



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 37

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici,
comunicazioni)

COMUNICAZIONI DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI GRAZIANO DELRIO IN MERITO
AGLI ATTI DEL GOVERNO N. 455 (AUTORITÀ PORTUALI),
N. 448 (REGOLAMENTO PER L'ATTUAZIONE DEL SISTEMA
TELEMATICO CENTRALE NAUTICA DA DIPORTO)
E N. 461 (REVISIONE CODICE NAUTICA DA DIPORTO)

340^a seduta (antimeridiana): mercoledì 11 ottobre 2017

Presidenza del presidente MATTEOLI

I N D I C E

Comunicazioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio in merito agli atti del Governo n. 455 (autorità portuali), n. 448 (regolamento per l'attuazione del sistema telematico centrale nautica da diporto) e n. 461 (revisione codice nautica da diporto)

PRESIDENTE	Pag. 3, 6, 10 e <i>passim</i>
DELARIO, ministro delle infrastrutture e dei trasporti	3, 11
FILIPPI (PD)	9, 10
RANUCCI (PD)	8
SONEGO (Art.I-MDP)	6

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: ALA-Scelta Civica per la Costituente Liberale e Popolare: ALA-SCCLP; Alternativa Popolare-Centristi per l'Europa-NCD: AP-CpE-NCD; Articolo 1 – Movimento democratico e progressista: Art.I-MDP; Federazione della Libertà (Idea-Popolo e Libertà, PLI); FL (Id-PL, PLI); Forza Italia-II Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Direzione Italia, Grande Sud, Popolari per l'Italia, Riscossa Italia: GAL (DI, GS, PPI, RI); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Campo Progressista-Sardegna: Misto-CP-S; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Federazione dei Verdi: Misto-FdV; Misto-Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: Misto-FdI-AN; Misto-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL; Misto-UDC: Misto-UDC.

Interviene il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio.

I lavori hanno inizio alle ore 8,35.

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio in merito agli atti del Governo n. 455 (autorità portuali), n. 448 (regolamento per l'attuazione del sistema telematico centrale nautica da diporto) e n. 461 (revisione codice nautica da diporto)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in merito agli atti del Governo n. 455 (autorità portuali), n. 448 (regolamento per l'attuazione del sistema telematico centrale nautica da diporto) e n. 461 (revisione codice nautica da diporto).

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento del Senato, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Poiché non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Rendo noto, altresì, che la pubblicità della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la resocontazione stenografica.

Saluto e ringrazio il ministro Del Rio per avere accettato il nostro invito e a lui cedo subito la parola.

DELARIO, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Buongiorno a tutti. Sono io che ringrazio lei, signor Presidente, e la Commissione per l'occasione di confronto che viene data anche oggi al Governo, che ritiengo sia molto utile.

Partirei dalla revisione del codice della nautica da diporto. Come sapete, siamo di fronte ad un provvedimento – lo schema di decreto recante revisione e integrazione del codice della nautica da diporto – che tutela molteplici interessi pubblici generali. L'imminente scadenza della delega, come più volte anche da voi senatori mi è stato ricordato, rende necessario un confronto ampio, costruttivo e risolutivo.

Lo schema di decreto è teso a perseguire obiettivi di semplificazione amministrativa, prima di tutto nelle sue diverse espressioni, e mira a favorire il riconoscimento della possibilità di ampliare l'utilizzo dell'unità da diporto, valorizzando in maniera crescente la destinazione agli scopi commerciali, in linea con le previsioni vigenti che hanno già introdotto la categoria del cosiddetto diporto commerciale.

Ci si pone nell'ottica di favorire il potenziamento degli strumenti di tutela di essenziali interessi pubblici generali, in primo luogo la protezione dell'ambiente marino, vale a dire la promozione di una cultura del mare, la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare: un'educazione alla cultura del mare, dunque, incentivando anche l'inclusione di persone diversamente abili.

Lo schema di decreto è stato predisposto tenendo conto dei contributi delle categorie produttive dei principali *stakeholders*, anche se onestamente la prima versione doveva ancora terminare una serie di confronti che ci hanno poi consentito di avere le idee più chiare sulla conciliazione di alcuni interessi.

Il provvedimento ha previsto interventi sulle procedure di iscrizione, di cancellazione, di dismissione di bandiera per quanto concerne le vendite all'estero del naviglio italiano e di trasferimento dai registri esteri.

Ulteriori aspetti che vorrei sottolineare riguardano la regolamentazione dell'attività in materia di locazione e noleggio di natanti, la previsione di un numero congruo di accosti riservati alle unità in transito e alle unità condotte che trasportano persone diversamente abili.

Nello schema di decreto è stata prevista, inoltre, la regolamentazione puntuale dei campi di ormeggio attrezzati nelle zone di riserva generale (le cosiddette zone «B» e «C») e l'introduzione di una serie di figure professionali attinenti al diporto, quali il mediatore del diporto e l'istruttore di vela, nonché di un titolo professionale semplificato per il diporto accanto a quelli già esistenti.

In un'ottica di perfezionamento del testo, che vi abbiamo inviato dopo il Consiglio dei ministri del 15 settembre, per favorire un più ampio coinvolgimento degli operatori del settore abbiamo lavorato in queste settimane al fine di recepire alcune indicazioni e alcune istanze di semplificazione ulteriore da parte delle associazioni: sto parlando, soprattutto, di semplificazione sui documenti di bordo dei *superyacht*, dell'immatricolazione e cura dell'utilizzatore in *leasing*, del noleggio occasionale, del domicilio amministrativo dei proprietari residenti all'estero e della dichiarazione di armatore all'anagrafe delle patenti nautiche. Abbiamo dunque continuato a lavorare su diversi argomenti e posso dire oggi che il Governo è disponibile ad accogliere molte correzioni, sulla base dei suggerimenti che potranno venire anche da voi, perché ci sembra davvero che migliorino ulteriormente il codice della nautica da diporto.

In riferimento al coordinamento del procedimento concernente l'attuazione del sistema telematico centrale con il provvedimento di revisione del codice – che è l'altro tema introdotto dal Presidente – posso affermare che è assolutamente necessario.

In tal senso lo schema di regolamento concernente l'attuazione del sistema telematico della nautica da diporto è stato approvato in via preliminare dal Consiglio di ministri; successivamente sono stati richiesti i pareri alla Conferenza unificata e al Consiglio di Stato e lo stesso provvedimento è stato già trasmesso dalla Presidenza del Consiglio dei ministri al Dipartimento per i rapporti con il Parlamento in data 7 settembre 2017.

Sullo schema dovremo acquisire dunque i pareri delle Commissioni competenti. In un secondo momento procederemo al coordinamento con la riforma del codice della nautica da diporto. Sarà prevista quindi nel codice una norma di richiamo al SISTE (Sistema telematico centrale) e allo STED (Sportello telematico del diportista), in maniera da avere un coordinamento tra i due elementi regolamentari.

In sintesi, pur permanendo dunque la massima apertura alle integrazioni che si riterranno opportune, ci sembra che siamo finalmente vicini alla metà di una riforma del settore che, come sapete, dopo aver subito una crisi profondissima negli anni precedenti, ha avuto invece una ripresa molto significativa negli ultimi tre anni, documentata anche dal grande successo del Salone di Genova che sono andato personalmente ad inaugurare. È un'industria italiana, in particolar modo è un'industria turistica molto rilevante, che credo meriti attenzione e la conclusione del relativo *iter* legislativo.

Passando rapidamente alla questione delle autorità portuali, il cosiddetto correttivo porti rappresenta una fase conclusiva della riforma portuale che, in maniera molto importante, voi avete contribuito a portare avanti e che credo sia un punto di forza delle riforme del Governo. Parliamo di una riforma che è stata ampiamente seguita e accettata dagli operatori portuali in primo luogo, anche se c'è bisogno di qualche correttivo perché, come accade normalmente, vi è la necessità di affinare alcuni strumenti.

Certi argomenti non erano stati affrontati appositamente nella prima versione, per non creare un ulteriore peso attraverso un'implementazione della riforma, per cui sapevamo già che avremmo dovuto metterci mano in un secondo momento.

Si tratta di un ulteriore tassello utile alla riorganizzazione portuale, sempre nell'ottica di portare efficacia al sistema Paese per l'Italia, interpretata come il grande molo del Mediterraneo. In questo senso credo che le azioni di integrazione, di semplificazione e di efficienza previste nel decreto consentiranno ai porti di diventare più capaci di creare occupazione, sviluppo economico ed equilibrio tra domanda e offerta all'interno dei sistemi portuali.

Ovviamente c'è sempre l'ottica di valorizzare tutto il sistema mare, in maniera tale che espliciti tutto il suo potenziale.

Vorrei ricordare che gli interventi più significativi proposti riguardano la classificazione dei porti, l'attribuzione al piano regolatore portuale del compito di definire le funzioni di ciascun porto, l'introduzione del riferimento al piano dell'organico del porto – il lavoro era uno dei temi che avevamo appositamente omesso nella prima versione della riforma – e l'inserimento di disposizioni, più che altro di chiarimento, in materia di inconferibilità e incompatibilità per i membri nominati del comitato di gestione.

Per quanto riguarda specificamente la classificazione, si è superato il regime attualmente in vigore che fa riferimento alle caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali dei porti perché abbiamo pensato che que-

ste modalità di classificazione fossero troppo complesse e non rispondessero appieno al mutato quadro costituzionale che c'è tra Stato ed enti locali. La modifica che si propone tiene conto del riparto di competenze tra Stato e Regioni, prevedendo una netta distinzione tra porti nazionali e regionali, creando quindi una netta semplificazione.

Per quanto concerne invece la revisione delle competenze di *governance*, in linea con i principi dettati dalle norme deleganti e nell'ottica di porre particolare attenzione al lavoro portuale, si è prevista in capo al Presidente dell'Autorità di sistema portuale l'adozione del piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese, previa delibera del comitato di gestione, sempre sentita la commissione consultiva, sulla base dei piani dell'impresa, degli organici, del fabbisogno lavorativo, che sono comunicati dalle imprese, di cui agli articoli 16 e 18, e dell'organico del soggetto, di cui all'articolo 17 della legge n. 84 del 1994.

Il piano è aggiornato ogni tre anni, ha un valore di documento strategico, di riconoscimento e di analisi dei fabbisogni lavorativi e non produce vincoli per le imprese, di cui gli articoli 16 e 18, salvo le proposte d'investimento effettuate dall'impresa che intende ottenere una concessione portuale con precisi impegni sui volumi di traffico e sul livello di assunzioni.

Quindi, il presidente dell'Autorità portuale, sentito il Ministero, può adottare questi piani operativi d'intervento per il lavoro portuale che sono finalizzati alla formazione professionale, alla qualificazione dei lavoratori, alla riqualificazione e alla riconversione del personale interessato. È uno strumento che credo possa aiutare a garantire maggiore flessibilità, sicurezza e maggiori garanzie ai lavoratori del sistema portuale.

Un ulteriore aspetto innovativo concerne i membri dei comitati di gestione. È stata prevista infatti l'applicazione del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39, in materia di «Disposizioni in materia di inconferibilità e incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico», ai membri del comitato di gestione.

Vorrei altresì parlare degli strumenti di pianificazione. La modifica all'articolo 15 della legge n. 84 del 1994 prevede la variante localizzata, uno strumento che può essere adottato in fase transitoria per un tempo limitato, al fine di rendere possibile la programmazione e la progettazione di interventi infrastrutturali che si rendessero necessari e indifferibili nelle more dell'approvazione dei piani regolatori dei sistemi portuali vigenti e non veicolabili, come gli adeguamenti tecnico funzionali.

Signor Presidente, nel mio intervento ho cercato di riassumere i principi e le modifiche fondamentali sui temi oggetto dell'audizione.

PRESIDENTE. La ringrazio, signor Ministro. Dichiaro aperto il dibattito.

SONEGO (*Art.1-MDP*). Signor Presidente, ringrazio anzitutto il Ministro per la presenza e per l'interlocuzione, che ritengo sia sempre molto importante. Stante la molteplicità delle materie di cui parliamo, mi soffer-

merò soltanto su un aspetto di esse, la questione del lavoro portuale, esprimendo un'opinione generale. Ritengo che rispetto all'impianto originario della legge n. 84 del 1994, in materia di lavoro portuale, l'Italia stia facendo qualche passo indietro. Mi spiego meglio: l'idea ispiratrice fondamentale della citata legge era che nei porti italiani si dovesse andare, seppure con gradualità, verso il superamento, il più possibile accentuato, delle forme di precariato e che il lavoro nei porti dovesse essere fondato sul principio che i terminalisti dovessero essere delle imprese che provvedevano al proprio fabbisogno di risorse umane assumendo tutto il personale di cui avevano la necessità, riservando, secondo quanto previsto dall'articolo 17, ad un polmone espandibile sulla base delle necessità del momento, il compito di sopperire ai cosiddetti picchi produttivi. Penso che quell'ispirazione fondamentale fosse giusta perché consentiva, da un lato, di ridurre il precariato – cosa di per sé sacrosanta – e, dall'altro, di avere maestranze con il massimo livello di professionalità e di competenza anche dal punto di vista della sicurezza del lavoro. Mi pare che in vario modo nella nostra legislazione, nel corso di questi anni, si sia derogato da questo principio fondamentale e, un po' in termini generali, *erga omnes*, per tutti i porti, un po' per qualche porto, si stiano facendo delle deroghe che hanno come risultato finale la nascita di un'estensione e di un allargamento del precariato oppure la pubblicizzazione del rapporto di lavoro dei portuali.

Vorrei perciò mettere in guardia rispetto ad un rischio perché credo sia giusto essere veritieri nell'esaminare tali questioni: il diffondersi delle cosiddette agenzie ci sta portando alla pubblicizzazione del rapporto di lavoro. Voglio essere ancora più preciso, non richiamando il caso dei porti di Gioia Tauro e di Taranto, ma il caso di Trieste.

L'agenzia di Trieste nasce con una forte partecipazione pubblica di maggioranza assoluta e con il proposito che l'autorità portuale dismetta poi almeno una parte di quella partecipazione, passando in minoranza. Tale operazione, che ha coinvolto circa 130 dipendenti dell'agenzia, ha portato alla nascita di un'organizzazione pubblica del lavoro portuale e, in termini esplicativi, quei 130 lavoratori sono diventati dipendenti dell'autorità portuale e quindi dipendenti pubblici. Pertanto, il proposito di una dismissione della partecipazione dell'autorità portuale, passando in minoranza e cedendo le quote ai privati, mi pare solamente un pio desiderio. Credo che tale operazione non riuscirà e non sarà possibile.

Gli interrogativi che io pongo sono allora i seguenti. In primo luogo, il futuro del lavoro nei porti italiani prevede una presenza così grande del precariato? In secondo luogo, il futuro del lavoro nei porti italiani è quello del rapporto di lavoro di tipo pubblico? In terzo luogo, non è invece preferibile chiedere che nei porti italiani tutti i terminalisti, nessuno escluso, come avviene per qualsiasi altra azienda, abbiano tutte le risorse umane di cui hanno bisogno e che si ricorra a quello che in maniera impropria definiamo lavoro occasionale esclusivamente e in maniera dimostrata per i picchi? Mi rendo conto di aver sollevato un problema di non poca rilevanza, desidero però sottolineare che nel corso di questi ultimi anni ci

siamo allontanati tantissimo dall'ispirazione originaria della legge n. 84 del 1994.

RANUCCI (PD). Ringrazio il signor Ministro perché, dopo molto tempo, come giustamente ha ricordato, utilizzando la terminologia del settore, siamo finalmente in porto con la riforma del codice della nautica da diporto. Non ho domande e vorrei soltanto fare alcune segnalazioni.

Signor Ministro, devo anzitutto dire che la delega è stata rispettata. Ritengo che quanto richiesto dalla nostra Commissione e dal Parlamento al Governo, sia stato rispettato. Poi, giustamente, sia le categorie sia coloro che lavorano nel settore e nelle capitanerie di porto, hanno necessità di migliorare alcune condizioni. Mi sembra che ciò sia stato fatto. C'è ancora un confronto su alcuni punti, ma devo dire con una grandissima apertura da parte del Ministero, nonché delle Capitanerie e delle stesse associazioni.

Credo dunque che, non appena ci saranno i pareri del Consiglio di Stato e della Conferenza unificata, saremo pronti a dare anche il nostro, sul quale stiamo lavorando giornalmente.

Ci tengo a sottolineare, signor Ministro, che questa non è soltanto una regolamentazione dal punto di vista burocratico, perché stiamo dando attuazione ad un codice che permetterà anche una crescita economica. In questo senso richiamo, ad esempio, quanto previsto all'articolo 3 dell'atto del Governo n. 461, in cui si parla dei *commercial yacht*, visti a volte in maniera molto sospettosa. Si tratta di navi commerciali (i cosiddetti *superyacht*), 10 o 14 delle quali – se non erro – risultano iscritte come bandiera italiana. Se faremo tutti un buon lavoro, l'apertura della possibilità dell'iscrizione al registro internazionale permetterà probabilmente a queste navi di iscriversi alla nostra bandiera, anziché a quelle di altri Paesi europei e questo è sicuramente un incentivo per la nostra economia, non soltanto per quella del mare, che ha una filiera lunghissima.

Un altro aspetto che voglio mettere in evidenza è che, al di là di tutte le semplificazioni burocratiche, che servono e sulle quali stiamo lavorando, questa delega contiene anche delle disposizioni importanti per la sicurezza in mare. Si è prevista, ad esempio, una serie di sanzioni per la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti; sono stati posti dei limiti di velocità vicino alle spiagge, ai porti, ai campi boa; è stato finalmente scritto che, dal punto di vista ambientale, possono esserci delle propulsioni elettriche e a gas.

Credo che sia stato fatto veramente uno sforzo, anche se sicuramente quello più importante sarà fare in modo che il sistema telematico centrale della nautica da diporto, di cui all'atto del Governo n. 448, corrisponda esattamente al codice della nautica. È dal 2012 che abbiamo approvato questo benedetto sistema telematico, che poi per vari motivi non ha trovato attuazione. Non penso che ci sia la responsabilità di qualcuno, anche se, dopo l'intervento del Consiglio di Stato, il provvedimento è stato rivisto ed è poi tornato indietro. Ora finalmente ci siamo e siamo pronti anche

per il parere che, se avremo tempo, potremo dare già questa settimana o al massimo i primi giorni della prossima.

A mio avviso, signor Ministro, la cosa importante è che, come ho detto, il sistema telematico sia completamente assorbito e vada a sostituire tutta la carta che non serve. Finalmente con il sistema telematico – lo ricordo a tutti – sarà possibile, solo spingendo un bottone, avere la radiografia completa della flotta navale da diporto italiana, mentre oggi è tutto scritto a penna.

Nel parere che dobbiamo rendere al Governo indicheremo una data per la partenza, che simbolicamente potrebbe essere quella del 1º gennaio 2018, anziché quella del 1º ottobre 2017 indicata nel testo, salvo poi i 24 mesi per l'adeguamento, per cui c'è un tempo.

In ogni caso, signor Ministro, credo che, sia per quello che riguarda le dotazioni di sicurezza, sia per quanto riguarda il sistema telematico e il codice della nautica, vada rivendicato l'ottimo lavoro fatto dal Governo, dal Parlamento e da questa Commissione dove, lo ricordo, su questo provvedimento c'è sempre stata l'unanimità. Sono convinto dunque – lo ripeto – che, al di là delle polemiche elettorali, prima delle elezioni il Governo, il Parlamento e tutti coloro che hanno lavorato a questo provvedimento debbano rivendicarne la bontà.

FILIPPI (PD). Signor Presidente, ringrazio il Ministro per la gradita presenza. Vorrei trattare brevemente alcuni argomenti. Per quanto riguarda innanzitutto il codice della nautica, sono di conforto le parole del relatore e, devo dire, che il provvedimento di cui discutiamo è motivo di particolare orgoglio per il nostro Gruppo parlamentare che in Commissione qui in Senato lanciò l'iniziativa della necessità di revisione del codice. Non è stata solo un'iniziativa della nostra parte politica, perché ad essa hanno aderito anche altre forze politiche, con un'unanimità che si è poi registrata in Commissione che, devo dire, è stata apprezzata. Questa sorta di primogenitura è stata poi mantenuta e confermata anche alla Camera. Esprimo dunque anche in questa occasione grande apprezzamento; oggi «siamo in porto», per cui si tratta davvero di un ottimo risultato.

Prima di entrare nel merito del provvedimento di cui sono relatore, se il Presidente me lo consente, vorrei spendere una parola sul codice della strada, che oggi pomeriggio – si spera – dovremmo sbloccare definitivamente nei rapporti con la 5^a Commissione, così da avere sul provvedimento i pareri, quali che essi siano, e risolvere la *querelle*. Ci sarà a quel punto un piccolo *summit* con il relatore, con il Governo – con il vice ministro Nencini – il Ministero dell'economia e delle finanze e la Ragoneria e la riunione conclusiva.

Dico questo perché a fine legislatura sarebbe utile riuscire a dare un segnale di attenzione che probabilmente per una serie di vicissitudini è mancato: mi riferisco all'istituzione di una giornata in memoria delle vittime della strada, sulla quale presumo che nelle prossime ore chiederemo di poter discutere in Commissione in sede deliberante.

PRESIDENTE. La richiesta sarà inoltrata oggi.

FILIPPI (PD). Faccio questo discorso perché c'è un problema di tempi: siccome la giornata è prevista per la fine di novembre e per accelerare i tempi discuteremo il provvedimento in sede deliberante, sarebbe utile che il Governo, di cui è previsto il consenso, rispondesse.

PRESIDENTE. Non sono stati presentati emendamenti.

FILIPPI (PD). Il mio era semplicemente un modo per evidenziare l'utilità che, una volta presentata al Presidente del Senato la richiesta per procedere in sede deliberante, vi sia un'immediata convergenza da parte del Governo nell'assentire alla deliberante. Mi permetto di fare questa richiesta un po' fuori sacco, ma credo che sia utile.

Venendo ora al provvedimento di cui sono relatore, vale a dire al cosiddetto correttivo porti di cui all'atto del Governo n. 455, vorrei fare una domanda, partendo da alcune brevissime premesse. Abbiamo apprezzato il percorso che è stato fatto, anche se, fin dall'inizio, era previsto che sarebbe stato necessario rimetterci le mani, perché sapevamo che la materia della legge n. 84 del 1994 era talmente complessa che, affrontando e focalizzando un solo aspetto, se ne sarebbe scombinata in qualche modo l'architettura. Indubbiamente vi erano aspetti salienti legati alla regolazione della manodopera in ambito portuale e altre questioni legate alla classificazione porti.

Direi che, nonostante le riflessioni introdotte dal collega Sonego, vi sono elementi confortanti. Utile è stata la classificazione dei porti, lo dico perché magari può passare inosservato, ma finalmente si riallinea la classificazione ad un disegno e ad una schema che è avvenuto con un precedente decreto legislativo. Utile però è stata anche la questione segnalata in maniera assolutamente puntuale e corretta dal Ministro sull'organico dei porti. È vero quello che ha detto Sonego quando ha parlato del rischio che c'è stato nel lungo processo di consunzione della legge n. 84 del 1994. Sulla manodopera portuale l'architettura definita dagli articoli 16, 17 e 18 in molte parti del Paese è venuta meno e, soprattutto, non vi è stata da parte del soggetto pubblico la forza di governare i concessionali, dando luogo a precarizzazione o a necessità di presa in carico dei dipendenti pubblici. Non credo che questo sia un buon modello, ma sono anche convinto che la potenza di fuoco e la forza acquisita dagli armatori, dai terminalisti, ormai sempre più protesi nelle dinamiche internazionali a logiche di concentrazione non solo orizzontali, ma anche verticali, abbiano determinato uno strapotere che difficilmente lo stesso Governo a livello centrale riesce a gestire.

Lo sforzo che abbiamo fatto con il decreto legislativo è stato allora proprio quello di dare una regia pubblica fortissima, direttamente collegata al Ministro e al Ministero. Dico questo perché ciò che è avvenuto nel porto di Taranto è assolutamente esemplificativo di quanto è successo nel nostro Paese.

Nel giro di pochi giorni un terminalista prende e si trasferisce, venendo meno agli accordi, alle intese e ai rapporti con il Paese, al porto del Pireo. Uno dei più grandi *terminal* d'Italia, nell'arco di due settimane diventa un deserto. È pertanto necessaria una regolamentazione perché un conto è l'architettura normativa e un conto sono i processi economici.

Io credo che l'organico porto non sia la soluzione, ma un modo di riportare trasparenza nelle regole del gioco. A ciò aggiungo anche la necessità delle concessioni demaniali, che rappresentano il vero punto reale. Dobbiamo portare un sistema, di per sé abbastanza opaco e molto incerto, ad un livello di trasparenza maggiore.

Fatta questa premessa, che mi sembrava opportuna, visto lo spunto del collega Sonego, mi permetto di porre al Ministro due questioni. Per quanto riguarda il decreto correttivo, che apprezziamo e condividiamo, avvertendone la necessità, vi è stato, nelle cronache recenti, un tarlo che a me è piaciuto poco. Prego quindi il Ministro, al di là della risposta che mi darà, di verificare i termini. In particolare viene segnalato il non rispetto dei termini previsti dalla scadenza. Parlando in maniera netta, si tratterebbe cioè di un decreto legislativo correttivo viziato perché fuori termine della delega. Sarebbe una questione abbastanza delicata e raccomando quindi attenzione ed, eventualmente se ci sono elementi e sono state già fatte delle verifiche, eventuale chiarezza al riguardo.

Vi è poi una seconda richiesta. Sarebbe utile aggiungere una piccola parte, sulla quale credo vi sia intesa anche con la Camera. Mi riferisco alla necessità di mettere un altro piccolo tassello su un tema non nuovo, ma che configura tutta la partita nuova dell'integrazione logistica e portuale. L'idea sarebbe quella di individuare nei presidenti delle autorità di sistema portuale, i soggetti che non solo promuovano, insieme alle Regioni, i sistemi logistici, ma che in qualche modo li governino. Questo è il punto. Vi è un problema di corrispondenza rispetto ai regimi differenti di manodopera, ma soprattutto vi è la necessità di lanciare l'idea legata ai servizi dei sistemi logistici, le infrastrutture necessarie, le pianificazioni opportune, per rendere i porti non *hub* stabili di appoggio delle merci, ma luoghi di transito più veloce rispetto alle destinazioni. Per far questo occorre un efficace lavoro sul campo, che raccordi pochi soggetti pubblici e molti privati. Dal punto di vista della pianificazione, la regia pubblica è in tal senso indispensabile. La struttura, l'architettura di *governance* che abbiamo definito e quindi i presidenti delle autorità portuali direttamente collegati al Ministero e al Ministro, e la Conferenza di coordinamento danno luogo a un punto di forza a livello centrale per rafforzare quella parte dell'integrazione portuale idrologistica ancora troppo debole per la nostra competizione con gli altri Paesi europei. Questa è la richiesta che mi sembra opportuno fare. Sull'altra parte raccomando invece particolare attenzione.

DELARIO, ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Desidero anzitutto ringraziare il Presidente dell'8^a Commissione del Senato perché credo che il protagonismo che avete avuto in questi anni sugli argomenti

che stiamo trattando sia stato davvero decisivo per portare a compimento i provvedimenti che stiamo esaminando. L'azione di stimolo e di costruzione da parte del Parlamento è stata decisiva sulla riforma portuale, sul codice della nautica, sul correttivo e sullo sportello telematico. Sono pertanto molto felice che si possa dare merito alla Commissione, nella giusta maniera, per il grande lavoro che essa ha svolto, anche di stimolo al Governo su questi argomenti. Arriviamo alla fine di questi schemi di decreto, con un sistema mare che negli ultimi anni ha acquisito molto più *feeling* con il Governo e con il Parlamento, comprendendo che abbiamo assunto il tema del mare in maniera molto forte e, questo, a mio avviso, è un motivo di soddisfazione sia nostra che vostra, perché ovunque io vada, nei porti e nelle varie occasioni, trovo sempre un riconoscimento dell'attenzione che il Parlamento e il Governo hanno messo a questo sistema.

Dal punto di vista generale, le osservazioni e i dubbi del senatore Sonago hanno un fondamento. Credo che noi non stiamo stravolgendo la legge n. 84 del 1994, come ha già detto il senatore Filippi, ma stiamo applicando il comma 5, dell'articolo 17, che in un qualche modo prevedeva questo tipo di organizzazione. È poi vero che nella dinamica di costruzione delle agenzie possono di volta in volta presentarsi dei casi che rischiano di diventare una specie di regola generale ma, il fatto di voler regolamentare, in questa maniera, con il piano, la questione del lavoro portuale rappresenta proprio il tentativo di evitare di uscire dalla filosofia della citata legge. Prendiamo perciò atto della segnalazione sui rischi e sulle questioni, ma credo che questo sia il nostro modo di essere in quel solco, cercando di rendere più operativo e più moderno l'approccio al tema del lavoro portuale.

Il senatore Filippi ha fatto riferimento ai termini della delega. Al riguardo siamo molto tranquilli, ma continueremo ovviamente a fare le verifiche necessarie. La ringrazio altresì per aver sottolineato l'importanza della riclassificazione. Vorrei anche sottolineare che molte Regioni stanno cercando di far affluire porti regionali nelle autorità portuali, cominciando a ragionare come dei sistemi unici. Penso, ad esempio, alla Sardegna che sta mettendo tutti i suoi porti a sistema. Questo è uno dei frutti della riforma ed è quindi molto positivo il fatto che si aumenti il livello di cooperazione tra i vari porti e tra le varie piccole realtà marittime, all'interno dell'unica pianificazione regionale e nazionale.

Dal punto di vista del codice della nautica e del regolamento, sottoscrivo tutto quello che ha detto il relatore, senatore Ranucci, che ringrazio. C'è stato un riconoscimento del fatto che abbiamo messo in campo azioni, che hanno rianimato questo settore, che ha ancora grandissime potenzialità da esprimere e credo che il recepimento della delega possa davvero dare un impulso e un ordine definitivo e sono d'accordo sul fatto che il tema dello sportello sia decisivo e non eludibile. Il nostro indirizzo è proprio quello di andare nella direzione indicata. Esprimo quindi il mio ringraziamento e spero di poter procedere rapidamente all'approvazione. Credo che il sistema mare e il mondo che gira intorno ai porti italiani siano davvero in attesa e sia confidente nel nostro lavoro.

Ancora grazie quindi per tutte le vostre osservazioni e per quelle che arriveranno.

PRESIDENTE. Ringrazio il signor Ministro. Non c'è dubbio che i nostri porti non siano stati ancora capaci di esprimere tutte le loro potenzialità. Questi provvedimenti aiutano, ma poi occorre anche che le varie istituzioni camminino di pari passo, perché solo in quel modo si potrà raggiungere un livello che non è mai stato raggiunto, nonostante i nostri 8.000 chilometri di coste, e i nostri porti che per ora si sono fatti concorrenza e, a volte anche una guerra tra poveri, anziché fare sistema. Leggo questi provvedimenti come un passo verso la necessità di fare sistema. Vediamo se ciò sarà possibile.

Ringrazio il signor Ministro per la sua disponibilità.

Dichiaro concluse le comunicazioni del Governo.

I lavori terminano alle ore 9,15.

€ 1,00