

**COMMISSIONE IX  
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**AUDIZIONE**

**8.**

**SEDUTA DI GIOVEDÌ 26 OTTOBRE 2023**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **SALVATORE DEIDDA**

**INDICE**

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | PAG.                     |                                                                              | PAG.  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|------------------------------------------------------------------------------|-------|
| <b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                          |                                                                              |       |
| Deidda Salvatore, <i>Presidente</i> .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 3                        | Caroppo Andrea (FI-PPE) .....                                                | 10    |
| <b>Audizione del Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Edoardo Rixi, nell'ambito della discussione congiunta delle risoluzioni 7-00038 Frijia, 7-00144 Ghio, 7-00149 Traversi e 7-00156 Furguele recanti misure per la valorizzazione del sistema portuale nazionale (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento):</b> |                          | Frijia Maria Grazia (FDI) .....                                              | 12    |
| Deidda Salvatore, <i>Presidente</i> .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 3, 9, 10, 11, 12, 13, 16 | Furguele Domenico (LEGA) .....                                               | 10    |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                          | Ghio Valentina (PD-IDP) .....                                                | 9     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                          | Iaria Antonino (M5S) .....                                                   | 13    |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                          | Morassut Roberto (PD-IDP) .....                                              | 11    |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                          | Rixi Edoardo, <i>Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> ..... | 3, 13 |

**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 13.45.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

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

**Audizione del Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Edoardo Rixi, nell'ambito della discussione congiunta delle risoluzioni 7-00038 Frijia, 7-00144 Ghio, 7-00149 Traversi e 7-00156 Furguele recanti misure per la valorizzazione del sistema portuale nazionale.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione del Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Edoardo Rixi, nell'ambito della discussione congiunta delle risoluzioni 7-00038 Frijia, 7-00144 Ghio, 7-00149 Traversi e 7-00156 Furguele recanti misure per la valorizzazione del sistema portuale nazionale.

Ringrazio il Viceministro Rixi per aver risposto all'invito della Commissione e gli cedo la parola per lo svolgimento della relazione.

EDOARDO RIXI, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie, Presidente. Intanto ringrazio dell'invito e ho apprezzato le risoluzioni che le varie forze politiche hanno presentato inerenti il tema portuale, la grande sfida che attende il nostro Paese nei prossimi anni non solo sui

mari ma su tutta la catena logistica continentale. Credo sia un elemento su cui il Parlamento si dovrà esprimere diverse volte, il prossimo anno, anche per andare ad affrontare quei temi e quei problemi che plasticamente anche le singole forze politiche hanno rappresentato nelle proprie risoluzioni.

Problemi ma anche grandi opportunità. Oggi il sistema marittimo soffre di una diminuzione dei traffici dovuta alle tensioni a livello internazionale che purtroppo accompagnano questo periodo abbastanza burrascoso, di questo inizio di legislatura. Però è evidente che le prospettive ci portano a pensare che il Mar Mediterraneo diventerà, nei prossimi anni, sempre più centrale rispetto alle linee logistiche a livello globale.

Già nel G7 che si è tenuto in Giappone uno dei temi su cui si sono confrontati i Paesi che ne facevano parte è stato proprio il tema delle linee logistiche, in particolare i *Green corridor*: come unire la decarbonizzazione con il fatto di non andare a penalizzare il sistema industriale occidentale, in particolare quello nordamericano e quello europeo, che ovviamente (in particolare quello europeo) hanno la necessità di approvvigionarsi di materie prime e di semilavorati in aree fuori del continente, e hanno la necessità di raggiungere mercati spesso molto distanti con i prodotti finiti.

Abbiamo vissuto anche, in questi anni, il tema del Canale di Suez, elemento sicuramente di fragilità del sistema logistico mondiale, dove l'incidente banale di una nave ha portato all'interruzione dei traffici mondiali per circa 22 giorni, con un allungamento delle rotte e un aumento dei costi delle materie prime nel nostro continente e nel nostro Paese particolarmente rilevanti e significative.

Quindi una situazione con cui un Paese si deve confrontare dandosi delle regole e degli strumenti che consentano di dare risposte rapide ai mercati, secondo quelle che sono le esigenze appunto della seconda industria manifatturiera europea, che è quella italiana, e di un continente che prima guardava con molta attenzione i porti del Nord Europa e con poca attenzione i porti del Mediterraneo, ma negli ultimi anni ci sono stati importanti investimenti anche sui porti italiani da parte di aziende o di autorità portuali di altri Paesi europei.

Su Trieste abbiamo avuto un interessamento, ad esempio, del porto di Amburgo, su Genova di Hapag-Lloyd, abbiamo interessamenti da parte di aziende francesi su investimenti nei porti italiani: è chiaro che l'Europa sta guardando con interesse il bacino del Mediterraneo e con grande interesse la situazione italiana. Noi siamo in un Paese che ha deciso di investire buona parte del PNRR, 24 miliardi, sul sistema ferroviario nazionale e quindi, da qui al 2026, dovrebbero andare a regime tutta una serie di opere che prevedono poi la realizzazione definitiva di tutti i corridoi nazionali entro il 2032. Abbiamo un grandissimo lavoro da fare, quello di integrare un sistema portuale che è nato anche su una competizione territoriale, rispetto a una visione-mondo che spesso fa dialogare i vari Paesi e le rotte commerciali su aree geografiche e non su singoli accessi portuali. Se l'Italia vuole diventare un grande *gateway* per l'Europa continentale deve avere una visione sistemica che consenta di far dialogare i singoli scali con gli interporti, col sistema ferroviario, col sistema stradale e con i valichi alpini che sono evidentemente un altro tema a cui per troppo tempo il nostro Paese ha prestato poca attenzione.

Oggi abbiamo sicuramente una mole di risorse sugli investimenti infrastrutturali importante; abbiamo da superare dei *gap* dal punto di vista tecnologico particolarmente rilevanti: non esiste ancora, nonostante i proclami fatti da diversi Governi negli ultimi dieci anni sulla Piattaforma logistica nazionale, un sistema integrato tra gli operatori che consenta di mantenere i

varchi portuali aperti per più ore durante il giorno, in modo da consentire anche ai magazzini – ad esempio dell'area padana – di aprire di notte o a delle altre realtà italiane, e consentire di utilizzare il sistema portuale nazionale per 18-19 ore al giorno (come avviene in altri porti europei), ma abbiamo ancora una gestione del sistema logistico, seppur efficiente, non al punto di prevenire quelle situazioni di strozzamento e di colli di bottiglia che si creano in un sistema come il nostro che è particolarmente complesso e particolarmente oneroso da mantenere soprattutto dal punto di vista infrastrutturale.

Vorrei ricordare che la rete infrastrutturale italiana è una rete particolarmente vecchia, che il 56 per cento delle autostrade sono state costruite prima degli anni Settanta e quindi avranno bisogno di grandi lavori nei prossimi dieci anni. Il sistema ferroviario oggi drena pochissimo sulle merci e ha una scarsa capacità, per impostazioni avvenute 10-15 anni fa nelle quali si è puntato molto sul traffico passeggeri e dagli anni Sessanta invece si sono tolti i binari dalle banchine e dalle aziende.

Riconvertire l'intero sistema logistico presuppone quindi investimenti pubblici e privati, sinergie e programmazioni. Andare a fare questo, e quindi investimenti importanti, dalle banchine fino alle autostrade, alle linee ferroviarie e ai valichi alpini, garantendo contemporaneamente l'accesso ai flussi di traffico e ai flussi logistici, è una scommessa particolarmente difficile e « sfidante » che il nostro Paese ha di fronte. Vorrei ricordare che in Italia basta che si blocchino un paio di valichi alpini, cosa che è successa puntualmente, che il rischio del collasso del sistema logistico nazionale diventa un rischio reale. Quindi alcuni interventi strutturali devono essere fatti.

Devono essere fatti nel trasporto merci su ferro, dove abbiamo ancora delle normative che non sono allineate alle normative europee. Oggi ad esempio, con la chiusura del Frejus per un anno, dobbiamo riuscire a utilizzare meglio gli altri valichi alpini ferroviari. Lo dobbiamo fare garantendo l'accesso al sistema portuale e il navettamento anche dei traffici portuali sui

*dry port* o sui retroporti nell'entroterra. Da Nord a Sud questo sistema è iniziato in maniera spontanea, negli ultimi vent'anni sono nati diversi interporti; tra l'altro so che la Commissione ha proprio una proposta di legge sul tema degli interporti. È evidente che affinché gli investimenti che noi abbiamo e che sono stati anche descritti in alcune risoluzioni, abbastanza ambiziosi anche sulle banchine portuali, siano remunerativi per il sistema logistico del Paese, occorre che, una volta che le merci vengono sbarcate, possano essere poi indirizzate e raggiungere i mercati di destinazione. Questo vuol dire anche costruire un sistema di un porto allungato che non riguarda solo le attuali aree portuali, ma anche le aree di interporto.

Uno dei temi su cui oggi vedo che la Commissione ha posto particolare attenzione sono le regole: l'assetto attuale, nato in un periodo in cui le dinamiche erano diverse, le dimensioni degli operatori erano diverse e la situazione dei mercati era più stabile, è in grado di reggere le nuove sfide? Questo è uno dei temi che mi porta a pensare che oggi ci sia la necessità di una profonda riforma sul settore, garantendo la possibilità agli scali di avere un radicamento territoriale, visto che il nostro non è un Paese come la Germania che ha di fatto due porti, poi in realtà uno che è Amburgo, ma ha una portualità diffusa. Siamo una penisola; oltretutto abbiamo anche un grande traffico sia di traghetti, sia di cabotaggio a livello nazionale che probabilmente dovremo aumentare ancora di più nei prossimi anni, proprio per l'opportunità di alleggerire le nostre infrastrutture terrestri e garantire la possibilità di lavorarci con dei flussi di traffico accettabili.

Questo vuole anche dire che non possiamo fare a meno dell'intero sistema portuale nazionale. Il fatto che in Italia si possa pensare di puntare solo su pochi porti è oggettivamente difficilmente realizzabile poiché, per le dinamiche che si sono create nel Paese, andare a limitare l'espansione di alcuni porti, ad esempio nel Centro e nel Sud Italia, rischia di creare una deindustrializzazione di intere aree del Pa-

ese invece che agevolare l'industrializzazione.

Questo fa pensare quindi a una *governance* di due livelli: una *governance* territoriale sulle ADSP, come le conosciamo oggi o con adeguamenti a livello di perimetro territoriale piuttosto che dal punto di vista normativo (perché poi parleremo anche della situazione delle ADSP); e poi un livello superiore di coordinamento dell'intera catena logistica.

Quindi non solo del sistema portuale, ma anche del sistema degli interporti che non può essere considerato sostanzialmente territorio di nessuno, perché saranno il futuro della capacità logistica del Paese; e vi è anche il fatto che ancora oggi, bisogna ricordarlo, una buona parte, il 30 per cento dell'industria del Nord Italia utilizza catene logistiche non italiane, particolarmente quella tedesca e in parte anche quella di altre nazioni.

È evidente che noi non solo dobbiamo recuperare questo *gap*, ma se vogliamo diventare un pilastro logistico a livello europeo dovremo anche avere delle extracapacità logistiche in modo da poter rifornire l'industria di altri Paesi. Ci sono, come sapete, lo dicevo prima, investimenti importanti: prevediamo nell'Alto Tirreno di raddoppiare di fatto le capacità dei porti entro cinque o sei anni. Altrettanti investimenti importanti ci sono sull'Alto Adriatico. Ci sono investimenti anche nel Centro-Sud, dove però il tema sicuramente è la lontananza dei mercati europei e quindi c'è una necessità che il Paese e lo Stato in qualche modo intervengano per garantire a quelle realtà la possibilità di sviluppare nuove tecnologie e nuovi sistemi, in quanto dal punto di vista del mercato hanno meno appetibilità di altre.

Abbiamo sicuramente la necessità di coordinarci di più e di andare a individuare le specificità in modo da evitare, cosa che ha funzionato nei primi quindicvent'anni di crescita, il fatto che le inefficienze di un porto fossero compensate dall'efficienza del porto vicino; e quindi, di fatto, non un aumento del traffico *tout court* a livello nazionale, ma uno spostamento del traffico da porto a porto. Cosa

che ha creato più di una volta in questo Paese anche dei momenti abbastanza critici sul fronte del lavoro portuale, perché mentre il traffico si sposta i lavoratori rimangono invece collocati in una determinata area geografica.

È chiaro che vuol dire cambiare un po' il paradigma nazionale. Con la riforma costituzionale che è stata introdotta, il tema portuale è uno dei temi che non è di esclusiva competenza dello Stato ma è una materia concorrente: tant'è vero che oggi, sulle scelte dei presidenti delle Autorità portuali, interviene sostanzialmente la regione. Questo è un elemento che va tenuto in considerazione in un'eventuale riforma, perché è evidente che la riforma si deve chiudere all'interno di quella che è la cornice costituzionale che si è data il Paese. Altrimenti andremmo a parlare di scelte che non troverebbero attuazione in tempi brevi; mentre oggi una riforma a mio avviso va fatta, ma va fatta in tempi particolarmente rapidi perché abbiamo la necessità di dare un segnale al mercato e abbiamo la necessità anche di avere degli strumenti per orientare gli investimenti dei privati.

Se gli investimenti dei privati non sono orientati da parte del Paese, c'è il rischio di una parcellizzazione degli interventi che poi ricadono sulle casse dei contribuenti e sull'infrastrutturazione nazionale, perché è evidente che noi possiamo pensare di rafforzare determinati scali ma diventa difficile pensare di raddoppiare in pochi anni tutte le infrastrutture a livello nazionale. Abbiamo quindi la necessità di orientare, anche sulle dorsali e sui corridoi europei, quelli che sono gli investimenti e la situazione logistica nazionale.

Oltre questo ci sono stati cambiamenti, sia nelle dinamiche del lavoro portuale sia in altri tipi di dinamiche, a cui bisogna prestare molta attenzione, perché oggi lo Stato si trova in forte difficoltà di fronte a verticalizzazioni importanti e a grandi operatori che spesso hanno più capacità rispetto allo Stato di prendere decisioni e di determinare i futuri degli scali.

Quindi, riportare ad avere una capacità di gestione sulle grandi questioni a livello

centrale, mantenendo però una ramificazione territoriale ancorata sui territori, è di fatto l'applicazione di un concetto che mi trova da sempre fautore, che è il fatto che lo Stato deve fare poche grandi cose fatte bene e, a livello territoriale, devono essere lasciate quelle specificità che sul nostro territorio nazionale rappresentano una ricchezza. Metterle a sistema, invece di creare degli scontri territoriali, vuol dire far fare un passo finalmente avanti al nostro sistema non solo portuale, ma alla mentalità di un Paese in cui molto spesso è difficile trovare delle sintesi condivise.

Io credo che sarebbe assolutamente importante. Ho letto con piacere le risoluzioni di tutti, ho anche visto che ci sono alcuni elementi che sono sostanzialmente ricorrenti in tutte le risoluzioni. Il potenziamento del sistema portuale in generale è un elemento che è condiviso da tutti. Il riordino delle competenze delle ADSP e il rafforzamento di un ruolo del MIT, o comunque di un ruolo centrale: anche questo è un elemento che è presente nella maggioranza delle risoluzioni.

Su questo devo dire che, ad esempio, credo che un riordino voglia anche dire cercare di andare a contrattare degli spazi a livello europeo che ci consentano di metterci al riparo da tutta una serie di eccezioni che l'Europa ci ha già fatto e ci continua a fare su determinati argomenti. Io poi ho sempre paura che si trasformino o in infrazioni o in interdizioni, come spesso succede nel nostro Paese, per accedere a determinati finanziamenti o determinate situazioni.

Lo dico perché uno degli ultimi elementi che stiamo vivendo, e su cui abbiamo posto poca attenzione, è il tema dell'ETS, che oggi va gestito perché rischia di diventare per i porti italiani un vero e proprio problema, in particolare per un porto che è Gioia Tauro ma non solo per quel porto. È stata una sottovalutazione da parte del nostro Paese in passato, e anche in Parlamento europeo da parte di molti. Credo che oggi se andiamo a mettere mano al settore dobbiamo evitare di avere una visione corta, ma cercare di trovare dei sistemi che ci consentano, come posso dire...

Intanto il sistema logistico nazionale è un patrimonio di tutti, della maggioranza e dell'opposizione, del Governo e di chi non è al Governo; quindi vanno trovate delle linee condivise. Non può essere, a mio avviso, un terreno di scontro politico, perché banalmente tutti noi viviamo di quello che arriva dal nostro sistema logistico: deve essere un sistema condiviso. Noi dobbiamo riuscire a trovare soluzioni a problemi che, come posso dire... Il tema del lavoro portuale ad esempio, espresso anche questo in più di una risoluzione, gli incentivi all'intermodalità, tema assolutamente importante ma che noi dobbiamo declinare col tema delle riforme, perché sapete che oggi tutto il tema degli incentivi che noi stiamo discutendo...

In queste settimane sono partiti i bandi del Ferrobonus e prossimamente quelli del Marebonus, ma sono delle estenuanti lotte prima contro la burocrazia europea e poi contro la burocrazia che ci siamo dati noi, con approvazioni da parte di Corti dei conti, Consigli di Stato e quant'altro, finendo in una situazione dove già nella quotidianità, senza situazioni di tensione, si fa fatica a compiere tutti gli adempimenti burocratici necessari per attivare i fondi.

Capite bene che se noi pensiamo di vivere con gli incentivi in questo Paese, rischiamo che prima o poi questo sistema imploda. Il tema invece è che se riusciamo a far diventare più convenienti determinati sistemi di movimentazione delle merci in maniera strutturale, in automatico chiunque venga al Governo, qualsiasi cosa succeda anche a livello economico globale, abbiamo dato un'impostazione al Paese che difficilmente può esser cambiata in tempi rapidi. Io poi sono qui, se ci sono domande o altre cose.

Ci sono poi tutta una serie di temi, dal *cold ironing* al dragaggio o anche alle comunità energetiche, che riguardano il nostro Ministero ma anche altri Ministeri, che secondo me sono aspetti sicuramente importanti; con alcune criticità, anche perché parti delle discipline non sono sostanzialmente gestibili a livello nazionale, ma su cui è giusto aprire una discussione e capire

cosa si può fare in un eventuale processo di riorganizzazione del sistema.

Il tema delle semplificazioni burocratiche non l'ho menzionato. Vi è poi il tema delle ADSP come ente pubblico. Io lo dico sinceramente, dire che i porti sono un ente pubblico non economico come le università mi sembra anacronistico. Detto questo io non è che sono perché diventino S.p.A., ma ci sono altre realtà pubbliche che sono o enti pubblici economici o enti speciali. D'altra parte la prima scrittura, come sono stati interpretati all'inizio la legge cosiddetta Delrio e il riordino del sistema, prevedeva per le Autorità portuali dei margini decisionali e strutturali molto diversi; poi l'interpretazione normativa consolidata a livello nazionale di fatto le ha trasformate in strutture assolutamente rigide, incapaci di adeguarsi anche a cambiamenti di carattere tecnologico. Oggi se tu non hai determinate figure all'interno di una pianta organica, non è che puoi assumere delle persone *ad hoc*, devi sostanzialmente esternalizzare determinati servizi.

In un mondo dove spesso i fornitori di servizi sono pochi e sono sempre gli stessi, avere una capacità gestita dal pubblico su determinati aspetti a mio avviso è assolutamente importante; così come sulle quantificazioni, le progettazioni e le verifiche. Anche perché io sono assolutamente favorevole al fatto di aumentare la capacità dell'industria nazionale nel settore edile, ma è altrettanto vero che se noi abbiamo bisogno di una banchina il tema è che abbiamo bisogno della banchina. Poi chi fa la banchina ci può interessare fino a un certo punto, purché la banchina venga fatta bene, nei tempi previsti e non si aprano invece delle situazioni che rimangono aperte a tempo indefinito. Perché purtroppo in più realtà anche importanti, situazioni come spazi inutilizzati o spazi in cui operazioni o progetti che dovevano essere chiusi sono ancora aperti da anni, sono presenti sul territorio nazionale.

Questo è un tema che a me è particolarmente caro, perché nel nostro Paese i porti sono spesso in zone sensibili e anche vicino a zone turistiche, e quindi bisogna sempre pensare che ci muoviamo all'in-

terno di realtà che comunque hanno delle caratteristiche completamente diverse dai porti atlantici e da buona parte degli altri porti europei. Il fatto di riuscire ad effettuare gli interventi puntualmente, di buona qualità e anche compatibili col tessuto circostante, mette un freno anche a tutte quelle remore che hanno poi le popolazioni a livello locale, che spesso vivono determinati insediamenti più come delle externalità negative che non delle opportunità. Questo è uno dei grandi temi su cui il nostro Paese deve in qualche modo dare delle risposte.

Capacità tecnologica, digitalizzazione, la formazione ai lavori, titoli professionali. Questi ovviamente sono temi che più che altro riguardano lavori che sono in parte già in atto, anche questi particolarmente complessi perché purtroppo quando c'è stato il riordino dei Ministeri una serie di competenze sono state spaccettate tra i vari Ministeri.

Sul tema ad esempio dei titoli professionali, oggi abbiamo chiuso sul tema del diporto, ma abbiamo anche tutta la parte sulla formazione dei lavoratori marittimi che è una grande opportunità per i giovani, soprattutto per quanto riguarda il tema degli ufficiali e dei sottufficiali. Anche qui, più che un tema a livello Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è un coinvolgimento... Io su questo tema ho parlato più volte al Cipom dove sono presenti più Ministeri, perché è chiaro che dobbiamo fare un passo avanti anche sulla cultura del mare, sui percorsi formativi, sulla comunicazione a livello di programmi scolastici e su tutta la parte che riguarda il Ministero del lavoro e delle politiche sociali; e su un settore che ha delle specificità come il lavoro marittimo, il lavoro portuale, ma che spesso per i volumi viene sottovalutato nella struttura legislativa nazionale. Questo è un tema che a me è molto caro, ma su cui ovviamente bisognerà lavorare su diversi fronti.

Per il resto, direi che ho detto tutto ciò che dovevo dire. La cosa che chiedo è, se possibile, trovare dei punti in comune tra le risoluzioni e dare un *input* al Governo il più possibile coeso. Ovviamente nella li-

bertà, non dirò mai come membro dell'Esecutivo al Parlamento quello che deve fare; però ritengo che questo sia un punto, torno a dire, che al di là del momento storico potrebbe essere un punto qualificante per l'intera legislatura, perché affronta un problema reale e che si può trasformare in una grande opportunità.

Oggi c'è anche un calo dei traffici: è probabilmente il momento opportuno per introdurre dei cambiamenti, perché se fossimo in un momento di *overbooking* sui traffici probabilmente sarebbe difficile andare a toccare alcune situazioni che si sono consolidate negli anni. Oggi invece, a mio avviso, abbiamo la possibilità di fare un lavoro importante per il Paese, difendere la cultura del mare, il *know-how* e anche il lavoro portuale nel nostro Paese, inteso come capacità di trasmettere alle nuove generazioni le opportunità e la cultura del mare, perché se non lo facciamo il rischio vero è che, come in tanti altri settori in cui il nostro Paese è *leader*, col tempo perdiamo determinate capacità e determinate conoscenze.

Oltretutto in un momento di tensione geopolitica come questo, tornare a parlare di traffici marittimi, di dialogo e di scambi commerciali è a mio avviso la maniera migliore per contribuire a livello mondiale a rasserenare teatri particolarmente complessi come quello del bacino del Mediterraneo. Su questo credo che il ruolo del nostro Paese possa essere un ruolo importante, soprattutto se il nostro Paese inizia a ragionare come Paese centrale nella politica commerciale del Mediterraneo. Questo sarà il risultato, se saremo capaci di portarlo a casa, che sarà apprezzato in futuro, oppure potrà rappresentare una delle innumerevoli occasioni perse che ha avuto l'Italia, che se andiamo a vedere, probabilmente è riuscita più a perdere occasioni che ad agguantarne.

Io spero che riusciremo ad agguantarne qualcuna e, ripeto, sono disponibile a un dialogo costruttivo e anche a un'eventuale legge delega da parte del Governo, se dovesse esserci; la ritengo come un mandato a dialogare col Parlamento e a dialogare con le Commissioni perché i percorsi vanno

costruiti assieme, altrimenti non sono percorsi stabili nel tempo. Noi abbiamo bisogno invece di avere stabilità in questo Paese dal punto di vista economico; poi ognuno dal punto di vista politico gioca il suo ruolo, ma dare alle future generazioni un Paese che possa garantire loro perlomeno lo stato di benessere che ci hanno portato i nostri padri e i nostri nonni, è un dovere che questo Paese ha per i propri figli e per i propri nipoti. L'unico *asset* vero che abbiamo è la posizione geografica che oggi ci pone al centro del mondo, quindi questa rendita di posizione in qualche modo dobbiamo riuscire a sfruttarla bene.

PRESIDENTE. Grazie, Viceministro.

Do la parola alla deputata Ghio, poi a Caroppo e anche a chi è collegato da remoto.

VALENTINA GHIO. Grazie. Ringrazio il Viceministro. Ho chiesto subito la parola perché, mi scuso, ho la concomitanza in Commissione Ambiente di un'audizione, di un'altra cosa chiesta da me e che mi hanno posizionato più o meno nello stesso momento. Però rimangono i colleghi Morassut e Casu.

Ringrazio il Viceministro per l'ampiezza dell'intervento, e dico subito che credo che proprio per l'ampiezza della materia che stiamo trattando (ce ne siamo anche ulteriormente resi conto in queste settimane di audizioni e di confronti) sono elementi che riguardano davvero più settori. Credo sia importante non limitarci a questa occasione, ma avere altri momenti di confronto perché, per ovvie ragioni, oggi non possono essere affrontate tutte le tematiche e neanche in modo compiuto.

Io vorrei concentrarmi solo su alcuni quesiti, alcune questioni su cui chiedo riscontro. Innanzitutto se c'è già una valutazione di carattere temporale rispetto a *iter* che vadano ad affrontare sostanzialmente quelli che sono i temi, mi sembra, in prevalenza legati alla *governance* e alla natura delle Autorità di sistema e degli enti che governano dal punto di vista amministrativo e istituzionale la portualità.

Poi c'è un tema che per noi è molto rilevante, abbiamo centrato un'ampia parte

della risoluzione su di esso, che è il tema del lavoro portuale. Devo dire che è stato posto da diversi soggetti che sono stati auditi e su questo vorrei intanto capire se ci sono già delle idee, su cui si sviluppa un percorso, che vogliono imprimere delle modifiche sostanziali, perché mi sembra che rispetto a questo tema invece sia arrivata in generale una richiesta di non modificare in modo radicale quelli che sono l'assetto e l'impostazione attuale; però ci sono alcuni aspetti su cui sono state chieste risposte e su cui anche noi chiediamo appunto di capire tempi e intenzioni.

Uno lo citava anche come tema generale, anche se sfiorato in modo rapido, il Viceministro prima: noi negli ultimi anni ci troviamo davanti a processi di integrazione verticale molto radicali, molto importanti, differenziati fra i diversi porti ma comunque abbastanza diffusi tra realtà armatoriali e operatori portuali. Questo, tra chi si occupa e chi gestisce i servizi tradizionali della portualità, è vissuto con timore. Per cui esiste una regolamentazione per l'autoproduzione che è sospesa, che è ferma, e uno dei punti per noi dirimenti da capire è se questo processo viene portato avanti. Così come se saranno considerati alcuni degli elementi che vengono richiesti dal mondo del lavoro portuale, a partire dal tema del ricambio generazionale: con lo sblocco sull'incentivazione al pensionamento, la messa a sistema del tema del Fondo per le vittime dell'amianto, quindi con i risarcimenti che possano arrivare anche alle Autorità di sistema.

Poi ci sono alcuni temi di carattere più strategico e di sviluppo. Anche lì sarebbe lunghissimo e non ho il tempo in questo momento, non ce l'abbiamo per l'economia dei lavori della Commissione, ma uno su tutti che vorrei affrontare per primo è chiedere notizie e sviluppi rispetto al tema dello sblocco delle Zone logistiche semplificate che, conveniamo tutti quanti, sono una grande opportunità per lo sviluppo e l'avvio dei nostri territori.

Il tema della sostenibilità, in questo momento non sfugge a nessuno che è un tema centrale per tante ragioni: primo perché abbiamo dei limiti e degli obiettivi che

dobbiamo raggiungere dal punto di vista dell'efficientamento e che riguardano anche la portualità, e poi perché ci sono anche delle risorse e delle possibilità di investimenti a disposizione. Anche questo però sta all'interno di un percorso, oltre che di altra natura, anche regolatorio, di sblocco e di attuazione di tutta una serie di elementi regolatori che devono favorire il percorso.

In ultimo — ma ripeto, ci sarebbero tante domande, spero questa sia una prima puntata per poter ragionare di più —, un elemento che mi è « scaturito » dalle parole del Viceministro nel momento in cui faceva un ragionamento sulle Autorità di sistema: nel momento in cui si ragiona di adeguamenti territoriali, pensiamo a una diversa definizione del numero e del perimetro delle Autorità di sistema o è un ragionamento di altro tipo? Anche lì, per capire il percorso che si intende intraprendere da questo punto di vista.

Per ora mi fermo e mi scuso già se devo andare via prima.

PRESIDENTE. Grazie.  
Collega Caroppo.

ANDREA CAROPPO. Grazie, Presidente. Ringrazio il Viceministro Rixi per l'ampia delucidazione del quadro e soprattutto delle prospettive.

In maniera molto rapida, Viceministro: ha toccato tanti temi e in modo particolare anche i profili potenziali di riforma. Io credo che alla luce della mancata crescita complessiva del sistema portuale italiano nell'ultimo decennio e anche di più, rispetto invece a quella che è stata la crescita di altri sistemi portuali del bacino del Mediterraneo, non dobbiamo escludere delle scelte ancora più coraggiose; o meglio, non togliere nessuna delle possibilità, nessuna delle frecce che il nostro arco potrà avere. E su questo torno a ribadire — come già fatto all'inizio della discussione delle risoluzioni — che, come lei ha già detto, siccome la veste di ente pubblico non economico è assolutamente ormai superata e soprattutto ci ha fatto fare passi indietro rispetto a quello che era l'originario intento

della legge di riforma n. 84 del 1994... Poi riformata, perché meglio la legge n. 84 del 1994 nella versione iniziale rispetto a quella che poi ne è scaturita nella fase successiva, con una serie di ritocchi e di riforme.

Quindi abbiamo un problema sull'autonomia finanziaria — e quindi io credo che dobbiamo osare e dare all'Autorità di sistema degli strumenti più flessibili e rapidi —, ma anche in generale sul loro assetto. Quindi anche l'ipotesi di non trasformarle, lo ribadisco per l'ennesima volta, mantenendo pubblica la proprietà dei porti, ma immaginare una privatizzazione invece dello strumento dell'Autorità di sistema, è un'ipotesi che io credo e mi auguro che anche all'interno delle risoluzioni possa trovare spazio come « spettro »: nelle varie valutazioni che il Governo dovrà compiere, anche l'ipotesi di valutare una possibile trasformazione delle Autorità di sistema in società per azioni, Un po' come peraltro avviene su tanti altri settori, incardinata con le regole pubblicistiche, quindi un'azienda pubblica ma all'interno delle regole del codice civile: io credo che possa essere un sistema, che per tante altre realtà fuori dal sistema portuale ha funzionato.

Da questo punto di vista bene questo tipo di concetto; benissimo l'integrare anche con gli spazi retroportuali, con gli interporti, consentendo anche all'Autorità di sistema di divenire soggetto all'interno di queste realtà come enti. E infine, lo abbiamo ascoltato in alcune audizioni, Viceministro, non trascurare, nelle ipotesi di riforma, anche la parte della portualità turistica. Perché bene la portualità commerciale, è stato il *focus* principale delle nostre audizioni, ma c'è anche quell'aspetto; e quindi valutare anche lì l'ipotesi di gestione privata: è una delle opzioni, soprattutto per i piccoli comuni, è un'opzione che può garantire davvero lo sviluppo della portualità turistica.

PRESIDENTE. Grazie.  
Collega Furgiuele.

DOMENICO FURGIUELE. Grazie, Presidente. La ringrazio, Viceministro, per la sua relazione preziosa ed esaustiva. Oggi la

sua presenza è un ulteriore contributo al dibattito e alla valutazione rispetto alle risoluzioni, agli impegni in esse contenuti e alle audizioni che si sono succedute in Commissione.

Un impegno importante che testimonia come il Governo stia rivalutando un settore che è dirimente, che è cruciale per lo sviluppo del nostro Paese. La risoluzione che abbiamo presentato come Lega in Commissione e che riguarda la disciplina, in parte, del riordino per le competenze delle Autorità di sistema portuale, è in perfetta consonanza rispetto a quello che lei oggi ci ha ci ha descritto, quello di cui oggi ci ha parlato; rispetto a quelle e rispetto a tante altre tematiche contenute anche nelle diverse risoluzioni, lo diceva appunto lei.

In questa sede mi sento di dover ribadire, non tutto ovviamente, però un impegno importante da richiedere per suo tramite al Governo relativo a quello che per esempio è contenuto (lei l'ha detto bene) nel pacchetto *Fit for 55* con la direttiva ETS: una iniziativa che insieme a tante altre è soltanto più che altro di carattere ideologico, un'iniziativa che è fintamente *green*. Perché poi sui porti bisognerebbe anche fare una distinzione rispetto a quelli che sono i finanziamenti che sono stati previsti nel PNRR, come i *Green Ports* e il *cold ironing*, che parte sono stati finanziati, ma hanno una prospettiva di lungo termine con l'idrogeno, e altri invece assolutamente non sono stati finanziati.

Delle misure che mettono in difficoltà, lei l'ha detto bene, l'esistenza stessa, cioè la vita di alcune navi: che possono essere i traghetti, che possono essere tutte quelle che lavorano sulle nostre coste, perché tra un paio di anni, se si va di questo passo, evidentemente usciranno tutte del mercato, saranno tutte fuorilegge. E poi la difficoltà che andranno ad affrontare alcuni porti, come quello di Gioia Tauro, o quelli più importanti per il *transhipment* del Mediterraneo italiano; e quindi le conseguenze che ne deriverebbero dal punto di vista della tenuta economica e inevitabilmente tenuta occupazionale, e di conseguenza economia del nostro Paese.

La mia è quindi solo una considerazione, non ho null'altro da aggiungere se non la richiesta dell'impegno da parte del Governo affinché questo tipo di direttive vengano contrastate con segnali importanti, a livello nazionale e a livello europeo.

Colgo, cogliamo l'opportunità, come membro della Commissione, il suggerimento di approvare una risoluzione di maggioranza la più unitaria possibile, in modo tale che si dia un segnale forte. Termino sottolineando soltanto l'impegno che bisognerebbe concretizzare e cristallizzare verso quello che è il lavoro portuale, non soltanto dal punto di vista di quelli che possono essere gli ufficiali, ma dal punto di vista anche del lavoro proprio nelle strutture: alla luce dello sviluppo tecnologico che il lavoro portuale sia riorganizzato, sia modernizzato attraverso percorsi che inevitabilmente saranno previsti. Noi ne abbiamo parlato tante volte ed è emersa anche questa necessità nelle audizioni che si sono succedute, lo dicevo prima: la necessità di professionalizzare, la necessità di tutelare la sicurezza, la necessità di garantire e di tutelare la possibilità di chi lavora in queste strutture, svolgendo dei lavori usuranti, di andare in pensione nei tempi dovuti. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie.

Prego, Vicepresidente Morassut.

ROBERTO MORASSUT. Grazie, Presidente. Io ringrazio il Viceministro per questa comunicazione molto interessante e anche molto ricca di informazioni, che ci ha consentito di avere una visione un po' più ampia, un po' più « intrecciata » delle questioni che sono in campo. Naturalmente noi ci auguriamo che questa riforma possa prendere corpo con un'ampia condivisione, come nelle intenzioni da sempre accennate dal Viceministro. Questo passaggio delle risoluzioni è un passaggio che consideriamo non banale, anche se come Partito Democratico e, immagino, opposizioni abbiamo dei punti che riteniamo non valicabili dal nostro punto di vista: che riguardano, adesso lo dirò, il carattere pubblico del sistema e la tutela della sicurezza e dei

diritti del lavoro attualmente legati alle professioni che operano nei sistemi portuali.

Ma la nostra preoccupazione principale, voglio qui dire molto chiaramente, in tutta questa discussione è soprattutto legata a dei fatti reali: è cioè legata all'andamento del mercato armatoriale e all'evidenza di una profonda ristrutturazione che è in atto nel mercato armatoriale ed una semplificazione che tende, di fatto, ad una monopolizzazione del mercato.

Questo elemento non può restare un elemento incognito rispetto alla discussione che stiamo svolgendo, non può restare un elemento tra parentesi, che viene considerato parentetico, perché è il problema. Questa semplificazione tende nei fatti, già oggi, a gettare un'ombra sulla specificità del sistema portuale italiano, sulla natura pubblica del sistema, sul sistema della logistica e dei retroporti e degli interporti, chiamando in discussione anche un elemento basilare e cioè la tutela della sovranità del nostro Paese.

Questo non significa che il sistema pubblico debba restare un sistema rigido, io sono d'accordo con l'affermazione fatta dal Viceministro. Il sistema pubblico può essere anche un sistema più dinamico dell'attuale, ma l'apertura ad una partecipazione privata non è l'apertura ad un mercato libero e plurale in questo momento, bensì è l'apertura ad un mercato privato che in questo momento si presenta in modo particolarmente aggressivo e monopolista.

Questo riguarda anche una grande preoccupazione che noi abbiamo, quindi la sottoponiamo alla discussione... Pur nella disponibilità a valutare, anche perché in qualche maniera gli indirizzi europei ci impongono delle scelte per alcune questioni che tutti conosciamo; quindi il sistema portuale pubblico deve tener conto di questi indirizzi europei, che sono non recenti. Ma soprattutto per quello che riguarda i diritti del lavoro, e cioè la tutela delle specificità delle professioni che esistono oggi nel sistema portuale e che sono garanzia della sicurezza e dei diritti del lavoro, ma sono soprattutto garanzia di un

efficace funzionamento del sistema portuale. Perché come ha dimostrato anche la drammatica esperienza del Covid, grazie a queste specificità professionali e a questa struttura di competenze che esiste all'interno del sistema portuale, noi abbiamo affrontato meglio che in altri Paesi l'emergenza Covid.

Questa è la questione che noi vorremmo sottoporre già in questa occasione, sollecitando un elemento di chiarezza: che cosa significa sistema pubblico ma più dinamico; che il sistema privato, l'apertura al mercato privato va chiarita in relazione a queste dinamiche effettive e reali; e che per noi il tema della sicurezza del lavoro e della garanzia di un profilo di esperienze e di storie professionali debba rimanere è ben chiaro.

Questi sono un po' i due punti che noi abbiamo messo all'interno della nostra risoluzione e che riteniamo per noi determinanti nella discussione che verrà nei prossimi mesi su tale questione.

Naturalmente siamo anche d'accordo sulle questioni legate al riassetto geografico e dei perimetri di alcune Autorità per evitare che in determinati casi, alcune realtà oggi esistenti nel Centro e nel Sud Italia vengano di fatto compromesse. In particolare mi riferisco alla questione di Civitavecchia: la cito perché per ragioni territoriali debbo farlo. Ecco, anche questo è un punto molto importante.

PRESIDENTE. Grazie.

Andiamo ai collegamenti da remoto: prima Frijia e poi Iaria. Prego.

MARIA GRAZIA FRIJIA, *intervento in videoconferenza*. Presidente, intanto mi scuso di questo collegamento, ma ci tenevo molto ad essere presente. Vorrei ringraziare il Viceministro per il grande lavoro che ha portato avanti in questo anno e per la sua disponibilità di quest'oggi.

Ho ascoltato attentamente quello che il Viceministro ha detto e anche gli interventi dei colleghi. Raccolgo tra l'altro in maniera forte l'invito del Viceministro, di provare a lavorare in sinergia come Commissione per trovare quei punti comuni che possono

portare la Commissione a guardare a un risultato importante in una materia così strategica come quella della riforma dei porti e della catena logistica più in generale del nostro Paese. Per farlo noi, Presidente, Viceministro, abbiamo adottato un sistema che è quello dell'ascolto di coloro che operano in questo settore. E anche in questo caso io credo che la politica abbia il dovere di ascoltare e di mettere in campo, è vero, delle strategie che guardino al futuro, ma delle strategie che siano utili a coloro che operano quotidianamente nel campo della portualità. Io credo che questo sia un dato importante da non sottovalutare.

Una domanda, e mi riallaccio anche a quello che ha detto la collega Ghio riferito alla riorganizzazione e al riassetto delle Autorità portuali: anch'io su questo vorrei avere delle delucidazioni. Brevissimamente, questo intervento è per dire appunto che è necessaria in questi casi una regia nazionale che sia in grado di riorganizzare il sistema dei porti, una regia con una visione che guardi al futuro, che è importante che possa fare della portualità italiana un vero sistema, un vero modello che valorizzi l'italianità nella portualità. Io parlerei quindi di un modello italiano nel sistema portuale che sia in grado poi di consentire all'Italia di andare a lavorare anche con mercati che oggi non sono mercati con i quali collaboriamo.

Ringrazio ancora il Ministro e scusatemi per il disagio di oggi, ma era per me molto importante esserci. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Nessun disagio, collega.

Passiamo la parola al collega Iaria.

ANTONINO IARIA, *intervento in videoconferenza*. Grazie, Presidente. Buongiorno, Viceministro. Lei ha toccato due punti molto forti e interessanti. Il primo riguarda il porto di Gioia Tauro. A prescindere dal discorso sulle risoluzioni (che chiaramente lei ha anche approfondito e a proposito delle quali ha dato tutta una serie di indicazioni utili per il prosieguo della discussione), io ritornerei sul discorso del porto di Gioia Tauro. Anche per segnalarle che

ieri un emendamento a nome Orrico, Scuttellà e Iaria (un asse calabrese Nord-Sud) aveva l'intenzione di provare a trovare una soluzione proprio su una deroga ai limiti decisi da questa direttiva della Commissione europea, che andrebbero a creare molti problemi per porti come Gioia Tauro, ma anche altri porti, come giustamente ha detto lei: vorrei sapere se la nostra soluzione era praticabile e se voi come Governo state cercando di trovare un altro tipo di soluzione.

L'altro tema: lei ha parlato sulla gestione dei porti, però non è stato molto chiaro. Vorrei che fosse più chiaro sul discorso — lo dico in maniera brutale — privatizzazione sì-no. Capisco che lei potrebbe rispondere che ci sono varie sfaccettature riguardo alle possibili gestioni dei porti, però da quello che ha detto sa che a questo punto c'è probabilmente una spinta nel creare una gestione più privata dei porti. Vorrei conoscere l'atteggiamento del Governo, come si pone rispetto a queste nuove sollecitazioni da parte di alcuni rispetto a questa possibilità. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie.

La parola al Viceministro.

EDOARDO RIXI, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie, Presidente. Cerco di dare risposta a tutti, iniziando dall'onorevole Ghio.

Intanto, sul tema temporale, esso è dettato anche un po' dalla Commissione; il Governo ha aspettato la discussione di queste risoluzioni per interloquire con il Parlamento su un tema su cui ovviamente deve partecipare in maniera attiva il Parlamento e quindi la Commissione di riferimento, perché è evidente che qualsiasi tipo di riforma deve essere condivisa nel Paese e deve essere gestita.

Anche il tema delle audizioni, opportunamente svolte sulle risoluzioni, è assolutamente un patrimonio, non solo per la Commissione ma in generale per il sistema Italia, che deve essere valorizzato.

Lo dico appunto per ribadire la mia disponibilità: sono disponibile a venire anche più volte in Commissione, anche a fare

riunioni congiunte con altre Commissioni su temi specifici, magari anche la stessa cosa con la Commissione del Senato; però è evidente che se noi partiamo con una riforma come questa non solo le Commissioni devono essere protagoniste, ma dobbiamo darci dei tempi certi sul chiudere la trasformazione del sistema, perché il rischio altrimenti è bloccare tutti gli investimenti. È quindi una scelta che deve essere condivisa tra Esecutivo e Parlamento che è deputato poi a fare le leggi, perché diventa una priorità su cui, dobbiamo essere consapevoli, bisognerà lavorare molto per i prossimi otto nove-mesi perché il risultato va comunque portato a casa.

Sul tema del porto, prima l'onorevole Ghio ha anche citato il tema dei servizi tecnico-nautici. Secondo me il tema dei servizi tecnico-nautici non va rivisto nella riforma, perché è uno dei pochi temi su cui siamo riusciti a trovare un equilibrio aggiornato e credo che vi siano alcuni settori in cui banalmente la situazione attuale è una situazione che si è evoluta negli anni scorsi e in cui si è trovato un giusto equilibrio tra tutte le compagini.

Ci sono invece altre situazioni in cui... Ad esempio sulle compagnie leggevo interessanti articoli, anche provenienti negli ultimi giorni dalla mia città: oggettivamente noi, soprattutto in un momento in cui i traffici fluttuano molto, dobbiamo dare stabilità al mercato del lavoro, anche al mercato del lavoro studiato sui picchi di traffico e dobbiamo trovare dei sistemi, che hanno altri Paesi, che azzerano il problema delle fluttuazioni del traffico. Altrimenti rischiamo di volta in volta di trovarci prima il problema in un porto, poi il problema in un altro porto, poi il fatto che il Governo deve intervenire rapidamente con un emendamento per sbloccare delle risorse. Il mio timore è che prima o poi, essendoci tante emergenze contemporanee, magari qualche emendamento non riesca ad essere approvato in tempo utile e qualcuno rimanga sotto l'emendamento. Questa sarebbe una grande perdita, perché in questo momento se noi vogliamo dare stabilità e futuro, indirizzare le giovani generazioni a credere che questo Paese guarda al mare, bisogna

che il patrimonio del lavoro portuale, anche quello indipendente (cioè non quello dei terminalisti o quello degli armatori), debba essere in qualche modo gestito in maniera puntuale al fine di garantire una certa indipendenza dei volumi di traffico.

È una scommessa, l'Italia è un Paese molto diverso dal Nord al Sud. Come ho detto prima, i nostri porti sono nati in un Paese dove anche le leggi vengono interpretate a seconda della latitudine o della longitudine in maniera differente. Abbiamo bisogno di armonizzare, probabilmente salvaguardando anche alcune specificità a livello locale nei vari porti, ma dobbiamo dare la tranquillità che, indipendentemente da quello che succede e che non dipende dalla volontà di questo o di quel Governo, ai nostri lavoratori garantiamo che si possa lavorare nei porti nei prossimi anni. Altrimenti il rischio è che non saranno più le future generazioni di italiani a lavorare nei porti, e questo diventa una perdita di *know-how* che, voglio essere esplicito, noi non ci possiamo permettere. Oggi abbiamo questo problema ad esempio nel settore edile dove, a fronte di una mole di investimenti che abbiamo, non abbiamo persone formate per aprire così tanti cantieri, e quindi dobbiamo creare dei meccanismi strutturali su questo.

Sul tema dello sblocco ZLS non ho parlato, perché in realtà oggi è in mano al Dipartimento per le politiche europee; sicuramente è un tema che possiamo anche includere nella riforma, previo coordinamento con tutti, perché sarebbe un tema sicuramente necessario nel momento in cui dovessimo pensare che a livello nazionale ci sia qualcuno deputato a fare la *governance* di tutto il sistema logistico. Almeno lo Stato deve sapere quali regole ci sono nel Paese, perché se non lo sa neanche lo Stato diventa un problema.

Questo è un tema di semplificazione anche dei processi burocratici, che non è solo utile per l'investimento privato: è utile anche per l'investimento pubblico. È utile anche per i processi pubblici, è utile anche per controllare la macchina pubblica. Noi diamo per scontato che la macchina pubblica sia meno efficiente della macchina

privata, semplicemente perché abbiamo posto delle norme che rendono la macchina pubblica ingestibile, a prescindere dal colore del Governo o da chi in quel momento fa il Ministro. Dobbiamo allora ricreare un sistema in cui gli indirizzi strategici del Paese ricadano all'interno della macchina pubblica e siano declinati nei loro vari assetti.

Quella secondo me è la grande scommessa. Io sono il primo favorevole al fatto che il sistema delle Autorità sia pubblico. Poi, ripeto, se facciamo una *governance* dei due livelli c'è spazio sia per il pubblico sia non tanto per il privato quanto per le forme privatistiche, che è una cosa un po' diversa. Purtroppo anche qui leggi che abbiamo posto noi, ad esempio la legge cosiddetta Madia, mettono tutta una serie di limitazioni al sistema pubblico che lo irrigidiscono eccessivamente. Allora o rivediamo le regole del sistema pubblico, e quindi io posso assumere nel pubblico anche andando a cercare le professionalità sul mercato e le posso pagare quanto le paga il mercato, oppure io un ingegnere che sia in grado in Autorità portuale di farmi un impianto di nuova generazione di combustibili non sono in grado di retribuirla. Nel senso, non verrà mai per lo stipendio che sono in grado di dargli e poi, se cinque anni dopo devo fare un altro tipo di progettazione e devo cambiare l'ingegnere, diventa sostanzialmente un problema.

Quindi o riusciamo a creare una flessibilità, almeno nel sistema delle Autorità portuali... Anche perché siamo di fronte a cambiamenti epocali anche sul piano dei carburanti, che non ho citato prima: noi avremo navi che andranno ad ammoniaca, navi che andranno a GNL, navi elettriche, navi che andranno a biocarburante, navi che andranno a metanolo; avremo un sistema talmente complesso, che se lo affrontiamo con gli strumenti che abbiamo adesso non saremo in grado di gestirlo. Allora sì che poi arriverà il mercato e noi saremo costretti a cedergli spazio e a trasformare i porti, come hanno fatto altri Paesi, dandoli agli operatori privati perché, su tutta una serie di temi che sono strategici... Perché se

in un porto non hai il bunkeraggio, non hai la possibilità di approvvigionare una nave, per i porti di riferimento soprattutto per i traghetti l'accesso diventa un problema. Il problema che noi abbiamo è che rischiamo di creare un sistema fragile. Questo è il tema che noi dobbiamo declinare.

Io sono contrario a che i porti vengano venduti, ma credo lo siano tutti, al netto delle speculazioni politiche, tutte le forze politiche. Perché abbiamo visto la situazione del Pireo, abbiamo visto varie situazioni: una cosa sono le società di diritto privato ma a capitale pubblico e gestite dal pubblico, una cosa sono le società private *tout court*. Detto ciò, non so qual è la forma migliore e mi interessa il dibattito parlamentare proprio per andare a individuare le forme che si possono utilizzare. Sicuramente non possiamo paragonare un porto a un'università perché, per quanto ci sforziamo, hanno delle caratteristiche intrinseche che sono assolutamente diverse.

Oltretutto noi dobbiamo far diventare appetibili determinate professioni nei porti e anche nella direzione delle Autorità, perché se noi pensiamo di far crescere le Autorità di sistema portuale, a maggiori capacità dei nostri porti devono anche corrispondere una struttura più complessa e anche professionalità che probabilmente vanno più remunerate in alcuni casi, perché se no il rischio è che alla fine dobbiamo fidarci di quello che ci dice il mercato.

Vado avanti e concludo. Sul tema delle finanze sono d'accordo, soprattutto sull'extragettito. Questo è un grande tema che aveva tirato fuori ai tempi l'onorevole Tremonti. È evidente che quello sarà un tema su cui confrontarsi con il MEF, ma che parte del gettito ed extragettito portuale possa ricadere su chi lo genera crea un meccanismo oggettivamente virtuoso, anche per garantire dei processi di decarbonizzazione e riqualificazione ambientale dei luoghi importanti per far diventare i porti sostenibili anche per le comunità in cui sono collocati.

Vado ancora più veloce. Sul tema ETS, che chiedeva il Movimento 5 Stelle, su cosa sta facendo il Governo: il Governo sta scrivendo, ha scritto e si è incontrato con tutti

i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, prima a Barcellona e adesso siamo in contatto, per vedere come riprogettare la direttiva; che è una direttiva, ricordo, già in vigore e già approvata anche da buona parte delle forze politiche presenti nel Parlamento italiano a Bruxelles. Per questo dico che questi temi vanno analizzati prima che emergano: oggi oggettivamente stiamo facendo squadra con tanti Paesi, bisogna capire i termini in cui riusciremo a portare a casa il risultato.

Il risultato si può portare a casa in vari modi. È evidente che però dobbiamo stare nel rispetto delle regole, perché altrimenti rischiamo di andare in processi di infrazione che potrebbero essere più gravi rispetto all'applicazione della norma. Quindi dobbiamo modificare la norma con la condivisione all'interno di regole che, in qualche modo, tempo fa purtroppo abbiamo accettato.

Per il resto, sul tema turistico vediamo cosa si può fare, è uno spunto interessante. Devo dire che oggi tutta quella parte è legata al demanio, ai comuni e alle regioni. Lì bisogna capire se in una riforma... Oggi il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha sotto di sé solo le ADSP: neanche tutti i porti commerciali, ma solo i porti commerciali di interesse nazionale e internazionale.

Sulla perimetrazione — ecco, non l'ho detto, lo diceva l'onorevole Ghio —, non penso sia il Governo che deve decidere i perimetri di un porto, o altro, dall'alto: si può pensare, se è una volontà condivisa, di offrire degli incentivi, come è successo nei comuni, in caso si creassero delle fusioni o delle situazioni in cui i porti si vadano ad aggregare. È difficile, perché noi abbiamo un sistema particolarmente complesso; è altrettanto evidente che sotto un certo livello (e purtroppo abbiamo delle ADSP che oggi sono sotto un certo volume di traffico) è difficile mantenere in efficienza un sistema che deve erogare i servizi, perché non hai le strutture adeguate per erogarli. Quindi questo è un altro tema.

Ringrazio la Commissione e ringrazio il Presidente.

**PRESIDENTE.** Grazie, Viceministro. Tanto ci vedremo presto perché immagino che fra due settimane dovrà dare i pareri sulle risoluzioni. Ringrazio i commissari intervenuti.

Dichiaro quindi conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 15.**

---

*Licenziato per la stampa  
il 27 novembre 2023*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



\*19STC0061210\*