

**COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

5.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 22 FEBBRAIO 2023

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **SALVATORE DEIDDA**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Cangiano Gerolamo (FDI)	9, 18
Deidda Salvatore, <i>Presidente</i>	3	Caroppo Andrea (FI-PPE)	12
Audizione del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, sen. Sebastiano Musumeci, sulle linee programmatiche in materia di politiche del mare per i profili di competenza della Commissione (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento):		Furguele Domenico (LEGA)	16
		Ghirra Francesca (AVS)	13
		Iaria Antonino (M5S)	11
		Longi Eliana (FDI)	18
Deidda Salvatore, <i>Presidente</i>	3, 9, 11, 12, 13, 15, 16, 18, 22	Morassut Roberto (PD-IDP)	15
		Musumeci Sebastiano, <i>Ministro per la protezione civile e le politiche del mare</i>	3, 12, 18

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Fratelli d'Italia: FdI; Partito Democratico - Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Lega - Salvini Premier: Lega; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Berlusconi Presidente - PPE: FI-PPE; Azione - Italia Viva - Renew Europe: A-IV-RE; Alleanza Verdi e Sinistra: AVS; Noi Moderati (Noi con L'Italia, Coraggio Italia, UDC e Italia al Centro) - MAIE: NM(N-C-U-I)-M; Misto: Misto; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-+Europa: Misto-+E.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
SALVATORE DEIDDA

La seduta comincia alle 14.30.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la resocontazione stenografica e la trasmissione diretta sulla *web tv* della Camera dei deputati.

Audizione del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, sen. Sebastiano Musumeci, sulle linee programmatiche in materia di politiche del mare per i profili di competenza della Commissione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, senatore Sebastiano Musumeci, sulle linee programmatiche in materia di politiche del mare per i profili di competenza della Commissione.

Avverto che gli interventi dei deputati si svolgeranno secondo i tempi che sono stati già comunicati ai gruppi, per procedere poi allo svolgimento della replica.

Invito quindi pertanto i rappresentanti dei gruppi a comunicare alla Presidenza gli iscritti a parlare.

Cedo dunque la parola al Ministro Musumeci per lo svolgimento della relazione. Prego, Ministro.

SEBASTIANO MUSUMECI, *Ministro per la protezione civile e le politiche del mare.* Grazie, signor Presidente, per l'invito che

ha voluto rivolgermi a rendere a questa onorevole Commissione le linee programmatiche del Ministero per le politiche del mare; penso siano escluse quelle della Protezione civile perché non se ne è fatto riferimento nell'invito. Rivolgo un altrettanto cordiale saluto agli onorevoli commissari e a tutto il personale.

Mi si consenta, in una relazione che per economia di tempo avevo creduto fosse utile scrivere... Invece il rimedio si è rivelato peggiore del male, quindi cercherò di coniugare un intervento a braccio con alcune linee che ho evidenziato attraverso la relazione, fermo restando che se dovesse essere necessario potrei integrare il mio intervento, nello spazio di qualche ora, con la più compiuta ed estesa relazione scritta. Mi si consenta, dicevo, intanto di presentare questo Dicastero, che ha delle sue atipicità, è un elemento di significativa novità e rilevanza. L'Italia da trent'anni circa non ha più un Ministero con specifiche competenze sul mare, dopo la soppressione del Ministero per la marina mercantile.

Dedicherò la prima parte del mio intervento quindi a indicare le ragioni per le quali questo Ministero è stato fortemente voluto dal Presidente del Consiglio, in una condizione di obiettiva ristrettezza temporale: perché dalle elezioni anticipate al varo del Governo abbiamo dovuto optare per una soluzione che consentisse, come dirò fra poco, al Ministero per le politiche del mare di svolgere una funzione essenzialmente di coordinamento e di programmazione. Fermo restando l'intento, nel corso dei cinque anni, di definire in maniera strutturale un Ministero che abbia anche competenze direttamente gestionali, e non soltanto di coordinamento.

Il compito quindi impegnativo ma di grande potenzialità del nostro Ministero è

quello di mettere attorno a un tavolo tutti i soggetti che, direttamente o indirettamente, si occupano di mare. Ne abbiamo contattati otto, di Dicasteri interessati alle politiche del mare: non solo tra di loro non dialogano, ma in alcuni casi è emerso come all'interno di uno stesso Dicastero più Direzioni non riescano a confrontarsi.

Io non ho bisogno di soffermarmi (naturalmente peccherei di cattivo gusto) sull'importanza della risorsa mare per l'economia nazionale, e non soltanto per quella. L'Italia è nata nel, per e con il mare; semmai l'elemento di novità doveva essere rappresentato dall'assenza così lunga, per così lungo tempo, di un Dicastero che avesse competenze precise sulla risorsa mare. E mi piace esordire ricordando agli onorevoli parlamentari che proprio l'11 aprile si celebra in Italia la Giornata del mare e della cultura marinara, come previsto dal codice della nautica.

Una ricorrenza che nel passato, per ovvie e comprensibili ragioni, è passata quasi inosservata, sotto silenzio, al di là di alcune eroiche generose iniziative. Quest'anno, anche per la presenza di questo Ministero, si sta tentando di coinvolgere più colleghi ministri e altre istituzioni, non ultime, anzi fra le principali le scuole, proprio perché quella giornata possa anche rappresentare un momento di analisi, di riflessione e di promozione della cultura del mare.

Mi consenta di ovviare a un'involontaria omissione, quella cioè di presentare all'onorevole Commissione il Capo di Gabinetto del Ministero, dottor Rigillo, e il consigliere De Luca, per le competenze di carattere legislativo.

Dicevo quindi che sarà una buona occasione, quella dell'11 aprile, e già in questo senso raccolgo entusiasmo e interesse da più fronti.

Lasciatemi anche fare un'altra osservazione, una riflessione: le competenze che in un certo senso appaiono affini, non era nel progetto originario naturalmente del Premier, fra la Protezione civile e le politiche del mare. L'ho detto qualche giorno fa intervenendo al congresso dei geologi marini, perché l'ambiente marino, con la sua

intersectorialità e le sue molteplici interconnessioni, costituisce un esempio concreto e di presa diretta anche dei problemi legati alla gestione del territorio, anche di quello sommerso: l'erosione delle coste, il rifacimento delle spiagge, l'abusivismo sui litorali, la manutenzione dei corsi d'acqua. Sono tutte problematiche che ci restituiscono il senso di un impegno complessivo di cui sento la responsabilità, e che desidero condividere sempre più col Parlamento e con voi che lo rappresentate in un segmento importante e vitale per la comunità nazionale.

Benché non tutte le materie trattate da questa onorevole Commissione siano legate al mare, e nonostante molte questioni fondamentali per la politica marittima non facciano parte delle competenze di essa, ritengo tuttavia questa la sede più opportuna per riferire sulle linee del Governo in merito alle nostre specifiche competenze.

La Commissione è innanzitutto l'erede di quella che fu — lo accennavo poco fa — fino a trent'anni fa la Commissione X competente a trattare le questioni della marina mercantile; in secondo luogo questa Commissione è quella deputata a seguire uno dei due fulcri principali dell'economia marittima, cioè quello dei trasporti per mare, la navigazione, e delle relative infrastrutture.

L'economia del mare: mi avvio verso il tema principale del nostro ragionamento. L'economia del mare è un punto di grande forza della nostra nazione, che dobbiamo riuscire a dispiegare e a capitalizzare. Cito soltanto alcuni numeri: in Europa la nostra economia del mare esprime 176 miliardi di euro di valore aggiunto, con 4 milioni e mezzo di occupati e un utile lordo di 68 miliardi di euro. In questo contesto l'Italia è al secondo posto nel settore del trasporto marittimo e al terzo nella cantieristica navale e nel turismo costiero. Soprattutto nella nautica da diporto l'Italia, lasciatemelo dire, non ha rivali: siamo *leader* mondiali per saldo commerciale con poco meno di 2 miliardi di dollari, davanti ai Paesi Bassi, al Regno Unito, alla Germania e al Messico.

L'Italia è una nazione naturalmente dipendente dal mare: le sue lunghe coste difficilmente difendibili e controllabili, e la sua relativa scarsità di risorse proprie, rendono per essa necessaria non solo la garanzia di sicurezza per le sue coste e i suoi traffici, ma anche la capacità di proiettare la propria presenza, le proprie visioni, i propri valori attraverso il mare, rendendosi protagonista proattiva dei principali accadimenti del Mediterraneo. Tutto questo è possibile solo attraverso una politica unitaria, per arrivare alla quale bisogna ridefinire la *governance* integrata a livello nazionale, guardando anche alle recenti felici esperienze europee e internazionali.

Il Cipom, si chiama così il Comitato interministeriale per le politiche del mare istituito con legge, è destinato a diventare quindi il centro di coordinamento amministrativo dedicato a questo scopo: garantendo una migliore *governance*, anche utilizzando economie di scala nell'ottica di una nuova economia blu.

Negli ultimi trent'anni, lo dicevo, con la soppressione del Ministero della marina mercantile tutte le competenze relative al mare sono state frammentate fra diversi enti e Dicasteri, e a seconda delle fonti e delle diverse valutazioni ne sono indicati... Io ho contato otto Ministeri, in alcuni casi, se coinvolgiamo anche il Ministero del lavoro e delle politiche sociali nove. Già questa incertezza definitoria la dice lunga sulla confusione della situazione del settore. Una situazione che ha portato a sovrapposizioni o a carenze, con conseguenti costi per i cittadini dovuti a inefficienze o a duplicazioni, incertezza delle norme, superfetazioni burocratiche, o, per converso, a vuoti di competenza, sia sotto il profilo dell'attribuzione amministrativa che sotto quello della preparazione del personale.

Sono stati privilegiati, volta a volta e a seconda degli attori, singoli aspetti specifici della materia, seguendo un approccio per singoli sub-settori, proprio a causa dell'assenza di una visione complessiva della marittimità che si traducesse in una strategia integrata nazionale che è l'obiettivo al quale guardiamo con particolare attenzione.

In Italia una politica marittima, dobbiamo dirlo, è stata trascurata per molto tempo. Certo, ci sono ragioni storiche, tuttavia queste motivazioni non bastano. L'assenza di una strategia marittima appare sorprendente in un Paese che, con circa 8 mila chilometri di coste, ha una chiara vocazione marittima come semplice conseguenza della sua geografia.

In virtù di queste considerazioni il Governo del quale ho l'onore di far parte, attraverso la delega attribuitami in materia di politiche del mare, si è posto come obiettivo, per il prossimo futuro, quello di elaborare un indirizzo strategico: lasciatemi dire, una politica integrata, ossia una vera e propria visione d'insieme, da definire e da promuovere con il Piano del mare. Il quale viene affidato al Comitato interministeriale, deve essere redatto entro il mese di luglio, e l'anno successivo entro il mese di maggio una relazione dovrà esplicitare il fatturato, l'applicazione, la concreta applicazione di quanto previsto dal Piano del mare.

A che cosa serve questo strumento? Lo dicevo all'inizio: serve ad evidenziare le criticità che emergono dal coordinamento fra le varie filiere, e al tempo stesso a proporre le possibili soluzioni. Perché se non c'è un dialogo attorno al tema mare, è chiaro che molti dei problemi che richiedono una collegialità decisionale resteranno insoluti. Per questo abbiamo immaginato una cabina di regia unica, attuata attraverso il Cipom, che avrà il compito di sintetizzare le questioni che emergeranno e definire il quadro strategico e coordinato.

Vorrei soffermarmi su alcuni aspetti tradizionalmente legati all'economia marittima, vale a dire il trasporto e la portualità. Anche a motivo delle competenze precipue di questa onorevole Commissione; naturalmente tralascio di parlare delle questioni legate all'ambiente, legate alle infrastrutture, non essendo di diretta competenza della Commissione. O, se lo si ritiene perché sarà necessario, eventualmente potrei intervenire anche sotto questo aspetto, e non avrò difficoltà a farlo qualora i commissari volessero porre delle questioni. Mi

piace intanto soffermarmi sulla portualità e sul trasporto.

Il traffico merci è la linfa vitale, è inutile sottolinearlo in questo contesto, della nostra economia. Esserne attraversati può costituire naturalmente un vantaggio; per questo le linee di comunicazione e di approvvigionamento sono così importanti. E la salvaguardia di questo settore, e più in generale la protezione dell'intero sistema produttivo connesso al trasporto marittimo, è essenziale per lo sviluppo economico della nostra nazione.

In questo quadro i porti, e in generale la logistica, da sempre rappresentano un elemento determinante per la crescita economica, per lo sviluppo dei commerci, per l'affermazione di una nazione sui mercati internazionali. Ma essi devono necessariamente inserirsi in una strategia con obiettivi chiari.

Ecco, in Italia, diciamo con franchezza, è mancata per molto tempo la consapevolezza del reale valore del potenziale dell'economia marittima in termini generali, e riassetti normativi del sistema non sono ancora riusciti a valorizzare la logistica come chiave del sistema, e neppure a riuscire a tenere in debito conto le reti infrastrutturali europee.

La progressiva espansione dei traffici commerciali e marittimi, e la corsa al gigantismo navale per minimizzare i costi, richiedono, come è noto agli onorevoli commissari, sempre più un'evoluzione e un adeguamento delle infrastrutture dei pescaggi e degli arredi portuali. L'Italia, infatti, è dotata di grandi risorse potenziali per intercettare i traffici via mare, ma non ha ancora una strategia idonea a sfruttarli.

I sistemi della portualità e del trasporto marittimo soffrono ancora di carenze sotto il profilo logistico e infrastrutturale, carenze che investono anche l'intermodalità, cioè la possibilità di connettere più sistemi di trasporto per economizzare costi e tempi. In questo senso mi pare indicativo il fatto che in Italia soltanto il 2 per cento degli investimenti in logistica venga dedicato al settore del trasporto marittimo, contro per esempio il 14 per cento della media dei Paesi avanzati.

Il sistema portuale italiano manifesta ancora oggi sintomi di debolezza in termini anche di competitività, specie sul piano dei costi, dell'efficienza, della sua funzionalità. La portualità nazionale soffre di carenze per le infrastrutture ormai datate e per la mancanza di collegamenti ferroviari e stradali verso l'entroterra, in grado cioè di aumentare la funzionalità e l'attrattività delle zone di scalo e dello scambio merci.

Non deve quindi stupire la crescita delle quote di mercato dei sistemi portuali dei Paesi del Nord Europa, fra i Paesi europei e i Paesi extra europei. Bisogna incentivare gli operatori a ridisegnare l'organizzazione della loro filiera logistica, riposizionandosi sui porti italiani, adeguando il nostro sistema della portualità e della logistica a tutti i livelli europei e divenendo, quindi, più competitivi rispetto al contesto attuale.

Vorrei citare altri due temi che mi sembrano interessanti. Gli strumenti fondamentali per un possibile sviluppo economico della nostra nazione a mio avviso possono essere le zone economiche speciali e le zone logistiche semplificate. Esse hanno come obiettivo dichiarato, come è a tutti noto, l'aumento della produttività e della competitività, favorendo la crescita dell'occupazione dell'area in cui ricadono. Queste zone prevedono regimi economico-giuridici in deroga e quindi più favorevoli rispetto alla normativa ordinaria, ma in aree che siano strettamente connesse ai principali poli logistici, come i porti e i retroporti.

Alla base dell'istituzione di queste zone, infatti, vi è uno scalo portuale principale, facente parte di una rete europea e nel cui retroporto vengono identificate le aree in cui le imprese, già presenti o quelle che intendono insediarsi, potranno godere di agevolazioni fiscali o di alleggerimenti delle prescrizioni amministrative, che purtroppo sono e restano tante. Esse dovranno quindi essere il volano per l'aumento della produzione e degli scambi commerciali, utilizzando una logistica e un sistema trasportistico che aggancino grandi flussi di traffico marittimo.

Per quanto riguarda sempre la competitività dei porti, lasciatemi ricordare le zone logistiche semplificate. Preso atto che

i porti rappresentano l'anello essenziale della sostenibilità e i punti di origine e destinazione dei traffici più ecocompatibili, attraverso il PNRR sono stati assegnati circa 4 miliardi di euro ai porti nazionali (credo che abbiate già ascoltato il Ministro Salvini che avrà parlato appunto di infrastrutture) per conseguire obiettivi come lo sviluppo dell'accessibilità marittima e la possibilità di consentire alle navi di sostare in porto eliminando le emissioni inquinanti, oltre allo sviluppo della digitalizzazione della catena logistica, che ha una funzione importante ai fini dell'efficacia dei servizi.

Sarà quindi necessario porre in essere da domani tutte le necessarie azioni di coordinamento interministeriale affinché queste risorse del PNRR possano non andare sprecate, e affinché il loro impiego possa consentire alla portualità italiana di colmare la differenza e il divario con l'Europa, che invece ci guarda con attenzione.

Per quanto riguarda il settore del trasporto marittimo (inutile sottolinearne l'importanza) è fondamentale la riduzione dei costi diretti e indiretti per gli operatori, che altrimenti vedono la loro posizione competitiva sempre più svantaggiata rispetto alla concorrenza internazionale.

Un primo aspetto a mio avviso che va affrontato è un lavoro di semplificazione e di deburocratizzazione. Non ce l'abbiano naturalmente con me i vertici burocratici che mi accompagnano e che invece hanno dimostrato efficienza e competenza.

Ecco, il lavoro necessario, proprio a motivo della grande frammentazione delle competenze marittime che si è determinata con la soppressione della Marina mercantile nel 1993, è la capacità di riuscire a semplificare i processi, che debbono investire tutte le filiere, tutte le vie del mare e del sistema portuale. In quest'opera di... Chiamiamola flessibilizzazione, sarà importante anche una revisione dei principali strumenti normativi di settore. Mi riferisco in particolare al codice della navigazione, al quale facciamo gli auguri di buon compleanno perché ha compiuto ottant'anni. Mi pare che sia giunto il momento di una sua revisione: senza naturalmente met-

terne in discussione il disegno complessivo, che è stato frutto di elevatissime competenze tecnico-giuridiche, bisogna immaginare di rivederne e ammodernandone alcuni aspetti essenziali, per far sì che il suo buon impianto sia adeguato alle esigenze sempre più dinamiche dell'economia contemporanea.

Non voglio poi trascurare, dopo essermi occupato di portualità e di trasporti, alcuni aspetti specifici importanti che mi piace sottoporre all'attenzione di questa onorevole Commissione, e che fanno parte integrante della politica marittima nazionale. Mi riferisco in particolare a un tema a me molto caro, forse perché insulare, che è quello della continuità territoriale e delle isole minori: naturalmente quando dico isole minori non parlo della Sardegna e della Sicilia, mi riferisco a quelle isolette sulle quali vivono 240 mila italiani che per otto mesi dell'anno finiscono con l'apparire di serie B. È bello andare in un'isoletta d'estate, è molto più triste e difficile e problematico andarci nei mesi invernali. Ecco, noi immaginiamo nella seconda parte di quest'anno, nel secondo semestre, di poter definire uno strumento legislativo (al quale sta già lavorando il nostro consigliere De Luca, e sul quale chiederemo il confronto naturalmente con il Parlamento) sulla valorizzazione di queste isole; in particolare sull'opportunità, anzi sulla necessità, di neutralizzare alcune difficoltà che si pongono nell'erogazione di servizi essenziali: penso ai servizi della salute, penso all'istruzione, e naturalmente penso alla sicurezza. Perché, lasciatemi fare questa digressione, sull'isola di Ischia si è potuti intervenire, subito dopo la terribile frana perché esisteva già un presidio di vigili del fuoco. In quante altre isole minori c'è una presenza stabile di distacco dei vigili del fuoco? Arriveranno da fuori, si dirà. E quando il mare non lo consente? Arriveranno dal cielo, si dirà. E quando le condizioni meteo non lo consentono?

Ecco, sono questi i temi che noi vorremmo inserire all'interno di una sorta di legge quadro, lasciatemela chiamare così per rendere meglio l'idea, dedicata esclusivamente alle isole minori, con le quali

avremo un confronto anche attraverso l'apposita associazione che raduna e associa oltre 30 sindaci dei comuni che insistono sulle isole.

Queste realtà hanno una grande importanza e un elevato potenziale. A motivo del loro tessuto sociale ed economico innanzitutto sono presidi fondamentali per la tutela degli ecosistemi e per la preservazione della biodiversità: temi essenziali, inutile sottolinearlo, per il futuro dell'umanità e della nazione. Inoltre le isole minori possono fungere da laboratori per la crescita blu, chiamiamola così, creando su scala più piccola tutte quelle sinergie indispensabili a un'economia marittima integrata, divenendo, come altre piccole realtà costiere, volano di sviluppo a livello locale secondo una rinnovata interpretazione del principio di sussidiarietà.

Caro Presidente, avevamo concordato all'incirca una mezz'oretta per il mio intervento, e io continuo a leggere senza perdere di vista le lancette dell'orologio.

Mi riservo soltanto qualche altro minuto per concludere, dicendo agli onorevoli parlamentari che il quadro appena delineato richiede, come è facile immaginare, alcune considerazioni generali su aspetti che attraversano tutto il tessuto della politica marittima integrata, anzi in un certo senso ne costituiscono il collante.

Negli ultimi anni in Italia il discorso sugli interessi marittimi nazionali è stato spesso confuso a seconda delle diverse istanze che si facevano carico della questione. L'obiettivo che tutti assieme, Governo e Parlamento, e soggetti pubblici e privati sul territorio, tutti siamo chiamati a raggiungere, è la sinergia di quanti operano nell'economia blu, in una prospettiva di proiezione attraverso il mare e con una forte attenzione alla valorizzazione dei retroterra logistici e infrastrutturali. In questo quadro va rimarcato il forte legame di tutti i temi che ho appena toccato... Ho sorvolato su altri per rispetto verso i tempi della Commissione, e naturalmente se serve ci torno volentieri. Quello della sicurezza generale però mi sembra essere un tema fondamentale nella politica marittima: perché garantisce la protezione degli interessi

vitali nazionali, assicurando il trasporto di materie prime e di materiali importanti e garantendo l'incolumità delle infrastrutture marittime. Fra queste, anche se impropriamente, vorrei ricordare tutto quello che attraversa i fondali marittimi. Il 99 per cento delle notizie che arrivano da Internet passano attraverso cavi depositati sui fondali del mare, quindi il tema sicurezza, per ragioni che non sfuggono alla vostra attenzione, mi sembra assolutamente prioritario. Mi riferisco alla funzione di presenza e di sorveglianza in alto mare e negli spazi di giurisdizione, a protezione degli interessi nazionali e dei diritti dello Stato italiano.

Per concludere, proprio in relazione agli spazi di giurisdizione, avevo fatto cenno alla questione della zona economica esclusiva. Anche e proprio in questo contesto dobbiamo nuovamente fare riferimento alla proiezione come strumento di vicinato: in un contesto non immediatamente pronto alla cooperazione, le azioni di coordinamento in aree limitate, come lo Stretto di Sicilia e l'Adriatico, possono naturalmente nascere attraverso la gestione coordinata e condivisa di spazi continui a partire dalle zone economiche esclusive, o da similare iniziativa sotto diversa giurisdizione.

Questo tema specifico della giurisdizione in mare ci porta a ricordare anche la necessità di attuare gli strumenti di pianificazione dello spazio marittimo, in applicazione della direttiva europea in materia. Anche questo è un importante ambito di cui il Comitato interministeriale dovrà farsi carico, in un'ottica di coordinamento fra i vari Dicasteri che eviti sovrapposizioni, duplicazioni e inefficienze.

Infine, ritengo di dovermi fare carico attraverso il Cipom anche degli indirizzi strategici relativi alla sovranità delle nostre acque territoriali. Ricordo a tutti, e per tutti, il conflitto eterno (ormai dura da settant'anni) fra la marineria del Sud Italia, e quella siciliana in particolare, e la marineria della Tunisia e della Libia. Una sorta di conflitto dovuto all'indefinito limite delle acque territoriali, che costringe le flotte dei nostri pescatori a subire a volte anche incursioni armate da parte delle motovedette dei nostri amici dirimpettai del Nor-

dafrica. Ecco perché la sovranità delle nostre acque territoriali, e i diritti sovrani nelle aree marittime di giurisdizioni nazionali, non possono essere derubricati come temi secondari, nel rispetto naturalmente del diritto internazionale e delle prerogative di ogni Stato, anche extracomunitario.

Dei contenuti di queste scelte naturalmente si occuperà il Cipom con il concorso degli altri Ministeri, e di ogni risultato non potrà non essere reso edotto il Parlamento nelle sue diverse articolazioni.

E con questa logica e con questo stato d'animo, improntato alla collaborazione e al rispetto verso i due rami del Parlamento, anche e soprattutto non solo di conoscenze, ma in termini propositivi per le proposte che potranno arrivare dal Parlamento, maggioranza e opposizione poco conta, io spero di poter, seppure in parte, riuscire nel mio mandato a raggiungere gli obiettivi essenziali per i quali mi sono posto al servizio della nostra nazione. Grazie, signor Presidente, per l'attenzione e grazie agli onorevoli commissari.

PRESIDENTE. Grazie a lei, signor Ministro. Do quindi la parola al primo deputato che intende intervenire, che è l'onorevole Cangiano, e poi a seguire il collega Iaria.

GEROLAMO CANGIANO. Grazie, Presidente. Buongiorno signor Ministro, la ringraziamo a nome di Fratelli d'Italia per la chiarezza con cui ha esposto le linee programmatiche del suo Ministero.

L'istituzione del Ministero per la protezione civile e le politiche del mare e del Comitato interministeriale per le politiche del mare è senza dubbio una delle novità più interessanti nella costituzione di questo Governo, e segna la forte volontà del Presidente del Consiglio Giorgia Meloni di dare una svolta allo sviluppo e al coordinamento della cosiddetta economia del mare blu. La decisione di individuare e di costituire un vero e proprio Ministero, che si occupa in maniera completa di questo argomento e di questo tema, è un aspetto politicamente importante in quanto l'Italia, nata sul mare e per il mare, necessitava di uno strumento

di governo capace di mettere insieme tutte le competenze all'interno del settore che, come è noto, costituisce per il nostro Paese un'importante risorsa economica.

Ci fa piacere che il Presidente Meloni abbia deciso di affidarle le politiche del mare, in un Paese, il nostro, con 8 mila chilometri di costa che testimoniano la bellezza e la varietà del nostro territorio. C'è un proverbio che dice « chi è padrone del mare è padrone della terra »: questo per sottolineare l'importanza del suo ruolo e per ringraziarla del lavoro svolto in questi mesi. Un lavoro di sinergie, collaborazione, coordinamento e programmazione con tutti i soggetti e tutti gli attori pubblici e privati che a vario modo concorrono a determinare il sistema mare: dalla cantieristica alla crocieristica, le attività della logistica, dei trasporti, all'ambiente, eccetera.

Però, come lei ha detto Ministro, c'è la necessità di rivedere e aggiornare il sistema normativo che gira intorno all'economia del mare, partendo appunto dal codice della navigazione, passando poi al codice della nautica da diporto.

Il codice della navigazione, come lei ricordava, attualmente si presenta come un ottantenne in splendida forma: l'ho immaginato come un maratoneta concepito dai maestri del diritto del nostro Paese, al quale però non possiamo chiedere di correre i cento metri nell'odierna competizione nei mari d'Europa senza un'accurata cura di semplificazione, accompagnata appunto da una riforma della *governance* della navigazione.

Non possiamo più consentire alle nostre navi, ai nostri armatori di scontare un *gap* di competitività rispetto ad altri Paesi d'Europa, perché abbiamo un codice che risente purtroppo della sua età. C'è quindi la necessità di riformare il codice della navigazione con un tricolore a poppa: serve per contrastare il *flagging out*, che sappiamo essere in questo momento storico un problema per il nostro Paese.

Vorrei ricordare che il *flagging out* è un fenomeno principalmente studiato e valutato in economia del mare, caratterizzato da un processo che porta un armatore, o

un proprietario di un'imbarcazione in generale, al fine di ridurre i complessivi costi di gestione dell'unità, a ricercare registri navali o bandiere che possano permettere una congrua riduzione delle voci di costo e di spesa, ad esempio assicurazioni e cose simili. C'è quindi la necessità di preservarci su questo punto.

Altra cosa importante, che ho anticipato prima, è il codice della nautica da diporto, che purtroppo è anch'esso fermo. Sappiamo benissimo che è un aspetto importante della politica del mare: come lei ha ricordato, l'Italia è al secondo posto dopo la Germania per la produzione di valore aggiunto sul trasporto marittimo. Tuttavia anche il settore mercantile, così come quello della nautica da diporto, soffre la regolamentazione dell'imbarco degli equipaggi, altro problema: soprattutto degli equipaggi provenienti dall'estero sulle navi in sosta o in transito nel nostro Paese, regolamentazione resa ancor più complicata dalle disposizioni del 2021 della Polizia di frontiera.

La sosta e il transito delle navi nei porti italiani rappresentano un *asset* economico strategico. Il precedente Governo ha introdotto una modifica legislativa consentendo l'applicazione del cosiddetto Visto D anche per i marittimi, ma non ha risolto del tutto il problema. In qualità di Ministro per la protezione civile e le politiche del mare le chiediamo di essere propulsore di una soluzione condivisa tra i Ministeri degli interni, degli affari esteri e della cooperazione internazionale e del lavoro e delle politiche sociali e le associazioni nazionali di categoria.

Ritorno alla nautica da diporto. Sappiamo che anche l'industria navale da diporto è *leader* assoluto, come ricordava lei, soprattutto nel segmento dei superyacht, con oltre la metà degli ordini mondiali, ed è la prima esportatrice al mondo. Pochi altri settori dell'industria sono *leader* mondiali assoluti, e anche nell'ultimo biennio il comparto si è dimostrato capace di continuare ad assumere superando i 185 mila addetti e raggiungere il *record* storico di 3,6 miliardi di euro di *export*.

Tuttavia, come già ampiamente detto precedentemente, si registra un arretramento purtroppo del mercato nazionale a causa di vincoli normativi. Infatti solo nel 2021 si è vista la cancellazione di 3.800 unità da diporto dal registro della bandiera nazionale. Questo fenomeno è alimentato da ritardi purtroppo di procedure di Governo nell'emanazione del regolamento di attuazione del codice della nautica, fermo purtroppo da alcuni anni, che contiene una completa riforma del settore sia in chiave di competitività internazionale che in chiave di semplificazione burocratica. Esso va purtroppo emanato con 14 Ministri: quindi noi le chiediamo signor Ministro, per quello che le compete, di adoperarsi affinché i pareri siano resi in tempi celeri e il regolamento di attuazione del codice della nautica sia inserito nell'ambito delle priorità del nostro Governo.

Altro problema, la transazione energetica. Abbiamo la necessità di affrontare il tema della competitività della bandiera italiana e dello *shipping* come mezzo di proiezione della cultura italiana, e di puntare a svolgere un'attività di regia in mare che ci pone dinanzi un altro tema di stretta attualità, appunto la transizione energetica: un percorso intelligente che si poggia sui pilastri della sostenibilità sociale, economica e ambientale.

Negli ultimi trent'anni vi è stata un'espansione fortissima del commercio marittimo nei tre fondamentali comparti (dalle crociere, ai contenitori, ai *tanker*). C'è la tendenza alla sua crescita e di conseguenza all'aumento del suo impatto ambientale, e l'ormai prossima entrata in vigore della nuova regolamentazione europea rende la questione di grande attualità.

Nell'autunno del 2020, come sappiamo, il Parlamento europeo ha votato per includere dal 2022, poi prorogato al 2024, il trasporto marittimo nel sistema di scambio delle quote di emissioni di CO₂, e per stabilire requisiti vincolanti per le compagnie di trasporto, in modo da ridurre le emissioni inquinanti anche in questo settore almeno del 40 per cento entro il 2030. Se da un lato il nostro Paese è sicuramente chiave per la realizzazione della transi-

zione ecologica, dall'altro però per conseguire questo potenziale sarà necessario a nostro avviso mettere sempre più a sistema le nostre infrastrutture, quali ad esempio i porti come lei ci ha ricordato prima.

Le intermodalità strada-mare (altro punto) soprattutto nel trasporto delle merci, insieme all'impiego di navi ecologiche, possono dare un contributo importante alla riduzione delle emissioni inquinanti, tutelando tutto quello che è il sistema mare e ciò che lo abita. Il Mediterraneo per la sua ricchezza di biodiversità risulta essere tra i più importanti ecosistemi al mondo: è uno dei mari più ricchi e densamente popolati del mondo, la sua ricchezza di specie e di habitat conferisce una straordinaria capacità di produrre benefici essenziali per garantire la vita sulla terra. Le acque marine regolano il clima del nostro pianeta. L'inquinamento appunto di micro e macroplastiche rappresenta la principale minaccia per i mari di tutto il mondo e per tante specie che vi abitano, e abbiamo il dovere di affrontare anche questo importante argomento che riguarda tutti noi.

Come vede, signor Ministro (e vado alle conclusioni), le tematiche del mare che si troverà ad affrontare sono tante, dalla biodiversità, alle coste, ai fruitori del mare e della sua ricchezza. Le ricordo che dietro ogni imbarcazione, piccola o grande che sia, ci sono passioni, tecnologia, ricerca, innovazione e soprattutto posti di lavoro, migliaia di posti di lavoro. La politica del mare ha una grande responsabilità in questo. La ringrazio.

PRESIDENTE. Grazie, collega Cangiano. Collega Iaria.

ANTONINO IARIA. Grazie, Presidente. Buongiorno, Ministro.

Io ho delle difficoltà a farle delle domande perché sinceramente non ho ancora capito quali siano le sue deleghe e quelle del Ministro Salvini. Tra l'altro lei ha parlato di coordinamento interministeriale per attuare anche le politiche PNRR: ma non pensate che istituire due Ministeri e due Ministri, con più o meno le stesse deleghe, che tra l'altro litigano fra loro, non rallenti questo percorso di coordinamento?

Però devo ringraziare il collega che mi ha dato la risposta del perché ci sono questi due Ministeri, ha citato il detto « chi è padrone del mare è padrone della terra »: figuratevi se il Ministro Salvini lasciava che diventasse padrone della terra Fratelli d'Italia, quindi ha messo lei come alfiere. Fate questa battaglia per diventare padroni del mare, padroni della terra, padroni dell'universo, come in un gioco di ruolo.

Ma veniamo invece a delle domande specifiche. Tra l'altro nel « Milleproroghe » voi avete spostato in avanti la data per presentare la relazione sul Piano del mare: mi chiedo perché. Tra l'altro c'è un ordine del giorno della mia collega Morfino oggi, che approfondirà questa questione. Perché spostare già da quest'anno, dal 31 maggio al 31 luglio, la relazione del Piano del mare? Magari lei mi sa dare una risposta; queste domande tra l'altro mi aiutano perché le rifarò anche al Ministro Salvini, perché bisogna fare le domande doppie.

L'altra domanda che volevo porle è questa. Noi abbiamo fatto un'importante legge con il Ministro Costa, che era la legge « Salvamare »: una legge molto importante proprio perché riusciva da una parte a lavorare sul recupero dei rifiuti nell'ambiente marino, e aiutava anche i pescherecci a gestire questa problematica. Molti pescherecci, oltre a pescare pesci, pescavano anche plastiche e altre cose, e se le riportavano a riva venivano anche magari a volte multati, perché portavano rifiuti o non era consentito raccogliere i rifiuti in mare. Vorrei quindi innanzitutto capire cosa pensa il suo Ministero di questa legge, e se mi sa dare anche dei dati su quanto stia funzionando, come stia funzionando, oppure se avete anche magari intenzione, visto che l'ha voluta il Movimento 5 Stelle, di eliminarla perché non è una priorità.

L'altro aspetto importante: noi abbiamo presentato un emendamento, uno dei pochi approvati legge di bilancio, che è a firma del mio collega Traversi, sulla dotazione di un finanziamento per le imprese portuali che fanno formazione sulla sicurezza, appunto nell'ambiente di lavoro portuale. Anche su questo abbiamo l'emendamento, abbiamo una dotazione di circa 3 milioni di

euro, vado a memoria: vorrei appunto chiedere perché non parte questo tipo di possibilità, che le imprese portuali hanno, di fare formazione sulla sicurezza.

Poi c'è un altro tema che abbiamo discusso moltissimo per quanto riguarda il decreto-legge «migranti»: lei ha parlato anche dei porti, dell'adeguamento eccetera. Ma vi siete confrontati con chi ha prodotto il decreto-legge «migranti» sulle capacità dei porti nuovi, quelli che si chiamano adesso porti di sbarco, di sostenere anche i nuovi compiti che il decreto-legge «migranti» attribuisce loro? Perché secondo me anche su questo punto avete lavorato in maniera disordinata, lavorato come al solito per fare propaganda, e tra l'altro con un rimbalzare tra diversi Ministeri, che forse sarà anche la scusa per dire dopo che le cose non sono state fatte eccetera: compito suo, era compito mio. E poi vediamo alla fine chi diventa veramente padrone della terra in questo bellissimo gioco di ruolo e padrone del mare. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie a lei. Collega Caroppo, prego.

ANDREA CAROPPO. Grazie, Presidente. Innanzitutto un benvenuto al Ministro, un "in bocca al lupo" di buon lavoro. L'attività è partita già da qualche mese: a nome di Forza Italia le rivolgo questo augurio. Siamo convinti che anche la sua esperienza saprà essere utilissima nel lavoro che svolgerà.

Lei ha citato otto Ministeri che si intersecano: Ministro, io ne ho contati almeno nove.

SEBASTIANO MUSUMECI, *Ministro per la protezione civile e le politiche del mare*. Col mio dieci.

ANDREA CAROPPO. Col suo dieci, ma credo siano anche di più. Per certi versi le perplessità, seppure espresse in maniera più colorita, del collega Iaria, alcune perplessità confesso che le ho anch'io, su che cosa poteva essere e che cosa può essere il «Ministero del mare».

Devo innanzitutto dire che il fatto che per anni sia stato un argomento tabù e che

sia stato ripreso è oggettivamente un merito: il fatto che il mare sia tornato al centro, anche riconosciuto in maniera ufficiale attraverso l'istituzione del Ministero, è importante.

Io ritengo che ancora più che del Ministero sia strategica la presenza e l'istituzione del Comitato, proprio perché sono così interdisciplinari le competenze che lei tratterà... L'esperienza francese peraltro ci insegna che non è il Ministero il motore dell'azione del mare, di tutela, di salvaguardia, di sviluppo, di *blue economy*, bensì il segretariato: l'istituzione del Comitato interministeriale, il Cipom, va esattamente in questa direzione. Quindi le linee programmatiche che ha espresso... Che per certi versi sarà anche complesso individuare come si intersecheranno su questa nostra Commissione, e quindi su quali atti, anche e soprattutto quelli di carattere programmatico e legislativo; dovremo capire come noi potremo essere utili soprattutto alla sua attività. Perché di operativo ha citato, se ho inteso bene. Ministro, essenzialmente tre priorità.

Il Piano del mare, che ha una valenza geopolitica eccezionale, straordinaria. Anzi, comprendere come la Turchia, che definisce oggi una strategia della «Patria blu», metta al centro le politiche del mare, anche in una maniera più aggressiva rispetto a quello a cui eravamo abituati nei decenni precedenti, ci suggerisce quanto l'indirizzo strategico geopolitico sia fondamentale, in un Paese che invece di postura e di visione geopolitica storicamente ne ha avuta poca. Bisogna anche lì forse andare indietro quanto il codice della navigazione, per poter individuare una traccia geopolitica in cui il mare era rimesso al centro.

Allora noi, come Commissione che si occupa anche di trasporto marittimo, vorremmo dare il nostro contributo nella redazione del Piano del mare. Io vengo da una regione, come la sua, del Sud e so quanto sia fondamentale il mare per lo sviluppo delle nostre aree. E non è solo sostegno e difesa della portualità: noi possiamo fare tutte le opere di investimento infrastrutturale nei nostri porti, ma se non c'è una base manifatturiera e produttiva

nelle aree del Sud Italia i nostri porti non saranno mai centrali nel Mediterraneo; ma non solo nel Mediterraneo, nelle grandi rotte mondiali. Perché? È intuitivo: se una nave arriva e scarica qualcosa, non va via certo a mani vuote, carica qualcosa qualora in quel luogo qualcosa si sia prodotto.

Io lo dico a volte un po' combattendo con i mulini a vento, di quanto sia indispensabile per il Sud mettere al centro la produzione, la manifattura, e se non ritorniamo a questo io credo che qualsiasi nostro ragionamento in termini di sviluppo della portualità sia un ragionamento vano, inutile, uno spreco di risorse. E quindi io credo che anche all'interno del Piano del mare, Ministro, sia fondamentale mettere al centro questo aspetto della produttività.

Poi, sempre da deputato del Sud, dico che una delle sponde a cui noi dobbiamo guardare è la sponda, non c'è dubbio, africana. È in atto una competizione legittima all'interno dell'area africana tra quelli che saranno i corridoi africani di sviluppo, di trasporto e della logistica. Noi siamo impegnati nel regolamento TEN-T della rete dei trasporti europea, ma gli africani da qui a qualche anno sono, a volte in competizione, a tratteggiare una programmazione anche dei corridoi africani.

Io credo che il nostro corridoio di riferimento non possa che essere il corridoio centrafricano, quello che è legato alla Tunisia e all'Algeria e che scende nella parte centrale dell'Africa verso la Nigeria. Su questo dobbiamo fare come i francesi e gli spagnoli hanno già fatto: hanno potenziato la presenza nel loro corridoio, che è quello occidentale, e quindi in Marocco hanno insediato la produzione: torno alla manifattura e alla produzione.

Io credo allora che nella nostra strategia del mare il Piano del mare debba essere questo, o almeno per il Sud fondamentalmente questo, e vada messo al centro. Ci auguriamo di poter dire anche la nostra nell'*iter* che ci sarà della redazione del Piano del mare.

Poi citava, non c'è dubbio, una rivisitazione del codice della navigazione, che seppur ancora utile e fa il suo, ha bisogno in

qualche modo di una revisione, non fosse altro per il tempo che è passato.

Infine si citava, e sarà un compito anche del consigliere De Luca, questo strumento legislativo sulle isole minori, e questo è un aspetto altrettanto importante. Vi ricordo quello che è accaduto appena qualche mese fa, purtroppo, con l'incidente, con la caduta di un elicottero che veniva dalle Isole Tremiti, proprio perché i servizi sono difficili da garantire in splendidi paradisi del nostro territorio, della nostra costa: in periodi appunto non di alta stagione diventa difficile essere loro vicini e dare loro la possibilità di usufruire di tali servizi.

Quindi, Ministro, io le rinnovo i nostri auguri. Ritengo abbia un compito "sfidante": perché, al di là della definizione delle competenze — su cui siamo agli inizi, sarà importante anche sgomitare con i suoi colleghi, fa parte di una sana competizione, ma ha l'esperienza e le spalle per poter affrontare questa sfida —, io ritengo che invece il merito di aver posto al centro questo sarà fondamentale e ci consentirà di rimettere al centro assolutamente il mare e tutto ciò che dal mare può derivare. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Collega Ghirra, e poi Morassut.

FRANCESCA GHIRRA. Grazie, Presidente. Anche io ringrazio il Ministro per questa sua relazione. Anch'io, come lei, sono isolana e quindi so quanto il mare sia importante nella nostra economia e anche nel nostro immaginario, per non parlare del problema della connessione con il resto del territorio nazionale.

Io, come potrà immaginare, ho un'opinione molto diversa dal collega Cangiano, anche perché come il collega Iaria ho delle difficoltà a comprendere quale sia la ripartizione delle attribuzioni appunto tra i Ministeri. Mi sembra che l'istituzione del Cipom sia legata alla necessità di mettere a sistema quella che è stata poi una frammentazione delle deleghe, ma magari mi sbaglio. E ho notato, così come per altri settori del nostro Governo, un diverso approccio rispetto al recente passato: nel senso

che io personalmente avrei mantenuto la delega delle politiche del mare accorpata con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, proprio per l'approccio legato alle politiche della transizione ecologica e della sostenibilità, che sono obbligatorie non solo per quanto è stato definito dagli Stati ma anche perché la realtà ci impone di praticare delle scelte differenti rispetto al tema dei cambiamenti climatici.

Lei ha parlato di indirizzo strategico, di politica integrata e del Piano del mare. Io non ho però ben compreso quali siano gli indirizzi, gli orientamenti e le linee guida del Governo rispetto alle azioni da portare avanti: oltre alla dilazione dei tempi, mi chiedo se per il Piano del mare le indicazioni siano risalenti al Governo precedente o se ci siano delle modifiche. Anche io mi chiedo quale potrà essere poi il nostro ruolo anche nel processo di predisposizione e redazione di questo Piano.

Immagino che non avrete un approccio di carattere ambientalistico, ma non ho neanche compreso quali siano le prospettive economiche rispetto agli orientamenti sulle politiche del mare, all'economia blu, alla nautica, alla pesca ad esempio di cui non mi pare che abbia fatto cenno; probabilmente è di competenza di un altro Ministero. Non ha parlato ad esempio degli effetti che le nuove concessioni per le trivellazioni potranno avere sull'economia del mare, o ad esempio di un progetto che potrebbe riguardare anche la Sardegna direttamente come il Galsi. Che tipo di interferenze potrebbero esserci rispetto alle politiche che avete in mente?

Sulla gestione dei flussi migratori non torno, ne abbiamo recentemente parlato in maniera diffusa. Peraltro, al di là delle domande che poneva il collega Iaria, non credo che siano questioni di sua competenza, perché se non ricordo male la Guardia costiera è gestita dal MIT e non dal suo Dicastero.

Un tema su cui mi piacerebbe fare un punto (non so se oggi ci sia la possibilità, anche in una relazione scritta) riguarda il sistema delle Autorità portuali, che immagino sia invece di sua competenza. In passato si è parlato di una riorganizzazione

dei sistemi delle Autorità portuali, che adesso sono gestite in maniera unica: se non ho capito male c'è l'intenzione di ripartirle invece con competenze territoriali.

Così come mi piacerebbe fare il punto sui porti canali, i porti industriali delle nostre città. La mia città, Cagliari, dispone di un porto canale realizzato con ingenti investimenti negli anni Novanta, con l'ambizione di diventare uno snodo strategico all'interno del Mediterraneo. Esso purtroppo non ha creato gli effetti economici sperati, ma ha creato dei profondi danni ambientali alla laguna di Santa Gilla, dove ci sono dei consorzi di pescatori operativi e ci sono ad esempio le saline gestite dall'ENI, e dove si stanno realizzando la ZES e la zona franca. È tutto ancora in divenire; sarebbe interessante fare un *focus* su questi temi, che non credo riguardino solo il porto di Cagliari. Dove peraltro si sta andando a realizzare un rigassificatore, che potrebbe ancora una volta complicare le attività del porto.

Ha parlato ad esempio di intermodalità dei sistemi portuali, e mi chiedo se questa sia una competenza sua diretta o come il Cipom gestirà l'interconnessione.

Ultime questioni rapidamente. Rispetto ai temi dell'inquinamento del mare, il collega ha parlato delle microplastiche, io mi interrogo più sui temi della sostenibilità in generale. Il PNA, di cui abbiamo parlato in Commissione, fonda una delle sue linee proprio sui temi della sostenibilità; non so invece se essi siano previsti nel Piano del mare.

Sulla riduzione dei costi diretti e indiretti del trasporto marittimo sarebbe interessante capire come intendete intervenire; così come sulla continuità territoriale delle isole minori, per cui i bandi spesso vanno deserti perché gli armatori la ritengono a tratti antieconomica, quando di fatto per i servizi io credo non ci si possa riferire ai temi dell'economicità o meno, visto che parliamo appunto di servizi.

Concludo con il codice della navigazione — che hanno citato i colleghi, però non mi pare lei ne abbia parlato —, per capire come intendete intervenire in merito. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Il collega Morassut.

ROBERTO MORASSUT. Grazie, Presidente. Ringrazio il Ministro per la sua dettagliata relazione.

Naturalmente però noi esprimiamo grande preoccupazione per le conseguenze e per gli effetti dell'istituzione di un Ministero che, a prescindere dalle sue capacità e competenze che noi qui non mettiamo in discussione, è un Ministero che però tenderà a complicare e a rendere più difficili le decisioni su nodi strategici che riguardano le politiche marittime.

Come ricordava anche il collega, il tema del mare è un tema talmente vasto, talmente pregnante per l'economia italiana e per la sostenibilità, che già sostanzialmente è materia di attività, di lavoro, di impegno di diversi Ministeri; sostanzialmente di due poi: il Ministero dell'ambiente e il Ministero dei lavori pubblici, che peraltro su alcune decisioni strategiche hanno faticato in passato a trovare dei punti di equilibrio, su questioni fondamentali. Cito soltanto per esempio la questione degli assetti legati alla laguna di Venezia, delle decisioni sulle infrastrutture e sugli interventi di carattere ambientale per la laguna di Venezia, ma chiudo parentesi.

La nostra preoccupazione è che quindi un Ministero senza portafoglio, che quindi non ha un appoggio degli uffici, non ha una struttura decisionale e di indirizzo pregnante, diventi poi un elemento di complicazione nella stesura di protocolli... Poi in genere i protocolli sono sempre degli atti astratti, che rendono più complicate le decisioni su questioni essenziali. Per esempio lei ha citato naturalmente, con ragione, il tema dell'erosione costiera: erosione costiera che poi è un tema sostanzialmente legato alle politiche sul dissesto idrogeologico, sul mancato alimento dei fiumi, sulla riduzione della capacità degli invasi. Che poi tocca anche le questioni dell'energia, perché quando gli invasi sono più bassi noi abbiamo un minor rendimento delle centrali idroelettriche.

Abbiamo quindi tutta una serie di questioni che oggi sono incardinate su uffici, su dipartimenti, su competenze del Ministero

dell'ambiente e del Ministero dei lavori pubblici, che già trovano notevoli difficoltà per essere risolte, per portare a delle decisioni fondamentali. Per esempio una domanda viene naturale: le Autorità di distretto, le vecchie Autorità di bacino che sono state poi accorpate, e che svolgono periodicamente delle conferenze all'interno del Ministero dell'ambiente per definire i piani di assetto, per definire la pianificazione degli interventi per l'assetto idrogeologico, che poi vengono tradotti dalle regioni con notevoli complessità di spesa delle risorse per l'assetto idrogeologico, che spesso si parcheggiano negli uffici delle regioni senza poter essere spese perché vi è mancanza di capacità progettuali e ingegneristiche per fare le opere; queste Autorità che oggi fanno riferimento al Ministero dell'ambiente, da domani con chi si dovranno rapportare? Si dovranno rapportare con un complesso di Ministeri che dovrà dare loro gli indirizzi o avranno un punto di riferimento preciso, chiaro per i loro interventi? Perché altrimenti, per esempio, il tema del cuneo salino e dell'erosione costiera non può essere risolto se non si affronta il tema dell'intervento sugli assetti dei bacini idrografici che sono all'interno. Questo è un punto.

Ho citato la questione della laguna di Venezia, che non è un tema laterale ma un grande tema centrale di sviluppo dell'economia di un'intera regione, di un intero quadrante del Paese. Ma per esempio aggiungo anche (è stato citato poco fa) il tema delle Autorità portuali. Noi siamo alla vigilia di una discussione molto complessa e molto importante (ho visto annunciate anche delle dichiarazioni del sottosegretario Rixi sulla riforma dei porti) e che riguarda intanto la composizione delle Autorità portuali, ma anche il loro assetto, la loro definizione come enti pubblici — cosa estremamente importante in una dialettica, in una discussione in corso con l'Europa —, dove è molto importante che il Governo e quindi lo Stato abbia dei punti cardine, dei punti fermi di riferimento per la discussione, affinché non si determini uno stato di confusione tra gli operatori, nel mondo legato al tema della sostenibilità, per una

grande questione che riguarda gli aspetti infrastrutturali.

Quindi infrastrutture, sostenibilità, ambiente, economia del mare. A questi, per esempio, aggiungo anche il tema delle aree marine protette, cioè dei parchi marini, che naturalmente sono di per sé competenza del Ministero dell'ambiente che li definisce e li perimetra; ma nel momento in cui definisce con decreto e con interventi diretti del Ministro nuove aree marine protette, entra direttamente nel campo delle politiche sul mare, nel campo delle politiche che riguardano la protezione delle coste, dei fondali.

Mi chiedo quindi: tutte queste decisioni e tutti questi aspetti così importanti e così centrali, da oggi in poi saranno governati dal duo Ambiente-Lavori pubblici. che già è stato faticoso, molto faticoso in tanti aspetti, o saranno governati da un ulteriore elemento senza portafoglio che inciderà, dovrà incidere, dovrà svolgere il suo ruolo per arrivare a delle decisioni concrete?

Questo ci preoccupa notevolmente: ci preoccupa per l'effetto che può avere, ripeto, sugli operatori economici, sull'assetto delle infrastrutture e sulle politiche per la sostenibilità, che sono importantissime. Noi presenteremo già nei prossimi giorni, credo, in Parlamento con altre forze politiche una mozione sul tema della siccità, che riguarda per esempio l'intervento sugli invasi. Noi abbiamo bisogno di ulteriori dighe, di altri invasi, o abbiamo bisogno forse di interventi di recupero e di svuotamento degli invasi, che sono ormai per un terzo acqua e per due terzi detriti? Queste questioni non sono lontane dalle politiche sul mare, perché quando noi interveniamo sulle aste fluviali e consentiamo il deflusso delle acque alimentiamo le coste, e quindi combattiamo la risalita del cuneo salino.

E lo stesso vale, per esempio, per le grandi zone umide che ci aiutano a proteggere l'ambiente sul tema della CO₂, con la cattura della CO₂ per quanto riguarda per esempio la Sardegna, per quanto riguarda la foce del delta del Po.

Ho elencato, anche disordinatamente, questi temi per dare il senso di una complessità davvero grande che già oggi è ge-

stata con problematiche piuttosto importanti. Invece l'inserimento di un nuovo tassello che non ha una struttura, ma è un tassello, dà la sensazione... Ce l'ha data dall'inizio, ma anche la sua relazione, seppur dettagliata, lo ha confermato: questo Ministero si caratterizza un po' come una bandierina, come un qualcosa che dovrebbe parlare a un mondo che è già molto disorientato. Quindi noi esprimiamo grande preoccupazione anche a seguito della sua cortese relazione, che però non ci ha dato gli elementi di convincimento per poterci togliere dalla testa l'idea che l'introduzione di un Ministero ulteriore sia stato un grande errore e un elemento che renderà più farraginose, più complicate e più difficili autentiche ed efficaci politiche sul tema del mare, che è un grande tema dell'economia italiana.

PRESIDENTE. Grazie. Collega Furgiuele, prego.

DOMENICO FURGIUELE. Grazie, Presidente. Signor Ministro, innanzitutto a nome del mio movimento, della Lega, buon lavoro.

La sua relazione è stata molto esaustiva; nella stessa ha riferito di diverse difficoltà che evidentemente emergono quando si riattiva un Ministero che è stato chiuso trent'anni fa. Personalmente sono contento che sia lei a presiederlo. La conosco da diversi anni: lei è uomo di partito, ma soprattutto uomo di istituzione con alto senso dello Stato.

Ha detto parecchio nella relazione, non ci fermiamo sui numeri: siamo tutti consapevoli che la nostra è una nazione che per tre quarti è circondata dal mare. Dal mare che con i suoi 8 mila chilometri di costa, lo ha detto, anche dal punto di vista culturale caratterizza quella che è la nostra formazione come nazione, ma anche caratterizza quella che è l'attività economica: dal punto di vista del turismo, dal punto di vista del commercio.

È evidente che negli ultimi decenni le classi dirigenti che si sono succedute hanno teso di più a guardare verso il Nord, il Nord Europa: giustamente, con un terzo dell'ex-

port che va nella direzione del Nord è più naturale guardare alla Germania, alla Francia, alla Svizzera, all'Austria. Sarebbe un grave errore non avere un Ministero come questo, che potrebbe rivolgere lo sguardo nuovamente verso il Mediterraneo, dato che il 25 per cento del PIL prodotto in Italia e 200 mila aziende collegate ad esso dipendono anche dal mare.

Tornare a guardare il mare, quindi, non con diffidenza ma con un senso propositivo, non con un atteggiamento coloniale o con atteggiamento imperialista. L'Italia deve avere la consapevolezza che era, è e sarà una nazione del Mediterraneo; che era, che è e che potrà essere un faro per quelle che saranno le future dinamiche, anche geopolitiche, che inevitabilmente deriveranno da quelli che sono gli eventi che oggi "contingentano" la nostra realtà.

Abbiamo delle infrastrutture molto importanti. Rinnegare il fatto che noi facciamo parte del Mediterraneo sarebbe rinnegare noi stessi e limitarci dal punto di vista geopolitico, ma anche dal punto di vista della capacità di cogliere diverse opportunità di sviluppo.

Mare vuol dire tanto, ma fondamentale vuol dire anche la capacità portuale del trasporto che noi abbiamo: porto di Gioia Tauro, porto di Livorno, porto di Cagliari, porto di Genova, porto di Trieste. Dei porti importanti, sono il massimo che noi esprimiamo nel mondo, che però dovrebbero essere potenziati proprio per andare in maggiore competizione in quella scelta delle merci e dei trasporti che arrivano dall'Oriente, dal Medio Oriente, dall'Estremo Oriente, che scelgono porti più lontani, che potrebbero sembrare poco convenienti dal punto di vista logistico ma che hanno delle portate elevate, che consentono dunque di essere più appetibili o comunque più economicamente vantaggiosi.

Il sistema nazionale italiano del mare incide per il 3 per cento sul PIL, il trasporto delle merci sul mare è al secondo posto per quanto riguarda il rapporto con la gomma. Abbiamo anche il trasporto (lo diceva anche il collega che mi ha preceduto, Morassut) dal punto di vista delle persone, perché ci sono dei bacini impor-

tanti, come quello di Venezia, che sono in sviluppo ma hanno già delle banchine sulle quali ci sono state delle « distrazioni », sulle quali bisognerebbe secondo me andare ad approfondire, solo per opportunità di carattere economico e di sviluppo del turismo.

L'Italia rappresenta, signor Ministro, una naturale cerniera con quello che è lo sviluppo del transito delle merci che arrivano dal Medio Oriente. Noi non possiamo non cogliere questa opportunità, era necessario avere un Ministero del mare. Sono delle opportunità che vanno colte, con l'autostrada del mare che noi non ci possiamo far sfuggire; ma per fare questo dobbiamo investire in quello che dicevano diversi colleghi che mi hanno preceduto, nello *shift* transmodale, rispetto a coloro che arrivano sui nostri territori, che arrivano a Gioia Tauro, che arrivano a Livorno ma che poi quando arrivano da quelle parti devono avere un retroporto. Anche su questo lei è stato chiaro in termini di intenzioni.

Quindi è bene che ci sia un Ministero del mare, per iniziare. L'obiettivo è che ovviamente questo Ministero non diventi, come giustamente ha palesato qualche collega in termini di preoccupazione, un'appendice, un qualcosa che non si riesca a riempire di contenuti; ma che sia un qualcosa in più, qualcosa che riesca magari a semplificare, come ha detto lei nella sua relazione, e che porti un valore aggiunto.

In questo lei avrà al suo fianco la Lega, questo Governo avrà a fianco la Lega, perché l'Italia deve continuare ad essere al centro del Mediterraneo protagonista non soltanto dal punto di vista geografico ma, come dicevo in premessa, dal punto di vista di faro, come lo è stata nel passato e come sicuramente ancora può esserlo.

Pochi minuti soltanto per chiederle un parere su una piccola notizia che abbiamo letto di recente. Abbiamo letto che alcune realtà rivierasche, balneari, in un recente *summit* sul turismo hanno approntato una ricerca, uno studio, sulla presentazione di una legge che consenta loro di poter assicurare a città fisarmonica, a città balneari. Cioè quelle realtà che durante il periodo « naturale » dell'anno hanno dei servizi o

comunque delle competenze calibrati soltanto per un tipo di cittadinanza, quindi un numero esiguo, e che poi durante l'arco delle stagioni estive quasi decuplicano le loro presenze sul territorio, e che quindi con una proposta di legge come questa potrebbero avere, senza confliggere con gli altri livelli istituzionali, delle competenze un po' più presenti, capaci di dare risposte immediate ai cittadini. Da uomo del Sud — lo dico anch'io, consentitemelo, e lo dico volentieri — credo che questa sia un'ottima idea riferita soprattutto a quello che riguarda la mia regione, la Calabria, che ha delle località di questo genere sulla costa tirrenica e sulla costa ionica.

Breve parentesi, breve digressione: importantissimo focalizzarsi sull'erosione costiera; chiusa parentesi. Quindi le vorrei chiedere, in merito a questo, se è a conoscenza di questa proposta ed eventualmente se il Ministero ha la volontà di sostenerla e come. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Collega Longi. È l'ultimo intervento, ha circa 53 secondi.

ELIANA LONGI. Sì, mi saranno sufficienti per ringraziare il Ministro oggi qui della sua presenza e per la sua relazione chiarissima. Non possiamo che esprimere tutta la nostra fiducia in quello che sarà il lavoro speso attraverso questo Ministero, che riporterà la nostra centralità economica, turistica e logistica nel Mediterraneo. Non possiamo che aver già apprezzato la sua grande proattività messa in campo per quanto riguarda l'organizzazione della Protezione civile, e un personale apprezzamento e ringraziamento per l'interesse rivolto fin dal primo momento a tutto quello che è il mondo delle isole minori, che fino adesso è stato sempre storicamente dimenticato: ci si ricorda che esistono le isole minori solo quando si deve prenotare una vacanza. Perché solo chi ha vissuto da sempre il territorio e l'insularità, come lei, può ben comprendere quelle che sono le difficoltà che sia le isole maggiori che tutti gli arcipelaghi che costellano la nostra bellissima Penisola si trovano a dover affrontare.

Noi come Fratelli d'Italia le auguriamo un buon lavoro e siamo sicuri che raccoglieremo a breve, brevissimo i frutti del suo grande impegno. Grazie, Ministro.

GEROLAMO CANGIANO. Presidente, vorrei intervenire sulla Vespucci, per fare oggi gli auguri alla Vespucci. 92 anni, quindi solo per ricordare...

PRESIDENTE. È un intervento sull'ordine dei lavori. Grazie, collega, dopo...

Scusi se andiamo di fretta, visto che abbiamo anche un'altra seduta. Quindi Ministro, siccome noi...

SEBASTIANO MUSUMECI, *Ministro per la protezione civile e le politiche del mare*. Quanti minuti ho?

PRESIDENTE. Un quarto d'ora, venti minuti al massimo.

SEBASTIANO MUSUMECI, *Ministro per la protezione civile e le politiche del mare*. Ah, va bene.

PRESIDENTE. Poi può ovviamente integrare alcune risposte... Grazie.

SEBASTIANO MUSUMECI, *Ministro per la protezione civile e le politiche del mare*. Grazie, signor Presidente, e grazie a tutti i commissari parlamentari per il garbo e per l'attenzione.

Mi dispiace non essere riuscito, nell'esordio del mio intervento, a chiarire con sufficiente dovizia di elementi la funzione di questo nuovo Ministero. Lo ripeto, richiamandomi esclusivamente al testo della legge che ne vuole l'istituzione e ne disciplina l'attività: « Il Ministero per le politiche del mare ha una funzione di coordinamento e di programmazione di carattere interministeriale sul sistema mare ». Il che significa che nessuna delega gestionale è stata sottratta agli otto Ministeri che direttamente o indirettamente si occupano di mare. Le dichiarazioni degli onorevoli commissari hanno evidenziato a volte l'incongruenza di alcuni interventi, come alcuni temi si trascinino da tempo e siano rimasti

insoluti. Ecco, si è compreso da parte del Governo e voglio augurarmi da parte di tutta la Commissione, anche dei colleghi dell'opposizione, come sia mancata finora una strategia per il sistema mare, dal quale discende l'economia del mare.

Se manca uno strumento di coordinamento occorre crearlo. Non c'è altra soluzione, perché dagli interventi non è emersa alcuna proposta risolutiva: sono emersi i problemi in capo a ogni Ministero. Se manca la soluzione è perché da solo un Ministero che non dialoga con l'altro Ministero per affinità di materia non è in condizione di arrivare all'obiettivo. Ecco, con molta semplicità dice la legge: « Il Ministero per le politiche del mare istituisce una struttura composta da rappresentanti dei Dicasteri e da esperti, affinché venga portata al tavolo la criticità di ogni settore o comparto che lavora all'interno dell'economia del mare e se ne individui la soluzione »; questo nella fase iniziale della legislatura. L'obiettivo del Governo, lo ripeto ma l'ho già detto all'inizio, è che entro i cinque anni la funzione di coordinamento e di programmazione dell'attuale Ministero possa diventare anche una funzione di gestione.

Con questo stato d'animo e con questa doverosa, e spero chiara, premessa, non mi viene difficile rispondere all'onorevole Iaria quando avanza preoccupazioni su un possibile signore padrone della terra. Ecco, se l'onorevole Salvini non è diventato padrone della terra nel Governo presieduto dall'onorevole Conte, pur reggendo il Ministero dell'interno, immagini adesso col Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: non avrebbe mai la possibilità di diventare il padrone della terra. Il padrone della terra è il Dio Padre Onnipotente per chi è credente, per chi non lo è siamo tutti chiamati a esercitare un diritto di fruizione. Non portiamo nulla di questa terra nella tomba, abbiamo il dovere di custodirla e di migliorarla. In questo senso, la prego di avere un minimo di riguardo verso un collega prima ancora che un Ministro. La ringrazio.

Dico questo proprio perché credevo che aver individuato una soluzione di coordinamento potesse essere una soddisfazione

sufficiente anche per coloro che negli ultimi anni hanno guidato questa nazione senza essere riusciti a dare una soluzione al coordinamento di otto, nove Ministeri, che pur occupandosi della stessa materia non sono riusciti a fornire un sufficiente dialogo in termini propositivi e risolutivi. Perché altrimenti noi oggi qui avremmo dovuto avere, dovendo parlare di mare, il Ministero delle infrastrutture, il Ministero dell'ambiente, il Ministero della pesca, il Ministero del turismo, il Ministero dello sport, il Ministero delle finanze, il Ministero della sanità: di tutti cioè quei rami dell'amministrazione statale che concorrono a determinare l'economia del mare.

E siccome l'ottimo è nemico del buono, accontentiamoci di un Ministero per il coordinamento affidato a un uomo che non deve più disegnare carriere nel suo quaderno a quadri, avendo fatto per tre legislature il parlamentare europeo, avendo fatto il presidente della regione per cinque anni, avendo fatto il presidente della provincia per dieci anni ed avendo fatto l'amministratore formandosi in una terra, come la Sicilia, che credo sia una terra particolarmente bella e difficile.

Ecco perché... E lo dico con animo aperto alla collaborazione come è giusto che faccia un Ministro, con lo stesso animo con cui il Ministro Costa si è rivolto a me quando gli ho portato per la prima volta un piano regionale contro l'erosione costiera e contro la desertificazione. Mi ha detto: « Grazie, Presidente, è la prima, la sua regione, che si è occupata in maniera sostanziale di questo tema ». Ecco, io credo che il dialogo e il rispetto fra le istituzioni siano essenziali anche per arrivare a risultati che finora sono mancati, e la necessità del raggiungimento dei quali impone tuttavia a ciascuno di noi, per etica e per responsabilità popolare, di profondere il massimo delle proprie energie.

L'onorevole Iaria (ancora mi richiamo al suo intervento perché è stato quello più articolato in termini di polemica, garbata naturalmente, e di proposte) si chiede perché arrivi un emendamento per spostare di qualche mese la scadenza della relazione sul Piano del mare. Semplicissimo, onore-

vole Iaria: perché la relazione sullo stato di attuazione del Piano del mare si redige dopo aver realizzato il Piano del mare. È normale! È chiaro che la norma si riferisce all'anno in cui il Piano del mare ha trovato attuazione. Stiamo lavorando per redigere il Piano del mare; entro maggio o, se passerà l'emendamento, entro luglio del prossimo anno, arriveremo alla relazione sullo stato di attuazione del Piano del mare, che naturalmente arriva al mio Dicastero attraverso le relazioni dei singoli Ministeri che direttamente o indirettamente si occupano di mare.

Per quanto riguarda la legge «Salvamar» voluta dal Ministro Costa, dall'amico Ministro Costa, credo che purtroppo manchino le norme di attuazione. E noi ci faremo carico di verificare con tutti i Ministeri interessati, e con la funzione di un Ministero di coordinamento, qual è la reale volontà per dare seguito a una norma che sul piano personale ritengo utile.

La formazione dei lavoratori del mare diventa un tema serissimo, sul quale e del quale parlerò con la collega che tiene la delega per la formazione e per il lavoro.

L'onorevole Cangiano ha svolto una relazione assai articolata soprattutto su alcuni temi specifici, a cominciare dalla dismissione di bandiera. È un fenomeno, come lei ha sottolineato, assai diffuso in questo momento: persino nella marineria siciliana (che è quella che più conosco) alcuni si sono iscritti alla marineria dell'isola di Malta proprio perché i limiti, le norme di quello Stato componente l'Unione europea risultano essere assai incentivanti rispetto ai limiti e al rigore che invece contempla la nostra normativa. Me ne farò carico certamente, così come credo che il codice della navigazione debba essere sottoposto a una leggera manutenzione. Si tratta soltanto di adeguarlo al mutato contesto economico legato appunto all'economia del mare.

Anche l'onorevole Caroppo, e lo ringrazio, ha voluto sottolineare l'importanza di questo strumento di pianificazione che è appunto il Piano nazionale del mare, ed ha evidenziato l'importanza che assieme a un porto ci sia anche un retroporto: ci sia cioè

la possibilità di fare del comparto manifatturiero uno dei supporti di un processo di crescita economica dell'economia del mare, cui tutti guardiamo con sincera attenzione. È chiaro che i nostri porti, soprattutto quelli del Sud, hanno un'infrastruttura adeguata all'approccio ma non hanno un retroporto sufficiente, per cui spesso diventano luoghi di transito per le merci e non di lavorazione, come invece determinerebbe una reale e concreta attività di ricaduta economica.

L'onorevole Ghirra si è posta il problema delle deleghe e credo di averlo finalmente risolto, nel senso che spero di aver chiarito. Le assicuro che io sono un ambientalista: lo sono per formazione politica, non potrei non esserlo e lo sono per vocazione, se vuole per codice genetico. E quindi posso assicurarle che non c'è futuro per l'economia del mare, ma lei lo sa forse meglio e più di me, se non c'è un'economia sostenibile. La sostenibilità significa rendere compatibili gli elementi che ci consentano di continuare ad essere competitivi in un contesto internazionale. Io mi sono accodato da presidente della Commissione intermediterranea dell'Unione europea, ruolo che rivestivo fino a qualche mese fa, mi sono aggregato al grido d'allarme dei sindaci delle maggiori città del Mediterraneo, proprio perché denunciavano l'alto tasso di inquinamento del nostro mare spesso dovuto a flotte extracomunitarie: che, con atteggiamenti quasi pirateschi (mi si faccia passare il termine), hanno utilizzato questo grande lago che è il Mediterraneo senza sempre dover rispondere ai rigori della legge e delle norme che prevedono una condotta corretta a mare.

Quindi le assicuro, la sostenibilità è uno dei nostri obiettivi. Naturalmente ricade a competenza sul Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, conosco la sensibilità del Ministro Pichetto Fratin e quindi non posso che essere e restare sereno.

L'Autorità portuale ha bisogno di essere riformata, di essere rivisitata; è una competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Noi al tavolo del Comitato interministeriale porteremo anche questa esigenza, perché da più Autorità portuali

emerge la necessità di rivedere alcune norme e competenze gestionali.

L'onorevole Morassutt ha sostenuto... Ecco, lei molto opportunamente ha dimostrato di avere competenza su alcuni temi specifici che mi appassionano; lo dico per questo, a cominciare da quello della tutela dell'ambiente. Sulla siccità lei ha avanzato alcuni seri dubbi e alcune altrettanto serie proposte. Credo sia mancata la programmazione. Credo sia mancata una seria programmazione, perché il cambiamento climatico, del quale non abbiamo ancora il Piano nazionale, perché dal 2016 lo si attende ed è stato pubblicato soltanto col nuovo Governo, ma venti giorni fa... È stato pubblicato, ma non ancora approvato dalla competente Commissione. Il Piano del cambiamento climatico impone alcune scelte strutturali.

Vorrei approfittare della vostra cortesia, ma soltanto per qualche minuto, e di quella del signor Presidente, visto che il tema proprio oggi o in queste ultime 24 ore torna di grande attualità, considerato il grido d'allarme lanciato dai presidenti delle regioni del Nord. Ecco io credo sia mancata una programmazione seria che comprenda, là dove è possibile, la creazione di nuovi invasi, dove la portata di un fiume è sufficientemente adeguata a giustificare una spesa significativa come quella della realizzazione di un nuovo sbarramento. Credo sia mancata l'attività di pulizia delle dighe. Le porto l'esempio che ho vissuto da presidente di una regione di 5 milioni di abitanti. Su 25 dighe, in Sicilia, 18 non erano mai state collaudate e quindi interrate, insabbiate, per cui contenevano meno del 60 per cento dell'acqua che avrebbero dovuto contenere. Ecco, la manutenzione è mancata nelle dighe: ma non soltanto in Sicilia, in diverse parti d'Italia.

Le reti colabrodo dei centri urbani, dove si perde anche il 50-60 per cento dell'acqua che scorre: anche lì col PNRR si sta tentando, con la semplificazione che è stata appena votata dal Governo e che arriverà alla valutazione del Parlamento, si sta tentando di accelerare le procedure. I laghetti aziendali per conservare l'acqua piovana e poterla utilizzare nei mesi di siccità: mi

sembra un'iniziativa assai scontata ma non ancora applicata sul territorio. E ogni altra iniziativa che deve portare a neutralizzare un fenomeno che non è più raro, come quello della siccità, visto che ormai la tropicalizzazione dell'Italia di fatto ci impone un nuovo comportamento adeguato al mutato contesto: lunghi periodi di siccità, brevissimi periodi di piogge abbondanti, per i risultati vedi Ischia.

Per quanto riguarda il mare lei sosteneva essere talmente vasto il tema da suscitare anche preoccupazione. Proprio perché è vasto e perché i soggetti sono numerosi, io credo che serva un momento di sintesi; poi dipende dalla capacità di ognuno di noi, mia in modo particolare, di riuscire a fare sintesi per sottoporre le possibili soluzioni, assieme alle criticità, all'attenzione del Governo.

L'onorevole Furguele ha posto anche il tema della città balneare, e io le assicuro che è così: alcune città, di solida tradizione marinara, hanno elaborato un progetto di statuto e chiedono al Governo e quindi al Parlamento di essere riconosciute con apposita norma come città balneari per introdurre un regime speciale i cui contenuti ancora non sono particolarmente noti. Naturalmente il Governo *a priori* non respinge l'idea e in queste settimane è oggetto di valutazione, perché oggetto di confronto con i rappresentanti dell'associazione delle città aspiranti balneari, perché le città balneari in teoria in Italia sono tantissime; qui si tratta di città che abbiano particolari caratteristiche, contemplate appunto nella bozza di statuto.

Grazie all'onorevole Longi che da conterranea ha voluto riservarmi parole non solo di garbo, come tutti i colleghi, ma anche improntate a simpatia e a stima. Sono sentimenti che ricambio con animo sincero.

Così come, signor Presidente, desidero ringraziarla per la pazienza che ha avuto, lei assieme ai colleghi commissari. Io rimango a disposizione della Commissione per tutto quello che sarà necessario in qualunque momento della legislatura. So soltanto che accostarmi al sacramento dell'ascolto qui diventa un arricchimento cul-

turale per il mio impegno e per la mia persona, e di questo vi sono grato.

PRESIDENTE. Grazie, signor Ministro. Grazie anche ai colleghi intervenuti.

Ci uniamo al collega Cangiano, penso tutti i commissari, negli auguri alla Amerigo Vespucci per i suoi 92 anni. Grazie, collega Cangiano.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16.10.

*Licenziato per la stampa
il 27 marzo 2023*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA



19STC0028260