOTTI. Grazie, presidente. È talmente importante, come dice lei, il mettere al centro dell'azione del Governo e dell'Italia intera la logistica e la mobilità, la fortuna di avere questa piattaforma tanto importante nello scacchiere geografico e anche di mobilità del mondo, che credo bisognerebbe superare, in questo frangente, anche le diversità politiche. Penso che la logistica sia addirittura il primo aspetto su cui dobbiamo puntare nei prossimi dieci anni, più ancora del turismo. Il secondo è il turismo. Tutto il resto, come l'industria, lo vedo ormai a seguire, non certo in modo prioritario come la logistica.

È vero, tanti Ministri, anche della mia area, avevano provato a modificare la legge

n. 84 del 1994, che è stata importante perché ha permesso la privatizzazione della portualità, ma non ha dato i frutti che si sperava di avere. Penso che lei potrà farcela e le auguro buon lavoro. Ci sono molte positività. Poi le esporrò anche i dubbi che ho, soprattutto quello di aver capito che, se dobbiamo sviluppare la logistica, non possiamo prescindere dalla modalità e, quindi, dal fatto che il trasporto merci, che purtroppo dall'amministratore precedente delle ferrovie era considerato una zavorra, dall'ultimo amministratore, che abbiamo audito poche settimane fa, è stato messo al centro, addirittura con possibilità, secondo lui, di creare società *ad hoc* sul trasporto terrestre, sul trasporto ferroviario. Questa è la scelta più importante.

Altre positività le ha già esposte lei, come la scelta del presidente e lo snellimento. Erano veramente farraginose le scelte dei precedenti presidenti, che hanno portato a dei blocchi o a delle scelte non condivise sul territorio.

Importantissima è la velocità dei dragaggi e importantissimo è lo Sportello unico doganale, così come il poter fare comitati di gestione snelli. Sono d'accordo anch'io che il *cluster* rimanga come consulente, ma non come attore primario, perché, lo dico per esperienza, c'era ormai una tale - chiamiamola così - associazione benevola di interessi che non ho visto in vent'anni la revoca di alcuna concessione anche qualora lo meritasse.

Passo ai dubbi. Come ex operatore portuale, ho dei dubbi sull'utilità concreta degli accorpamenti dei porti. Faccio l'esempio che conosco meglio: Genova e Savona. Sono porti ormai totalmente privatizzati e tutti e due, in misura diversa, fanno le stesse cose. Savona fa le crociere con Costa e Genova le fa con MSC. Fanno tutte e due il carbone e fanno tutte e due la frutta, in modo uguale.

In che cosa riusciamo a essere competitivi? L'Autorità portuale di Genova non può dire all'operatore di carbone di Savona « Non lo fare più a Savona. Lo facciamo a Genova », perché a Genova c'è un altro operatore, e lo stesso vale per i *container* e per qualsiasi tipologia di merci. Non vedo

nella concretezza una grande utilità. L'avrei vista se avessimo mantenuto gli 8 sistemi portuali, ma, avendoli portati da 24 a 15 (poi diventeranno 18 o 19), non lo so.

A questo proposito le faccio la prima domanda. Come intende muoversi sul suggerimento del Consiglio di Stato per impedire la moratoria dei 36 mesi, che è stata oggetto dell'accordo con la Conferenza Stato-regioni?

Un altro problema — lei me l'ha risolto — è quello del personale. Rimane il problema che le Autorità portuali sono enti non economici di rilevanza nazionale, ma pubblici e, quindi, bloccati. Anche su questo la inviterei a riflettere, perché, secondo me, dovrebbero essere invece enti che possono veramente, come suggerisce anche Assoporti, fare partenariato, per la questione logistica e per la questione della competitività.

Chiudo con due osservazioni. Seguendola assolutamente sul fatto che dobbiamo portare la logistica al centro dell'azione di Governo, osservo che poi, però, bisogna fare i fatti e che i fatti sono i soldi. Qui non ci siamo, perché l'autonomia finanziaria dei porti è stata — per fortuna, dico — approvata nel 2014. Parliamo dell'uno per cento di IVA, con un massimo di 70 milioni. Poi c'è tutta una prassi. Faccia conto che le divisioni dei soldi del 2014 sono state fatte nel 2016, perché le regioni litigano e non sono d'accordo su questi quattro spiccioli. Abbiamo diviso, fra tutti i porti, 63 milioni di euro.

Lei ha detto: « Mettiamo 18 miliardi di euro nelle ferrovie ». Io dico: « Mettiamone altrettanti nei porti per dieci anni, perché, se parliamo di 60-70-80 milioni, non andiamo da nessuna parte ». Se non facciamo — parlo di Genova — la diga nuova, se non facciamo un'opera veramente di importanza strutturale, è inutile che parliamo del Brennero o degli altri porti. Siamo morti.

Passo all'ultimo aspetto e chiudo — chiedo scusa, presidente — sulla questione della figura del presidente del porto. Su questo parlo poco perché potrebbe esserci un conflitto di interesse, ma ci tenevo a ripercorrere due passaggi, fatti nel 2013,

quindi lontano mille miglia dalla possibilità nostra di conquistare la regione Liguria.

Parlavamo — forse lo ricorderà il presidente — dell'elezione di Forcieri, che era contestato dal MoVimento 5 Stelle, e di Villari, anch'egli contestato dal MoVimento 5 Stelle. Mario Tullio, relatore, disse: « Non sempre candidati in possesso di requisiti di professionalità tecnica molto spiccati hanno gestito enti complessi meglio di soggetti con esperienza politica di lungo corso ». Punto.

Io nel 2013, facevo presente che designazioni e nomine di persone con *curriculum* in apparenza eccellente non hanno dato buoni risultati — ne avevo due esempi, uno a La Spezia e uno a Genova — mentre candidati dotati di esperienza politica e istituzionale e di conoscenza delle modalità in cui operano strutture pubbliche e private e di capacità relazionali hanno spesso saputo gestire con abilità gli incarichi ad essi affidati con risultati sicuramente positivi per le autorità a cui sono stati preposti. Ogni riferimento personale è fuori luogo. Questo è il mio concetto.

La ringrazio.

ALBERTO PAGANI. Ministro, abbiamo già affrontato questa materia e questa discussione un paio di volte in occasione del confronto sul Piano strategico della logistica e sulla riforma della portualità. Non farò perdere tempo ai commissari ribadendo con eccessiva enfasi la condivisione del nostro Gruppo, il Gruppo del PD, dell'impianto della riforma e, quindi, anche dei contenuti della sua illustrazione odierna.

La condivisione riguarda anche l'analisi, ossia che la legge n. 84 sia stata una buona e importante legge, tant'è vero che la riforma non è uno stravolgimento dell'impianto della filosofia della legge n. 84, ma un aggiornamento ai tempi attuali e alle esigenze odierne di quell'impianto normativo, mantenendo anche peculiarità — penso, per esempio, alla specificità della forma giuridica, del contratto di tipo privatistico e le cose che lei diceva — della legge n. 84.

Il punto saliente della riforma sta, a nostro avviso, nell'intenzione di riportare

sulla dimensione nazionale e sul ruolo del ministero il compito strategico del potenziamento della competitività del sistema italiano. Una prima domanda, su cui vorrei un ulteriore chiarimento per comprendere meglio questo aspetto, è come, nel tavolo di coordinamento, il ministero intende svolgere questo ruolo. Dal testo non ho capito bene se ci sia l'intenzione di avere questo tavolo presieduto direttamente dal Ministro o se questo tavolo assuma più una forma di carattere burocratico, con altre figure.

In secondo luogo riprendo la domanda che ha già posto ora il collega Biasotti per avere un ulteriore chiarimento. A Costituzione vigente, fino al *referendum* e ad un eventuale cambio di scenario, se dovessero, come speriamo, vincere i « sì » al *referendum*, la materia portuale è materia concorrente. Nella Conferenza Stato-regioni si è trovato un accordo, un'intesa, come diceva lei prima, Ministro, sulla possibilità motivata di prorogare a tre anni alcuni accorpamenti.

Il Consiglio di Stato, seppure in modo garbato, sottolinea una criticità su questo punto. Non ho capito bene dalla sua illustrazione come il ministero intenda risolvere questa questione, questa criticità, e se si preveda comunque di avere una tempistica di moratoria possibile e ben motivata, se rimanga di 36 mesi, se sia ridotta e quali siano le intenzioni.

La terza domanda vuole essere anche un auspicio, in quanto, come lei sottolineava giustamente, le Commissioni di Camera e Senato stanno cercando di dare un contributo anche dal punto di vista della celerità temporale per poter completare l'*iter* il più rapidamente possibile, con le tempistiche previste. Quello che volevo capire è se ritiene che sia possibile non solo completare l'*iter* di questo provvedimento, ma anche realizzare le nomine dei presidenti delle Autorità prima della chiusura delle ferie estive.

Adesso viviamo una situazione che definirei « sospesa », con i porti che sono tutti commissariati. La stessa Assoport è un'associazione dei commissari, più che un'associazione dei porti. È auspicabile quanto

prima che ci sia la guida delle nuove Autorità, ossia un presidente nominato con i pieni poteri e il pieno incarico. Volevo capire se ritiene possibile realizzare questo entro la sospensione delle ferie estive.

VINCENZO GAROFALO. Signor Ministro, innanzitutto grazie di essere tornato a parlare ancora una volta di questo importante tema. Il fatto che ne parliamo più volte e che lei sia personalmente presente, ovviamente, sottolinea l'importanza che tutti ascriviamo al settore marittimo e alla parte che questo svolge non solo nel settore della logistica, ma anche per lo sviluppo complessivo del Paese.

La legge n. 84 del 1994, lei ha detto, è sicuramente stata una buona legge, cui si deve tanto. In effetti, è vero. Penso che qualunque Ministro che sia stato sulla sua poltrona abbia potuto raccogliere i risultati di quella legge. È normale, però, che ad ogni norma vadano fatti degli aggiornamenti e che necessariamente la legge n. 84 del 1994 ne avesse bisogno. Quindi, ben venga, con questo decreto legislativo, una corposa rivisitazione di questa norma.

Le soluzioni alle quali bisognava dare fortemente risposta erano due: l'assenza di un coordinamento di fatto, sebbene ci fossero delle formule che lo consentivano, tra le varie Autorità portuali e l'assenza di ragionamenti comuni tra le Autorità portuali e il resto della catena logistica.

Sul primo punto con questo decreto mettiamo in campo sicuramente degli strumenti assolutamente utili, che mi auguro — ovviamente, ce lo auguriamo tutti — siano efficaci.

Sulla seconda parte probabilmente bisognerà continuare a lavorare con ulteriori azioni che il Governo dovrà mettere in campo, oltre a quelle che lei ha già annunciato da tempo e che oggi ha ribadito, quali gli interventi sull'ultimo miglio e gli interventi sul *core network* dedicato alle merci. Sostanzialmente, bisogna raggiungere sempre più un coordinamento insieme a tutto quello che di retroportuale esiste, che tra l'altro è ciò che probabilmente in questi anni è stato trascurato, al punto tale che alcuni dei nostri porti riescono a essere, in caso di *gateway*, ingresso e uscita di merci

prodotte anche e non solo in Italia. A volte, siamo più ingresso.

Nel caso del *transshipment* c'è la crisi — tra l'altro, ne parlavo con il dottor Russo prima che iniziassimo questa seduta — come nell'esempio di Gioia Tauro e anche di Taranto, dove ci sono difficoltà ad immaginare una prospettiva che vada ben oltre la storia del *transshipment*, che ha determinato un'occupazione che oggi è in crisi.

Tutto questo fa nascere anche delle difficoltà. Intanto le voglio dare atto e sottolineare che quello che ha detto mi ha fatto molto piacere, perché un messaggio sbagliato che è stato dato è che gli accorpamenti servivano a ridurre poltrone e spese, tra l'altro ridicole rispetto all'intero complesso. Lo si evince anche dalla tabella che è stata messa negli atti a completamento dell'atto n. 303 in esame.

Il problema non è ridurre i componenti dei Comitati portuali, che, come lei ben sa, non erano sicuramente onerosi. In quel caso è stato giusto fare una distinzione netta tra gli interessi pubblici e privati e una forma diversa di partecipazione, ma la questione importante è che gli accorpamenti vanno nella direzione delle aree vaste e di una visione nuova di collaborazione e di sistema portuale.

Questo comporta, però, anche altro. Infatti, le regioni sono coinvolte sia in ragione del loro ruolo di attenzione al proprio territorio, sia per le preoccupazioni che ci sono sugli accorpamenti. Le preoccupazioni sono quelle con le quali in generale si guardano gli accorpamenti: chi è stato virtuoso teme di essere inglobato in una struttura in cui qualcuno non virtuoso porti più problemi che benefici. Su questo aspetto è molto importante il ruolo che svilupperà non solo il tavolo di partenariato, ma soprattutto, io credo, il ministero. Infatti, le vorrei chiedere in che modo lei riterrà, se lo riterrà, di potenziare anche il ministero. Vede, in questi anni, purtroppo, abbiamo operato alcune riorganizzazioni del ministero che hanno penalizzato questo settore. Ritengo che vadano potenziate anche le strutture del ministero, che serviranno anche al tavolo di coordinamento delle auto-

rità di sistema per attuare una efficace collaborazione volta anche a monitorare l'efficacia del provvedimento.

L'altra questione, che è stata già richiamata dai miei colleghi, riguarda questa formula, che è stata coordinata insieme alla Conferenza Stato-regioni, della possibilità di consentire fino a un massimo di 36 mesi di tempo per accompagnare la graduale fase di accorpamento di alcuni porti. Quali saranno i criteri? Temo che ci sarà sicuramente una spinta forte e che le istanze saranno tante, o perlomeno che siano più di quelle che magari ci si immagina. Quindi, stabilire dei criteri è fondamentale.

Il Consiglio di Stato ha espresso qualche considerazione anche su questo. Mi interessa molto capire come si tradurrà questo all'interno di un'unica autorità di sistema tecnicamente e evidentemente anche sotto il profilo delle nomine, visto che qualcuno ne ha parlato.

Concludo chiedendo se su questi temi, che nel decreto appaiono non sviluppati — tra l'altro, il decreto ci viene inviato senza ritornare al Consiglio dei ministri per accorciare i tempi e per consentire anche alle Commissioni nel parere di integrare alcune considerazioni fatte dalle due prevalenti istituzioni che costituiscono fonti per la richiesta di una revisione del testo, che sono la Conferenza unificata con le regioni e il Consiglio di Stato — se il ministero su questo stia già lavorando anche per aiutare il nostro lavoro.

MIRELLA LIUZZI. Ringrazio il Ministro. Apprezziamo la disponibilità a essere qui presente con tale tempestività.

Come sa, noi del Gruppo del Movimento 5 Stelle spesso abbiamo contestato il metodo con cui è stata proposta la riforma della legge n. 84 del 1994, che comunque, secondo il nostro parere, va fatta. È importante fare la riforma, e soprattutto aggiornare la legge, sia perché è avvenuta come legge delega, sia perché è partita in parte con lo Sblocca Italia. Anche insieme ai colleghi della Commissione abbiamo proposto degli emendamenti, in un certo senso, sia riguardo all'inserire il parere

delle regioni, sia al doppio passaggio in Commissione trasporti.

Sicuramente una condizione preliminare è che la fretta con cui si vuole approvare questa riforma è derivata anche, giustamente, dal porre rimedio ai vari commissariamenti che sono stati fatti, sui quali anche noi ci siamo più volte espressi con diversi *question-time* sia in Assemblea, sia qui in Commissione.

Questi commissariamenti, però, a volte sono stati ripetuti per quattro o cinque volte. Quindi, non può essere una giustificazione il solo fatto che si volesse aspettare questa riforma delle Autorità portuali. Soprattutto la legge attuale (la n. 84 del 1994) non prevede l'inserimento dei commissariamenti, mentre nel provvedimento che va a modificare la legge n. 84, giustamente, sono inseriti in maniera più esplicita. Sono stati fatti, però, con un'evidente forzatura e in maniera anche abbastanza deprecabile da parte nostra.

L'altro elemento di problematicità che rileviamo più costantemente da diverso tempo è quella di accentrare le competenze sulle nomine dei presidenti sul ministero e sul Governo. Questo ripercorre anche una determinata visione di questo Governo che sta avvenendo con le riforme costituzionali e che vediamo avvenire anche in altri settori, come, per esempio, il sistema portuale.

Prima ha parlato anche del tavolo nazionale di coordinamento delle autorità di sistema portuale, che effettivamente a qualche criticità si presta. A noi sembrava un po' particolare che ci fosse questo coordinatore o presidente nominato dal ministero. Lei si è dimostrato aperto a una modifica. Non so se potrebbe essere una modifica quella per cui il Ministro stesso conduca il tavolo. Magari si può trovare anche un coordinatore all'interno degli stessi presidenti delle autorità portuali o comunque un'altra modalità, ma è bene che ci si stia quest'apertura.

Analizzando alcuni profili in modo più preciso faccio rilevare alcuni elementi che poi evidenzieremo magari anche al relatore o che introdurremo in un eventuale parere alternativo. Sicuramente è un tema quello, che ha sollevato anche il collega Biasotti,

del destino dei dipendenti delle sopresse Autorità portuali, sia per la natura privatistica, sia proprio perché non c'è una traccia evidente in questo atto del Governo.

Inoltre, viene soppresso l'articolo 15 della legge n. 84 del 1994, con la giustificazione che le competenze delle Commissioni consultive sono attribuite al tavolo di partenariato. Leggendo l'articolo, però, sul tavolo di partenariato non risulta traccia delle competenze attribuite alle Commissioni consultive.

Suscita, altresì, perplessità la disciplina del segretario generale, che è nominato direttamente dall'Autorità. Giustamente, lei ha sottolineato che deve avere competenze manageriali. Questo sicuramente ci fa piacere, ma è una nomina anche questa un po' troppo diretta, su proposta del presidente.

C'è poi la questione degli uffici territoriali, che lo stesso Consiglio di Stato definisce «doppioni». La loro istituzione rischia, peraltro, di non permettere l'eventuale razionalizzazione delle risorse economiche e organizzative e le loro competenze e funzioni non appaiono definite adeguatamente.

Un altro aspetto critico interessante è rappresentato dagli eventuali rimborsi spese per la partecipazione al tavolo di partenariato. Non è chiaro a carico di chi sarebbero, se dell'autorità di sistema portuale o di chi altro.

Sempre in riferimento al tavolo di partenariato, più che una risorsa, sembra un contentino a tutti questi soggetti e alle associazioni di categoria che prima erano presenti nel Comitato portuale.

Esprimiamo delle critiche anche sul comitato di gestione. Anche il Servizio studi della Camera ha rilevato l'indeterminatezza sul rappresentante dell'autorità marittima: chi lo nomina, chi lo revoca, sostituisce il comandante di porto?

Diciamo che in questo atto del Governo ci sono diverse criticità, che proporremo presto anche con atto formale. Va sottolineato però che è ripartito un tema appassionante, per noi del Movimento 5 Stelle, in negativo ovviamente, che è quello delle competenze tecniche del presidente del-

l'Autorità portuale. Solo a titolo d'esempio, ricordo che, sempre nel 2013, parlammo nello specifico - lei non era Ministro dei trasporti, all'epoca, giusto per fare un inciso - del presidente dell'Autorità portuale di Cagliari, Massidda, il quale decadde per via di un esposto di un cittadino, di un professore, che dimostrò che il neo eletto presidente non aveva i requisiti tecnici, perché era un medico.

Lui decadde, ma poi fu nominato commissario subito dopo. Quindi, ci rendiamo conto che siamo in una situazione abbastanza particolare, tant'è che nel 2016 lo stesso Massidda si è candidato sindaco al comune di Cagliari. Poi ha perso, tuttavia evidenziamo che questi viavai politici sono evidentemente da superare, almeno questa è l'opinione del Gruppo Movimento 5 Stelle.

ROBERTA OLIARO. Ringrazio il signor Ministro per aver accettato l'invito che, peraltro, avevo promosso, più che altro perché ritengo che sia importante capire come il ministero intenda accogliere i pareri espressi dal Consiglio di Stato, anche per meglio definire e indirizzare la discussione all'interno della nostra Commissione.

Condivido totalmente il principio di questa riforma, perché ritengo che la legge n. 84 del 1994 già da tempo avesse necessità di un *restyling*, proprio per far fronte alle grandi modifiche che nel mondo e nelle geografie legate all'economia del mare ci sono state nel corso di questi anni.

Condivido i ragionamenti e le domande che sono già stati esposti dai colleghi che mi hanno preceduto. Vorrei, però, entrare nel merito di alcune questioni.

Innanzitutto, se l'obiettivo di questa riforma è anche quello di snellire le procedure e, quindi, di cercare di non creare delle sovrapposizioni negli uffici, volevo capire e avere qualche chiarimento circa il ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti all'interno della riforma.

Di fatto, se è vero che l'Autorità dovrà avere un ruolo nella considerazione di tutto il tema legato alle concessioni che verranno date ai terminalisti, mi chiedo che accadrà a proposito di tutti gli altri livelli di controllo, ossia il ministero, le

capitanerie di porto, l'Antitrust, le autorità di sistema. Ci sarà - ritengo - una sovrapposizione di controlli e, quindi, tutto questo snellimento non ci sarà.

Al di là della condivisione riguardo all'impianto del regolamento delle concessioni, vorrei capire bene come opererà l'Autorità di regolazione dei trasporti o come tutti questi uffici interagiranno tra loro rispetto alle decisioni che dovrebbero essere prese. Ovviamente, auspico che venga eliminato l'intervento dell'Autorità dei trasporti o che, comunque, al limite, ci sia un coordinamento.

Un'osservazione che vorrei fare è che condivido la necessità di una modifica all'interno dei Comitati portuali. L'auspicio, però, è che ci sia comunque e che venga mantenuto un coordinamento con il tavolo di partenariato, unitamente al tavolo dell'autorità di sistema, perché ritengo che il confronto con gli operatori sia sempre costruttivo e positivo. Ritengo fondamentale che il ministero, visto questo accentrato di programmazione e di strategie, debba assumersi la responsabilità delle decisioni.

Pertanto, condivido, anche se credo che il confronto debba essere sempre franco e aperto e soprattutto che debbano essere stabiliti dei criteri nel tavolo di partenariato per quanto riguarda non solo il livello centrale, ma soprattutto quelli periferici. Un male della nostra portualità è sempre stato quello di difendere ognuno il proprio orticello, inventandosi regole o regolucce a piacere. Questo ha provocato a volte delle distorsioni di traffico e delle inutili conflittualità tra porti magari a distanza di 40 o 100 chilometri l'uno dall'altro. Ritengo, quindi, utile una riflessione, ma credo che sia necessario stabilire argomenti e criteri non solo a livello centrale, ma anche e soprattutto per quelli che saranno poi i tavoli periferici.

Aggiungo un'altra cosa e concludo. Anch'io condivido il tema del personale delle Autorità portuali, perché questi enti devono comunque fornire delle risposte efficienti, efficaci, veloci e snelle. Quindi, credo che sarà fondamentale la regolazione con

un contratto privatistico del personale delle Autorità portuali.

Chiedo ancora due chiarimenti su Sportello unico amministrativo e Sportello unico doganale. Sappiamo che spesso i porti vengono scelti dai mercati proprio per l'efficienza dei servizi che sono in grado di rendere. Condivido perfettamente lo Sportello unico doganale, anche se vorrei capire alcune cose: a mio avviso lo Sportello unico doganale dal punto di vista informatico, nel termine stretto, non è sufficiente per garantire un efficientamento del sistema dei controlli e di coordinamento di tutte le autorità amministrative. Condivido il fatto che sia stato posto tutto sotto il controllo e il coordinamento dell'Agenzia delle dogane, perché ritengo che in questi ultimi anni l'Agenzia delle dogane, pur mantenendo ancora qualche limite, abbia fatto veramente passi da gigante. Questo lo condivido. Invece, per quanto riguarda lo Sportello unico amministrativo, vorrei capire di preciso quali sono i contenuti di questo sportello e quali saranno i ruoli e le mansioni che avrà.

Mi taccio, ribadendo che comunque condivido le scelte fatte. L'ultimo elemento che volevo sottolineare è l'esigenza di affinare un po' le norme per i piani regolatori, perché anche queste credo che non siano ben esplicitate.

TINO IANNUZZI. Ringrazio il Ministro innanzitutto per l'attenzione che mostra sempre nei confronti dei lavori delle Commissioni parlamentari di merito che interfacciano il suo Dicastero e anche dell'Assemblea, nonché per il suo stile.

Penso che sia stato fatto un lavoro importante, anche con il dialogo che si è sviluppato con il Parlamento, a partire dal Piano nazionale della portualità e della logistica per arrivare alla legge Madia e alle norme che hanno interessato il conferimento della delega. Penso che soprattutto si debba puntare molto, in fase di realizzazione del decreto legislativo definitivo, quello che entrerà in vigore, a semplificare e snellire il più possibile le procedure, dai piani regolatori portuali all'esecuzione delle opere infrastrutturali, opere pubbliche che interessano le strutture portuali.

Bisogna, secondo me, considerare anche alcuni rilievi di carattere generale avanzati dalle regioni, come ad esempio la considerazione della necessità di avere degli orizzonti e dei riferimenti logistici vasti, di area integrata complessiva sul piano nazionale, che tengano conto dei diversi soggetti pubblici e privati gestori delle infrastrutture autostradali, ferroviarie o portuali.

Aggiungo anche la verifica della possibilità di estendere i regimi fiscali e doganali per le zone portuali *stricto sensu* alle aree retroportuali e il completamento degli interventi normativi sul dragaggio alla luce del decreto indicato dal ministro, ove ulteriormente possibile.

Tutto questo per accelerare la capacità di progettare e realizzare, più velocemente di quanto sia accaduto ai sensi della legge n. 84 del 1994, le opere pubbliche e i collegamenti infrastrutturali, il sistema a rete che serve per rendere più competitive e moderne le nostre realtà portuali.

Mi soffermo sull'accordo tra lo Stato e le regioni e poi mi fermo. Quell'accordo penso sia molto significativo, innanzitutto sul piano giuridico, sul piano strettamente normativo. Sappiamo che a Costituzione vigente - dobbiamo ragionare *de iure condito*, non *de iure condendo* - è intervenuta la sentenza della Corte costituzionale n. 261 del 2015, che, riferendosi al Piano della portualità e della logistica, ha ritenuto non sufficiente il parere delle regioni e la necessità dell'intesa, perché ha ritenuto la materia dei porti materia di competenza concorrente o ripartita tra Stato-regioni. Occorrono forme di coordinamento e di coinvolgimento e procedure concertative di coordinamento orizzontale tra Stato e regioni, quali le intese.

Ovviamente, la Corte si è pronunciata soltanto sul Piano della portualità e della logistica, per il principio della corrispondenza tra chiesto e pronunciato, per non andare *extra* e *ultra petita*. Quella era la sola questione rimessa al sindacato di legittimità costituzionale, ragion per cui la Corte si è pronunciata specificamente solo sull'articolo 29, comma 17 del decreto-legge Sblocca Italia, che riguardava il Piano della portualità e della logistica.

La *ratio* di quella pronuncia, però, sta a indicare che, a Costituzione vigente, il meccanismo dell'intesa e, quindi, della co-decisione piena riguarda l'intera materia dell'organizzazione dei porti. Vale per la definizione dei progetti, degli investimenti e degli interventi nelle opere pubbliche, ma vale anche per il sistema e il modello della *governance*. Anzi, sarebbe strano che valesse solo per il dato oggettivo, come realizzare l'opera e quale opera realizzare, e non per il lato soggettivo, ossia chi deve gestire.

L'intesa che è stata raggiunta in Conferenza Stato-regioni — ne do atto al Ministro, con grande capacità di dialogo, di attenzione, di coinvolgimento, di solidarietà e di condivisione istituzionale da parte del ministero rispetto alle regioni — è molto significativa. È un'intesa nella quale il parere delle regioni sul decreto è stato politicamente costruito giuridicamente con un vincolo unico rispetto all'intesa sul Piano della portualità e della logistica. Le regioni con quegli emendamenti, condivisi e concertati attraverso un dialogo anche non facile col Governo e con il ministro — e anche di questo gliene do atto — hanno poi condizionato anche politicamente e istituzionalmente l'intesa sul Piano.

Penso che dobbiamo valorizzare appieno quell'accordo, che, a Costituzione vigente, dà anche coerenza e mette in sicurezza l'intero sistema legislativo della riforma; e dobbiamo dare piena attuazione a quell'accordo, a cominciare dall'emendamento n. 1, che riguarda la famosa questione, già indicata da altri colleghi — io ho un punto di vista diverso, per la verità — della conferma per un periodo di 36 mesi dell'autonomia amministrativa delle Autorità portuali istituite ai sensi della legge n. 84 del 1994. Poi c'è il nesso di collegamento rispetto alla considerazione, per la verità estremamente garbata, che compie il Consiglio di Stato su questo punto.

Il Consiglio di Stato usa il condizionale e poi lega la richiesta delle regioni, che deve essere motivata e la motivazione deve essere legata a criteri oggettivi, come la capacità di investimento, la capacità di spendere le risorse disponibili, i *trend* del traf-

fico merci e del traffico passeggeri, l'andamento crocieristico, l'andamento delle entrate correnti. Per come si esprime il Consiglio di Stato, queste richieste vanno accolte in presenza di ragioni oggettive che potrebbero giustificarle.

Penso che, da questo punto di vista, dobbiamo rispettare e valorizzare questo accordo, che è il frutto di una valutazione estremamente responsabile, seria e matura compiuta dal sistema delle istituzioni regionali con il Governo e con il Ministro, alla luce della considerazione di una valutazione della complessità e della diversità della situazione territoriale italiana, in cui va anche tenuto conto dell'estensione delle singole regioni, dell'estensione delle zone costiere e di tutti quegli indici precedentemente indicati.

Chiedo, quindi, da questo punto di vista, che ci sia un'attuazione piena, integrale e coerente dell'intesa maturata in Conferenza Stato-regioni.

MICHELE MOGNATO. Ringrazio anch'io il Ministro della disponibilità. Ritengo quanto mai opportuna la decisione della Commissione di fare quest'audizione e, quindi, di poter avere un ulteriore elemento di confronto su questo tema, che, come è stato ricordato, è un tema strategico.

Questo confronto si è aperto nelle Aule parlamentari e in sede di Commissione, ma in tutto il Paese sono state tantissime le occasioni. Ognuno di noi ha partecipato a incontri con operatori proprio su questo tema, prima dibattendo del Piano della portualità e della logistica, e naturalmente adesso di quello della riorganizzazione delle Autorità portuali.

Aver fatto questo in poco meno di un anno credo sia un elemento che va valorizzato, anche perché non si sono solo scritte delle cose, ma, come lei richiamava, alcuni degli obiettivi strategici stanno andando avanti con atti concreti, a cominciare dalle risorse.

La cura del ferro, che lei ha richiamato, penso sia uno degli aspetti più positivi sui quali si è lavorato, che può consentire anche di raggiungere quegli obiettivi, in particolare quello che lei accennava, ossia

di portare in poco tempo il 30 per cento del traffico della gomma sul treno, con tutto l'impatto positivo che ha questo dal punto di vista socioeconomico, ma anche dal punto di vista ambientale. Il tema dei trasporti, naturalmente, è un tema che riguarda non solo la velocità di portare la merce da un punto all'altro del Paese o fuori, ma anche il punto di vista sociale, economico e ambientale.

Credo che questi siano gli elementi che caratterizzano l'azione del suo ministero e, quindi, anche il lavoro delle Commissioni parlamentari, a cominciare da questa. Mi soffermerei solo su un punto, naturalmente ritenendo importanti anche molte delle considerazioni che hanno svolto i miei colleghi. Credo che ci sia un aspetto che va ulteriormente precisato. Capisco che ci vorrà del tempo, perché c'è una storia. Siamo il Paese dei campanili, delle città e, quindi, è tutto faticoso e tutto complicato.

Abbiamo bisogno di una maggiore efficienza del sistema portuale e della sinergia tra i nodi logistici, nonché di evitare sovrapposizioni e localismi. Credo che questo sia assolutamente necessario, tant'è vero che, a un certo punto, nella sua introduzione lei diceva che dobbiamo vivere questa riorganizzazione e, quindi, anche il Piano più complessivo dei porti come un unico sistema.

Questa è la sfida più rilevante, al di là naturalmente di tutte le cose che sono state dette sul tema della *governance* e del rapporto con le regioni, così come è stato ricordato anche nell'ultimo intervento. Far vivere tutto come un unico sistema è la sfida più grossa.

Da questo punto di vista il tavolo di coordinamento — lo ricordava il collega Pagani prima — diventa il punto centrale. Per questo personalmente credo che sia fondamentale che a presiederlo ci sia il Ministro, perché è il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che ha la visione generale e che è in grado anche di governare le diverse spinte che ci sono e ci saranno e che non si possono cancellare. La storia e la ricchezza di questo Paese sono fatte anche della pluralità del territorio e delle persone che lo rappresentano.

Il Ministro in questo momento, ma ovviamente anche nel futuro, può rappresentare il momento di sintesi tra i diversi interessi. Se vogliamo superare tutti i ritardi che abbiamo avuto, le difficoltà economiche, il *deficit* dell'efficienza dei trasporti e le conseguenze che questo ha nella nostra difficoltà di crescita del Paese, credo che questo sia un punto fondamentale.

Ovviamente, il tavolo di coordinamento avrà il suo funzionamento e il suo modo di agire, ma non credo che possa essere la somma degli interessi delle autorità di sistema, che prima erano 24 e adesso sono 15, o 14, o quelle che saranno. Dovrà essere la plancia di comando vera di come si muove il sistema, tant'è vero che personalmente penso — lo dico solo a livello personale — che forse, se ci fossero state le condizioni, ma non ci sono state, si sarebbe potuto anche forzare di più. Non so se 15 sia il numero giusto. Penso che si sarebbero potuti aggregare, certo con i tempi e con tutto quello che ne consegue, anche più sistemi portuali e, quindi, ridurre da questo punto di vista il numero.

Su questo mi conforta il comma 15 dell'articolo 5, il quale dice che nei tre anni si può anche ridurre. Bisogna capire come questo articolo si coniughi con la richiesta delle regioni che, invece, chiedono un tempo maggiore per creare le autorità di sistema. Non vorrei che poi il meccanismo si inceppasse, oppure che ci siano velocità diverse, che in un Paese come questo possono esserci.

Ripeto, il tavolo di coordinamento diventa il punto fondamentale, anche perché lei prima faceva riferimento a un caso specifico e citava come esempio l'Alto Tirreno. Credo che non ci sia solo il problema dell'Alto Tirreno. Ci sarà anche quello dell'Alto Adriatico o di altre parti. Si pone, però, il problema che queste autorità di sistema devono riuscire a parlarsi. Quindi, forse va ipotizzato — non so se vada ufficializzato o meno — che ci sia comunque un luogo in cui, tra Alto Adriatico, Alto Tirreno, Basso Tirreno e Basso Adriatico, questi futuri presidenti, nei modi e nelle forme che si riterrà opportuno, siano costretti a parlarsi e a confrontarsi.

La competizione non è solo tra porti italiani. Non solo dentro il sistema Italia c'è quella sana e a volte anche giusta competizione. Basta andare un po' al di là, dall'altra parte dell'Adriatico o del Tirreno. Adesso, ovviamente, la situazione del Sud del Mediterraneo è quella che è dal punto di vista delle difficoltà e delle guerre che ci sono, ma se, come auspichiamo, un giorno la situazione tornerà alla normalità, quella diventerà un'area geografica che sicuramente potrà sviluppare una competitività molto forte anche nei confronti del nostro sistema Italia.

PRESIDENTE. Do la parola al Ministro per la replica.

GRAZIANO DELRIO, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Ringrazio per i vostri contributi, che hanno individuato sicuramente i vari punti che sono ancora da approfondire e da chiarire. Certamente questo tema delle autorità di sistema come enti pubblici che possono in qualche modo lavorare come enti privati, ma che mantengono la natura di enti pubblici, è un tema da affrontare. Se togliessimo, però, questa natura, vi è chiaro che i contributi pubblici non potrebbero più essere erogati. Quindi, non avremmo più i fondi europei e non avremmo più trasferimenti.

Solo a titolo esemplificativo, ci sono 150 milioni nel grande progetto del porto di Napoli e ci sono 250 milioni di fondi europei destinati a Taranto. Davvero, a questo punto, i 500 milioni all'anno che spendiamo nei porti rischierebbero di avere un crollo definitivo. Questa formula è la formula che, secondo noi, consente di avere, da un lato, la flessibilità nell'organizzazione del lavoro e, dall'altro lato, di non perdere la possibilità e la potenzialità insite in questa forma.

Certamente gli investimenti vanno rafforzati. Teniamo presente che, oltre agli investimenti che lei ha citato, onorevole, giustamente, ossia oltre ai 70 milioni dell'IVA, ci sono anche i fondi europei, i fondi FSC, i fondi dei POR regionali, i fondi che si decide di inserire col partenariato pubblico-privato. Ci sono diverse fonti. Questo è un elemento importante, credo.

L'altro problema che è stato sollevato da molti di voi è il tema del coordinamento centrale e di come si esegue il coordinamento centrale. Da ultimo è stato chiesto dall'onorevole Mognato e dall'onorevole Garofalo.

Siamo dell'idea di lavorare non solo dal punto di vista legislativo, ma anche dal punto di vista amministrativo per un maggiore coordinamento, tant'è vero che abbiamo istituito un tavolo di coordinamento nel Nord-Ovest tra le tre regioni. Non è prevista una legge, ma abbiamo un'idea molto precisa. La logistica si fa come logistica centrale. È forse il settore in cui possiamo guadagnare di più in termini di efficienza e, quindi, liberare risorse per occupazione e lavoro.

Per la logistica abbiamo istituito il tavolo del Nord-Ovest, con Piemonte, Liguria e Lombardia. Abbiamo in corso di convocazione il tavolo di coordinamento dell'Alto Adriatico, per i motivi che ho cercato di dirvi prima, e abbiamo messo nel nostro PON, il PON reti e infrastrutture, nella comunicazione con l'Unione europea, le aree logistiche campana, pugliese e via elencando. Quindi, c'è una idea che va esattamente nella direzione, che hanno suggerito e che hanno richiesto molti di voi, di maggiore coordinamento e di maggiore attenzione.

È vero che i porti sono determinati anche dal mercato, ma determinare gli investimenti dei porti esclusivamente su una logica di mercato può causare il fatto che oggi i cinesi decidano investire sul Pireo ma domani, perché cambia la loro convenienza, tolgano l'investimento e i porti muoiano completamente. L'Italia questa cosa non se la può permettere. Non possiamo permetterci di fare diventare i nostri porti semplicemente dipendenti dalle dinamiche di mercato.

Io la penso così. Poi può darsi che sia sbagliato. Sono assolutamente dell'idea che dobbiamo fare in modo che i nostri porti abbiano una programmazione che, da un lato, favorisca l'investimento privato, ma, dall'altro lato, sia in grado di offrire un'opportunità a tanti investitori e di non essere dipendente da un investitore solo. Vedo

una debolezza nei porti che hanno completa dipendenza da un operatore. Penso che abbiamo numerose dimostrazioni in questo senso.

Il tema del coordinamento è certamente un tema molto importante della centralizzazione. Non abbiamo un'idea centralista, onorevole Liuzzi. Io non ho un'idea centralista, ma sono anche convinto che l'autonomia non significhi anarchia. Non si può moltiplicare la stessa offerta e non essere in grado di capire che tutti i porti italiani fanno come il porto di Rotterdam. Quindi, solo se ci viviamo come un sistema unico, abbiamo delle possibilità di essere competitivi.

Essere competitivi con il *Northern Range* e con il *Southern Range* in presenza, in Africa, di un mercato del lavoro un po' differente dal nostro e, al nord, con un livello di efficienza che è trent'anni più avanzato del nostro dal punto di vista della logistica mi sembra complicato, se non ci coordiniamo. Lo dico con tutto il rispetto per la fantasia e la creatività dei singoli rappresentanti e dei singoli presidenti portuali, che devono avere competenze, secondo me, anche tecniche ed economiche.

Stiamo parlando, come hanno sottolineato l'onorevole Pagni e l'onorevole Oliaro, di un settore che effettivamente è decisivo per lo sviluppo del Paese. Stiamo traendo troppo poco da questo settore in termini di occupazione ed economia. Occorre assolutamente avere competenze e un comitato di gestione.

Sul tavolo del *cluster* marittimo - ripeto - seguiamo le regole di condotta e di partenariato europee. Stiamo completando il regolamento attuativo del tavolo di partenariato, un regolamento attuativo che stabilisce un po' le regole del gioco, e lo stiamo facendo con gli attori, con gli operatori. Dico questo perché sia chiaro, dal momento che la vostra sollecitazione è molto giusta e credo che sia assolutamente da seguire.

C'è poi tutta la questione del periodo transitorio. Personalmente avrei anche fatto a meno del periodo transitorio, parliamoci chiaro - adesso non mi posso permettere di competere con il professor Ian-

nuzzi sull'interpretazione costituzionale; figuriamoci, non mi azzardo nemmeno lontanamente - ma mi permetto, da medico, cioè da incompetente, appunto, che un po' però ha fatto anche il legislatore in passato, di osservare che la Corte non discuteva della competenza centrale sui porti del Governo. Discuteva del fatto che non si ricerchi comunque l'intesa. La competenza è nostra. Non c'è alcun dubbio su quello. Tuttavia, per i principi della leale collaborazione e per l'intersezione di competenze varie delle regioni su altre questioni, visto che il decreto-legge Sblocca Italia non prevedeva l'intesa, si invitava a cercare l'intesa.

Secondo me, è molto giusto. Infatti, abbiamo cercato un'intesa e abbiamo trovato un'intesa, che vorrei ribadire qui. L'intesa è che si fa istanza motivata al Ministro, che valuta se vi siano gli elementi. L'avvertimento del Consiglio di Stato è, secondo me, assolutamente azzeccato: bisogna impedire che questa diventi l'occasione per svuotare di significato il tema degli accorpamenti. Poi, in presenza di istanze motivate e ragionevoli, di traffici di gestione, di trasparenza nella gestione - ci sono anche questi aspetti, ovviamente - va tenuta questa clausola che abbiamo concordato.

Sta alla Commissione poi avanzare anche i propri suggerimenti. Quindi, aspetto anche da voi suggerimenti in questa direzione. Non voglio svincolarmi da un accordo che ho fatto. L'accordo che ho fatto l'ho fatto e sono per mantenere la norma transitoria. Poi, se avete suggerimenti per gestirla al meglio, sono qui a disposizione.

C'era poi, mi pare, il tema dello sportello e delle diverse competenze di tutte le istituzioni. È molto utile sottolineare il fatto che le dogane hanno rappresentato veramente un passo in avanti notevole per noi nel modo concreto di operare. Siamo andati veramente bene. Lo Sportello unico doganale ha il compito di un ufficio di coordinamento e controllo delle merci in transito nei porti. Il SUA, invece, unisce tutti i 113 provvedimenti amministrativi che oggi sono sparsi in vari uffici, che vengono unificati in questo sportello unico gestito dalle dogane. Questo, però, riguarda

tutte le attività commerciali non del porto. Non riguarda le attività industriali e commerciali in porto. È questa la separazione tra le due questioni.

È molto importante perché questo, secondo noi, determina un'estrema semplificazione. Vi dico che questa ipotesi dello sportello unico, l'ipotesi dell'accorpamento e il *preclearing* che stiamo già facendo, stanno già ottenendo veramente una grande attenzione da parte degli operatori internazionali. L'abbiamo visto nelle ultime fiere che si sono svolte in giro per il mondo, perché sono delle cose di cui tante volte si chiedeva l'esecuzione. Nessuno è interessato a farsi i famosi quattro giorni di navigazione per andar al nord e poi portare le merci al sud, sostanzialmente.

Credo che anche grazie ai vostri suggerimenti riusciremo a dare al Paese un'organizzazione e un decreto all'altezza della sfida che abbiamo davanti.

Grazie.

PRESIDENTE. Grazie a lei, signor Ministro. Grazie soprattutto ai colleghi che anche in questa circostanza mi pare abbiano fornito spunti e suggerimenti che adesso, nella fase più importante, che è la fase redigente del parere, che si apre di fatto da oggi, potranno consentire quel diritto-dovere per tutti i Gruppi, insieme al relatore, di costruire questo documento.

Questo un po' ci compete e un po' ci inorgoglisce, perché sono anni che discu-

tiamo del *restyling* della legge n. 84 e della portualità. Questa Commissione ha svolto e svolgerà sicuramente, come ci ha sollecitato anche il Ministro, un ruolo attivo, propositivo e dinamico.

L'obiettivo — lo dico in termini molto trasparenti — è di avere al più presto questo parere, senza prendere scorciatoie. Abbiamo invertito un po' la tradizione, che voleva mille audizioni e poi le conclusioni del Ministro. Siamo partiti dall'interlocuzione diretta con il Governo, con il Ministro e possiamo anche attingere — ve lo dicevo — ai contributi che ci sono arrivati e che sono arrivati al Senato, che sono i contributi del *cluster* marittimo.

Pertanto, relatore e colleghi della Commissione, vi sollecito a fare presto e a fare bene. Speriamo che già la prossima settimana si lavorerà su una bozza di testo. Lavorare alla fase redigente significa che ciascuno deve lavorare per le proprie competenze, ma che deve essere messo nelle condizioni di dare il proprio contributo.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.50.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. RENZO DICKMANN

*Licenziato per la stampa
il 2 agosto 2016*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA



17STC0018160