

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di partenariato e cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Singapore, dall'altra, fatto a Bruxelles il 19 ottobre 2018. C. 1267 Governo (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	79
ALLEGATO (<i>Parere approvato</i>)	85

RISOLUZIONI:

7-00038 Frijia: Misure per la valorizzazione del sistema portuale nazionale.	
7-00144 Ghio: Misure per la valorizzazione del sistema portuale nazionale (<i>Discussione congiunta e rinvio</i>)	81
7-00111 Casu: Iniziative in materia di trasporto pubblico locale, anche in riferimento a Roma Capitale.	
7-00138 Raimondo: Iniziative in materia di trasporto pubblico locale (<i>Discussione congiunta e rinvio</i>)	83
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	84

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 13 settembre 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 14.30.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di partenariato e cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Singapore, dall'altra, fatto a Bruxelles il 19 ottobre 2018.

C. 1267 Governo.

(Parere alla III Commissione).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Salvatore DEIDDA, *presidente e relatore*, avverte che il gruppo PD-IDP ha chiesto che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso il sistema di ripresa audiovisivo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Fa presente quindi, in qualità di relatore, che la Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere alla Commissione Esteri sul disegno di legge recante ratifica ed esecuzione dell'Accordo di partenariato e cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Singapore, dall'altra, fatto a Bruxelles il 19 ottobre 2018, d'iniziativa del Governo (C. 1267).

L'Accordo in esame sostituisce l'Accordo di cooperazione del 1980 tra la Comunità economica europea e gli Stati membri dell'Associazione delle nazioni del Sud-Est asia-

tico, attuale quadro giuridico delle relazioni bilaterali: constatate le diverse ambizioni e sensibilità da parte dei Paesi partecipanti all'Associazione, l'Unione europea ha infatti preferito modificare la propria strategia, avviando sei diversi negoziati con i singoli Paesi.

In particolare, l'Accordo contribuisce al consolidamento del partenariato globale tra l'Unione europea e Singapore, promuovendo la cooperazione politica e settoriale e le azioni congiunte su questioni di reciproco interesse, anche in relazione alle complesse crescenti sfide regionali e mondiali.

Esso disciplina la cooperazione in campi quali il commercio e gli investimenti, la politica industriale, la sanità, l'ambiente, i cambiamenti climatici, l'energia, la fiscalità, l'istruzione e la cultura, il lavoro, l'occupazione e gli affari sociali, la scienza e la tecnologia e i trasporti. Tra gli ambiti contemplati dall'Accordo figura altresì la cooperazione in materia di giustizia, libertà e sicurezza (cooperazione giudiziaria, riciclaggio di denaro e finanziamento del terrorismo, criminalità organizzata e corruzione).

Nella relazione illustrativa il Governo precisa che « il rispetto dei principi democratici, dello Stato di diritto e dei diritti umani fondamentali, come sanciti dalla *Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo* e dagli altri strumenti internazionali applicabili in materia di diritti umani di cui le Parti sono parti contraenti, costituisce la base per la cooperazione ai sensi dell'Accordo ».

In merito al contenuto specifico dell'Accordo, fa presente che esso si compone di 52 articoli. Si concentrerà su quelli ricadenti nelle specifiche competenze della Commissione.

L'importanza collegata al ruolo delle nuove tecnologie per lo sviluppo economico e sociale è alla base dell'impegno delle Parti a cooperare e coordinare le rispettive politiche in materia di tecnologie dell'informazione e della comunicazione, con specifico riferimento al dialogo regionale, alla promozione della ricerca e di progetti co-

muni, ai delicati profili di sicurezza e alla diffusione di nuove tecnologie (articolo 28).

Anche nei settori degli audiovisivi e dei *media* (articolo 29) viene incoraggiata la cooperazione mediante attività congiunte, comprese iniziative di formazione e di ricerca, l'intensificazione delle relazioni tra i rispettivi operatori e la mobilità.

L'articolo 32 prevede l'intensificazione del dialogo in tutti i settori pertinenti della politica dei trasporti.

A tal riguardo le Parti si propongono di migliorare la circolazione delle merci e dei passeggeri, promuovere la sicurezza, la protezione dell'ambiente, l'applicazione di requisiti operativi elevati e una maggiore efficienza degli strumenti attuali. Menzione specifica è riservata allo scambio di informazioni sulle rispettive politiche in materia di trasporti, all'uso di sistemi globali di navigazione satellitare, all'avvio di specifici dialoghi nel settore del trasporto aereo e marittimo e all'applicazione delle norme di sicurezza e anti-inquinamento nel rispetto delle convenzioni internazionali di cui le Parti sono firmatarie.

Passando all'esame del disegno di legge di ratifica, rileva che esso si compone di quattro articoli.

Gli articoli 1 e 2 prevedono, rispettivamente, l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione.

L'articolo 3 reca la clausola di invarianza finanziaria, mentre l'articolo 4 stabilisce l'entrata in vigore della legge al giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Propone in conclusione di esprimere un parere favorevole (*vedi allegato*).

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

La seduta termina alle 14.35.

RISOLUZIONI

Mercoledì 13 settembre 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 14.35.

7-00038 Frijia: Misure per la valorizzazione del sistema portuale nazionale.

7-00144 Ghio: Misure per la valorizzazione del sistema portuale nazionale.

(Discussione congiunta e rinvio).

La Commissione inizia la discussione congiunta delle risoluzioni.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il gruppo PD-IDP ha chiesto che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso il sistema di ripresa audiovisivo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Maria Grazia FRIJIA (FDI), dopo aver osservato che le risoluzioni in esame sono atti di indirizzo ampi e ambiziosi, afferma che si concentrerà sull'illustrazione di quella a sua prima firma.

Desidera sottolineare il marcato interesse del gruppo Fratelli d'Italia per i molteplici aspetti del mondo portuale italiano, realtà tanto complessa quanto vitale per il nostro Paese, per ragioni sia geografiche che storiche. Rileva che la risoluzione n. 7-00038 offre un vasto riepilogo delle caratteristiche economiche e produttive del nostro sistema portuale, il quale conta oggi 58 porti principali e 16 Autorità di sistema. Dalle attività portuali deriva il 3 per cento del PIL nazionale, con un valore prodotto annuale di più di 8 miliardi e più di un sesto di tutta l'economia del mare. L'Italia detiene il primato europeo dello *short sea shipping* (trasporto di corto raggio) e il 39 per cento della quota nel Mar Mediterraneo. Quanto al trasporto di passeggeri, per i porti italiani transitano annualmente 53 milioni di persone.

Tale immenso patrimonio storico, industriale e commerciale sta cominciando a soffrire la concorrenza di altre realtà, tra cui quelle dell'Europa del Nord, della Grecia, della Spagna e della costa meridionale del Mediterraneo. Si va diffondendo fra gli operatori internazionali la percezione che il sistema italiano sia poco affidabile e non riesca a garantire agli operatori la realiz-

zazione di economie di scala. Secondo il *Logistic Performance Index* elaborato dalla Banca Mondiale nel 2019 l'Italia si è posizionata solo diciannovesima al mondo: l'inefficienza logistica costa oggi al nostro Paese 70 miliardi di euro l'anno, dei quali 30 miliardi sono da imputare a oneri burocratici e ritardi digitali.

Venendo agli aspetti su cui occorre intervenire per rilanciare il settore e riconquistare una posizione di vantaggio competitivo, occorre considerare che porti, interporti e aeroporti sono i nodi di una rete logistica lunga e articolata, la cui efficienza è fortemente correlata alla capacità di intervenire in modo organico lungo tutta la filiera. Tre appaiono le direttrici strategiche su cui muoversi: perseguire il consolidamento, la sicurezza e l'adeguamento della dotazione infrastrutturale; effettuare interventi per ridurre il *deficit* di interconnessione attraverso un approccio di insieme (digitalizzazione dei processi della logistica e nella *supply chain*); semplificazione delle procedure amministrative e razionalizzazione degli enti preposti ai controlli.

Gli impegni al Governo sono dunque, fra gli altri: superare il ritardo infrastrutturale e potenziare l'intermodalità, consentendo un accesso più facile delle merci ai treni e dei treni alle navi; recuperare una migliore interconnessione delle aree portuali; superare anacronistiche e burocratiche distinzioni (per esempio, tra porti di entrata e porti di solo transito); riordinare il regime giuridico delle Autorità di sistema.

Valentina GHIO (PD-IDP) dichiara di condividere molti punti della risoluzione Frijia n. 7-00038. Quanto al suo atto di indirizzo, esso si muove sia in un ambito di prospettiva, sia intervenendo su alcuni aspetti specifici di dettaglio, al fine di realizzare un sistema portuale pubblico, aperto competitivo e adeguatamente regolato. Fa poi presente che il quadro economico è notevolmente cambiato rispetto al contesto in cui sono state approvate le leggi che attualmente regolano il sistema portuale: ad esempio a causa della pandemia, della guerra in Ucraina e dell'apertura dei nuovi corridoi TEN-T.

Ricorda che il nostro Paese rivendica alcuni dei porti primi per movimentazione merci in diverse categorie. Occorre dunque non farsi trovare impreparati rispetto alle evoluzioni logistiche, economiche, tecnologiche e climatiche in corso, sfruttando anche i grandi investimenti del PNRR, che ammontano a oltre 9 miliardi in tutto il nostro Paese, su 47 porti in 14 regioni.

La risoluzione si compone di diversi punti. L'obiettivo prevalente è quello di dare vigore e sostanza all'impostazione di una politica industriale e logistica sulla portualità che dia indirizzi per sostenere i processi di innovazione e produzione, regolando alcune storture che il mercato ha portato, come il disallineamento dei rapporti di forza tra compagnia di navigazione e tutto il mondo della *supply chain*, nonché nell'integrazione verticale presente soprattutto in alcuni scali.

La prima parte della risoluzione riguarda temi che si propongono di intervenire sulla *governance*, migliorando i principi base della legge n. 84 del 1994 poi integrata dai provvedimenti normativi del 2016. Ritiene fondamentale mantenere l'autonomia finanziaria e amministrativa dei porti, la loro natura pubblicistica, ma ridurre le sovrapposizioni in materia di regolazione e controllo. Tali funzioni devono essere comunque svolte da un ente prevalente di riferimento, il MIT, producendo una semplificazione regolatoria e autorizzativa. Sottolinea poi l'importanza di: mettere in campo azioni che migliorino il lavoro portuale e la sua sicurezza, dando operatività al Fondo per incentivazione del pensionamento anticipato dei lavoratori definito dalla legge n. 15 del 2022; avviare un rafforzamento della rete logistica, anche con riferimento ai cambiamenti climatici in corso, tramite l'adozione di una mappatura integrale sullo stato di fatto di tutte le infrastrutture portuali; favorire la *cold ironing*, creando le condizioni per cui esso sia concretamente praticabile, superando la modifica normativa volta a reintrodurre il pagamento degli oneri generali di sistema per queste forniture; favorire la costituzione di comunità energetiche portuali, in modo da incentivare la massima parteci-

pazione ad esse dei soggetti economici; adottare il decreto ministeriale per attuare la norma sulla regolamentazione dell'autoproduzione dei servizi portuali da parte delle imprese armatoriali, in modo da evitare fenomeni di concorrenza sleale. Quanto alla formazione e all'accesso alle professioni, occorre modificare i percorsi professionali come definiti dai due DPR del 2006, riducendo i costi per le famiglie e riconoscendo la possibilità di essere considerati marittimi italiani anche senza la nazionalità italiana. Risulta infine necessario sbloccare le ZLS attraverso una rapida adozione dei decreti del Presidente del Consiglio necessari per la loro istituzione.

Antonino IARIA (M5S) preannuncia la presentazione di una risoluzione del Movimento 5 Stelle, pur apprezzando le due risoluzioni appena illustrate. L'elemento caratterizzante della nuova risoluzione sarà dato dalla sottolineatura di due punti: il mantenimento della natura pubblica dei porti e delle autorità portuali, per contrastare le proposte avanzate da un gruppo della maggioranza; la necessità di una modifica della redazione del *Piano nazionale del mare* recentemente approvato.

Francesca GHIRRA (AVS), dopo aver ringraziato le presentatrici delle due risoluzioni in esame, fa presente che forse il suo gruppo non riuscirà a presentare una propria autonoma risoluzione; avanzerà però degli spunti che auspica possano essere accolti. Richiama poi l'attenzione sulla situazione del porto canale di Cagliari, struttura realizzata con ingenti investimenti ma che non è poi stata gestita nel modo opportuno.

Facendo riferimento alla risoluzione Frijia n. 7-00038, sottolinea quanto le infrastrutture portuali incrementino l'inquinamento delle nostre città: occorre dunque rafforzare le politiche *green* citate nella risoluzione, anche attraverso la creazione di comunità energetiche come da risoluzione Ghio 7-00144. Bisognerà poi puntare sull'intermodalità, nonché sulle ZES e ZLS: per esempio appunto a Cagliari, ricorda, si stanno sviluppando alcuni progetti di vitale

importanza per il rilancio delle attività portuali.

Luca PASTORINO (MISTO-+EUROPA) chiede di sottoscrivere la risoluzione Ghio 7-00144.

Andrea CAROPPO (FI-PPE) apprezza l'iniziativa di presentare delle risoluzioni sui porti, anche perché è stata annunciata dal Governo una prossima riforma della normativa in materia. Rispondendo poi al collega Iaria, chiarisce che la proposta di Forza Italia non riguarda la privatizzazione del demanio, bensì di alcuni servizi all'interno delle Autorità di sistema portuale. La legge n. 84 del 1994 è stata una legge importante, che ha introdotto una notevole semplificazione, ma che non ha impedito il fatto che negli ultimi dieci anni i porti italiani nel complesso non siano mai cresciuti in termini di movimentazione merci e passeggeri. Preannuncia dunque che il suo gruppo proporrà determinate audizioni, nel tentativo di migliorare il testo delle risoluzioni su alcuni ambiti specifici.

Roberto TRAVERSI (M5S), rispondendo al collega Caroppo, afferma che il Movimento 5 Stelle è intenzionato a stigmatizzare nella propria risoluzione alcuni aspetti evidenziati con chiarezza in pubbliche dichiarazioni da esponenti del Governo. La sua forza politica, continua, ha sempre difeso la pubblicità dei porti, anche in considerazione di alcune pessime gestioni del demanio verificatesi in passato. Per quanto riguarda poi le Autorità di sistema portuale, lamenta alcuni strani fenomeni che si sono prodotti senza che il Governo si sia mosso, ad esempio nel porto di Genova, che hanno provocato anche delle pronunce del TAR. Questo, qualora il Consiglio di Stato confermasse la sentenza del TAR, comporterebbe il doppio pagamento di un'opera, e il Movimento 5 Stelle intende dunque intervenire con forza su tale situazione.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il

seguito della discussione congiunta ad altra seduta.

7-00111 Casu: Iniziative in materia di trasporto pubblico locale, anche in riferimento a Roma Capitale.

7-00138 Raimondo: Iniziative in materia di trasporto pubblico locale.

(Discussione congiunta e rinvio).

La Commissione inizia la discussione congiunta delle risoluzioni.

Andrea CASU (PD-IDP) afferma in primo luogo che lo strumento della risoluzione può essere di enorme importanza nel lavoro parlamentare, in particolare sulla materia del trasporto pubblico locale. La situazione pandemica ha infatti profondamente mutato la situazione della mobilità, e così pure ha fatto la questione climatica: è giusto cercare nuove risposte.

Argomenta poi che il criterio di assegnazione delle risorse per il trasporto pubblico locale non può più essere quello storico, data anche la penuria di finanziamenti, con il rischio che a pagarne le conseguenze siano le fasce più deboli o che ciò possa gravare sul cambiamento climatico. Ricorda che in Germania è stato istituito un abbonamento climatico al costo di 9 euro, poi prorogato al costo di 49 euro. Fa poi l'esempio di Roma, principale realtà nazionale del trasporto pubblico locale: su 5 miliardi complessivi del Fondo, a Roma arrivano 190 milioni; se il criterio fosse quello dei chilometri percorsi, tale cifra dovrebbe essere il doppio, se quello dei passeggeri trasportati il quadruplo. Si tratta, alla fine, della questione delle grandi differenze che dividono al suo interno il nostro Paese, di fatto una vera emergenza democratica.

Venendo poi al *boom* turistico, ricorda che Roma ha registrato la scorsa estate 13 milioni di presenze: è un dato molto importante, di cui occorre tenere conto nell'assegnazione delle risorse. Conclude sottolineando l'importanza dell'innovazione tecnologica dell'intelligenza artificiale, da valutare in modo particolare sul tema del

trasporto pubblico non di linea: si tratta, afferma, di una parte del servizio pubblico, e occorre monitorarne gli sviluppi ad esempio in tema di licenze.

Carmine Fabio RAIMONDO (FDI) riconosce al collega Casu di aver « centrato » alcuni punti importanti sul trasporto pubblico locale: è bene, afferma, che alcuni temi vengano affrontati in maniera concorde e sinergica. Il trasporto pubblico locale è al centro degli obiettivi della maggioranza: nel suo programma elettorale esso è stato definito mediante le parole chiave « accessibile, intermodale, veloce, *smart* e sostenibile ».

Osserva che abbiamo oggi un sistema di trasporto pubblico locale a più velocità, tra grandi e piccole città e poi con una serie di aree poco servite per ragioni geografiche o di bassa densità abitativa. Spera dunque che la discussione delle risoluzioni in oggetto sia l'occasione di svolgere delle audizioni, concentrandosi sui disagi del cittadino-utente, ma anche quelli del personale, in termini di sicurezza e adeguamento stipendiale. Parla infine dei « livelli essenziali di trasporto », che vanno individuati per garantire una efficace uniformità dei servizi offerti.

Francesco SILVESTRI (M5S) si rallegra che si parli di trasporto pubblico locale a ridosso dell'esame della legge di bilancio, quando si dovrà valutare il rinnovo del *bonus* trasporti che è stata una misura di grande importanza.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico romano, afferma che le sue esigenze sono ben descritte nella risoluzione Casu 7-00111, chiedendosi perché Roma non riceva direttamente i finanziamenti del Fondo nazionale per il TPL. Al Lazio sono destinati complessivamente circa 600 milioni, di cui vanno a Roma 190 milioni più 50 che

vengono da altra voce di bilancio. Si tratta, osserva, di una somma insufficiente e sproporzionata; ricorda che esaminando la legge sui poteri speciali alla città di Roma, nel corso della precedente legislatura, si era discusso della possibilità dell'acquisizione diretta da parte di Roma Capitale dei fondi relativi al trasporto pubblico locale. Tale proposta riscosse molta attenzione e deve essere riproposta anche in vista dell'approssimarsi del Giubileo 2025.

Francesca GHIRRA (AVS) ringrazia i colleghi che hanno presentato le risoluzioni in oggetto. Ricorda che il funzionamento dei mezzi pubblici è misura della civiltà di una città e influenza molto la qualità della vita dei suoi residenti: in questo senso su Roma occorre lavorare seriamente. Tornando a parlare di Cagliari, elogia il funzionamento della CTM Spa, che vanta una flotta quasi totalmente elettrica e ha sempre perseguito una politica di agevolazione degli abbonamenti di studenti e disoccupati. Conclude affermando che nella prossima legge di bilancio occorrerà discutere di TPL, giacché nell'ultima non si è stanziato abbastanza, e preannunzia che il proprio gruppo presenterà una risoluzione autonoma.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione congiunta ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.30.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

Mercoledì 13 settembre 2023.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.30 alle 15.40.

ALLEGATO

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di partenariato e cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Singapore, dall'altra, fatto a Bruxelles il 19 ottobre 2018. C. 1267 Governo.

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge recante « Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di partenariato e cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Re-

pubblica di Singapore, dall'altra, fatto a Bruxelles il 19 ottobre 2018 » (C. 1267 Governo),

esprime

PARERE FAVOREVOLE.