Senato della Repubblica XVIII LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO n. 16

8ª COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

AUDIZIONE DELL'INGEGNER MARIO PAOLO MEGA, NELL'AMBITO DELLA PROPOSTA DI NOMINA DEL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO

94ª seduta: martedì 1° ottobre 2019

Presidenza del presidente COLTORTI

AU 0391
TIPOGRAFIA DEL SENATO

I N D I C E

Audizione dell'ingegner Mario Paolo Mega, nell'ambito della proposta di nomina del Presidente dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 12, 14 e *passim*
CIOFFI *(M5S)* 12
D'ARIENZO *(PD)* 13
FLORIDIA *(M5S)* 13
MALLEGNI *(FI-BP)* 14
RUSPANDINI *(FdI)* 16
SANTANGELO *(M5S)* 16
SANTILLO *(M5S)* 17
MEGA . . . . . *Pag.* 3, 18

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: Forza Italia-Berlusconi Presidente: FI-BP; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva-P.S.I.: IV-PSI; Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: L-SP-PSd'Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP-PATT, UV): Aut (SVP-PATT, UV); Misto: Misto; Misto-Liberi e Uguali: Misto-LeU; Misto-MAIE: Misto-MAIE; Misto-Più Europa con Emma Bonino: Misto-PEcEB.

Interviene, ai sensi dell'articolo 47 del Regolamento, l'ingegner Mario Paolo Mega.

I lavori hanno inizio alle ore 16,05.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione dell'ingegner Mario Paolo Mega, nell'ambito della proposta di nomina del Presidente dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dell'ingegner Mario Paolo Mega, nell'ambito della proposta di nomina del Presidente dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto, ai sensi dell'articolo 47, comma 1-*bis*, del Regolamento del Senato.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso, nonché la trasmissione televisiva sui canali *web*, YouTube e satellitare del Senato della Repubblica, e che la Presidenza del Senato ha preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Avverto, inoltre, che della procedura informativa sarà redatto il Resoconto stenografico.

Cedo quindi la parola al dottor Mario Paolo Mega, che ringrazio per la disponibilità. Successivamente i colleghi potranno formulare eventuali domande.

MEGA. Signor Presidente, gentili senatori, è con un po' di emozione che comincio questo intervento, perché non è mai facile parlare di se stessi soprattutto quando lo si deve fare davanti a un consesso così importante qual è il Parlamento.

Vi ringrazio comunque dell'opportunità di spiegare di persona il percorso professionale che mi ha portato a proporre la candidatura come Presidente della Autorità di sistema portuale dello Stretto che comprenderà i porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria.

Nell'intervento illustrerò sinteticamente il mio percorso professionale di quasi trentaquattro anni di lavoro, di cui quasi venticinque nella pubblica amministrazione, e cercherò di indicare alcuni obiettivi strategici che intenderei perseguire in caso di nomina, ovviamente non senza averli approfonditi con gli altri organi della futura autorità di sistema e cioè con il comitato di gestione e con l'organismo di partenariato della risorsa mare.

La costruzione di una intesa forte con i rappresentanti delle istituzioni locali e regionali oltre che il continuo e costante ascolto degli *stakeholder* dovranno essere elementi caratterizzanti il mio eventuale mandato, convinto come sono che solo la piena sinergia tra tutti gli attori del *cluster* portuale e le istituzioni può produrre risultati e sviluppo nel sistema portuale.

Qualche brevissimo cenno su di me: ho cinquantotto anni e sono nato ad Alezio, un piccolo paese del Salento vicino a Gallipoli, dove ho cominciato a lavorare nel 1986, dopo aver conseguito, nel 1985, la laurea in Ingegneria civile idraulica presso il Politecnico di Milano ed aver svolto il servizio obbligatorio di leva come ufficiale di complemento del Genio pontieri.

Dopo i primi anni da libero professionista, ho lavorato come capo dell'ufficio tecnico in alcuni Comuni della Provincia di Lecce, interessandomi di lavori pubblici ed urbanistica.

Sono stati anni molto intensi quelli, perché erano i periodi delle prime programmazioni di fondi comunitari ed io mi specializzai a predisporre le progettualità secondo le nuove regole imposte dai regolamenti comunitari, oltre che a preparare candidature per progetti di cooperazione transnazionale che, una volta approvate, cominciarono a far capire agli amministratori di quei territori come si potessero trovare, già da allora, con questi strumenti quelle risposte che le usuali politiche di bilancio non riuscivano a dare.

Questa lunga «gavetta» presso enti di frontiera, quali possono tutt'oggi essere considerati dei piccoli Comuni del Mezzogiorno d'Italia, mi ha consentito di accumulare una poliedrica esperienza nell'attività amministrativa e tecnica che ha molto facilitato la mia partecipazione ad una selezione pubblica operata dall'allora Autorità portuale di Bari per l'assunzione di un dirigente tecnico a cui assegnare la responsabilità del servizio progettazione e lavori. Era il 2003 e da allora cominciai ad interessarmi di porti e soprattutto ad appassionarmi della portualità in tutte le sue varie sfaccettature.

Per il ruolo mi sono interessato soprattutto della progettazione e realizzazione di interventi infrastrutturali, oltre che della pianificazione portuale e strategica, nei Porti di Bari, Barletta e Monopoli. Un compito che ho sempre svolto con grande passione è stato soprattutto quello di interfaccia tecnica con gli enti del territorio e di «agente culturale» per la diffusione nelle scuole delle attività portuali, troppo spesso non conosciute e quindi non opportunamente valorizzate.

Grazie all'intesa ed il supporto con i vertici dell'allora Autorità portuale di Bari, assicurando la partecipazione a tantissimi incontri con le università, le scuole e le associazioni ambientaliste, riuscimmo a creare a Bari un clima di reciproco rispetto che consentì di far comprendere ed accettare alla cittadinanza le esigenze di potenziamento infrastrutturale del porto ed al *cluster* portuale quelle di tutela degli ambienti urbani che si trovano nelle aree limitrofe.

Tutto ciò produsse condizioni praticabili di dialogo rispetto alle contrapposizioni del passato che consentirono il miglioramento di alcune progettualità, ferme da anni ed avversate originariamente da tanti, che poi sono divenute patrimonio comune di una città che voleva crescere insieme al porto nella nuova consapevolezza della ricchezza che esso produce per il territorio.

Questo mi consente di introdurre un elemento del mio modo di essere ingegnere, non da tutti apprezzato, ma che per me costituisce invece un motivo di orgoglio. Io non credo che tutto si possa e si debba fare e che gli interventi infrastrutturali possano essere valutati per la sola fattibilità tecnica; occorre considerare anche gli impatti che questi generano sull'ambiente circostante e le conseguenze di natura sociale ed economica che ne possono derivare. Oggi, nel momento in cui si parla di lotta globale ai cambiamenti climatici, forse questi concetti sono più chiari, ma vi assicuro che non è sempre stato così ed ancora non è un approccio maggioritario.

Purtroppo spesso si ritiene sia cosa giusta prima realizzare le infrastrutture e poi deciderne l'uso. Io non ho mai condiviso questa impostazione ed, anzi, ho sempre sostenuto che una programmazione intelligente è quella che tiene conto delle reali necessità della comunità portuale e che la realizzazione di un'opera, al solo fine di aumentare l'attrattività del porto, senza che vi siano segnali che il mercato dei traffici marittimi chieda quell'intervento, rischia di bruciare risorse e di aumentare la sfiducia della cittadinanza, oltre che creare delle fuorvianti aspettative per gli stessi operatori.

A questo settore di attività se ne è aggiunto, ormai da più di dieci anni, un secondo, quello dell'innovazione tecnologica, la cui importanza è andata via via sempre crescendo, diventando, di fatto, il mio principale ed attuale impegno, con la responsabilità, nell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, del dipartimento sviluppo e innovazione tecnologica.

Quando negli anni 2006-2007 mi fu chiesto di interessarmi, oltre che del servizio tecnico dell'Autorità portuale di Bari, anche dei progetti comunitari e soprattutto di quelli che prevedevano la realizzazione di interventi di informatizzazione, colsi la sfida, anche per effetto delle mie esperienze pregresse, cercando di indirizzare le azioni al fine di produrre benefici effettivi per il mio ente.

A distanza di oltre dieci anni da allora posso dire che la sfida è stata pienamente vinta, perché sono riuscito, anche grazie alla collaborazione dei tanti colleghi che mi hanno supportato e dei tanti giovani professionisti che siamo riusciti a coinvolgere, non solo ad utilizzare tutte le risorse comunitarie che è stato possibile intercettare, ma soprattutto ad efficientare i processi operativi e dei controlli nei porti, semplificando ed accelerando procedure prima complesse e nebulose.

Non molti di voi immagino sappiano che nel Porto di Bari è attivo, ormai dal 2010, un sistema informativo denominato GAIA, che svolge anche funzioni di PCS *(port community system)* completamente progettato e

realizzato dallo *staff* dell'Autorità portuale di Bari, che ho avuto l'onore ed il privilegio di creare e coordinare, ovviamente con il supporto di società private scelte mediante procedure di evidenza pubblica che hanno sviluppato i vari *software*. Oggi il sistema fornisce servizi alla comunità portuale (enti, istituzioni, operatori e passeggeri) che molto spesso sono unici nel panorama portuale nazionale ed europeo e hanno avuto e continuano ad avere riconoscimenti anche a livello europeo.

Ricordo con piacere che durante una visita condotta due o tre anni fa da un gruppo tecnico ispettivo della Commissione europea nel porto di Bari, in materia di rispetto delle normative conseguenti all'applicazione del Trattato di Schengen e di quelle per la *Maritime* e la *Port security*, dopo l'illustrazione delle specifiche funzionalità del sistema GAIA, operate da un ufficiale della locale Capitaneria di porto, alcuni ispettori nordeuropei manifestarono il proprio stupore per le soluzioni adottate che non trovavano simili in nessun altro porto europeo.

Fra le tante funzionalità mi piace segnalarvi le più significative: GAIA, mediante una procedura di rilascio di una *security card* direttamente al passeggero in fase di *check-in* e di controllo da parte del personale di *security* al varco di imbarco, analoga a quanto avviene in aeroporto, monitora tutto il traffico passeggeri e mezzi in imbarco sui traghetti, fornendo alle Forze dell'ordine informazioni per attività preliminare di *intelligence*; impedisce, inoltre, che su un traghetto vengano imbarcati un numero di passeggeri superiore a quello consentito in quel giorno dalla classe assegnata dalla Capitaneria di porto in funzione del personale di bordo imbarcato e delle dotazioni di sicurezza operative. Queste funzionalità, che attengono alla *safety*, purtroppo sono uniche nei porti italiani e quasi sicuramente anche nei porti europei. GAIA alimenta una banca dati a fini di *security* portuale, ad esclusiva disposizione delle Forze dell'ordine operanti in porto, che consente di effettuare controlli in *real time* e in post-elaborazione, su passeggeri e mezzi in transito ai varchi portuali, oltre che in imbarco sui traghetti, con servizi di *alert* per gli agenti di polizia giudiziaria, che li attivano.

Utilizzando questa funzionalità, in occasione del tragico attentato terroristico di Parigi del novembre 2015, la Polizia di frontiera di Bari riuscì, nell'immediatezza dell'evento, a recuperare informazioni su uno degli attentatori (passato dal Porto di Bari, da libero cittadino, nell'estate precedente) che orientarono le indagini verso la periferia di Bruxelles, consentendo alla polizia belga e francese di intervenire con tempestività.

GAIA elabora i dati dell'*automatic identification system* (AIS) – si tratta di dati radio – delle navi di linea, che effettuano collegamento con il porto, utilizzando sia stazioni di ricezione proprie, sia elaborando dati forniti dalla Guardia costiera nazionale e, mediante specifici algoritmi sviluppati dallo *staff* dell'Autorità portuale di Bari, riesce a prevedere gli orari di arrivo dei traghetti in porto, fornendo strumenti di comunicazione diretta ad operatori e passeggeri, oltre che popolando in *real time* il sito *web* pubblico dell'Autorità portuale, nella parte informativa.

GAIA mette a disposizione degli operatori marittimi e degli autotrasportatori una funzionalità per la richiesta e il rilascio delle autorizzazioni di accesso in porto completamente *paperless*, con rilascio di permessi personalizzati direttamente inviabili su *device* mobili e facilmente controllabili ai varchi di controllo. I risultati raggiunti in questo settore di azione dall'Autorità portuale di Bari, anche grazie alla collaborazione di tutte le istituzioni operanti nel porto, *in primis* la Capitaneria di porto, ha fatto sì che negli anni siano stati sviluppati progetti pilota nazionali, di cui di seguito riporto solo i principali. Con il Comando generale delle Capitanerie di porto è stato sviluppato il progetto Arges *(Passengers and logistics information exchange system)*, per la creazione di un prototipo italiano di *National maritime single window*, anche con la collaborazione dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA). Con la Direzione tecnologie dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli è stato sviluppato il progetto di digitalizzazione del porto di Bari per l'integrazione del *Port community system* (PCS) GAIA con il sistema doganale AIDA (Automazione integrata dogane accise), da cui in queste settimane l'Agenzia delle dogane ha generato un progetto nazionale, per estendere i risultati in tutti i porti italiani. Con la Direzione centrale della Polizia di frontiera e con la questura di Bari abbiamo sviluppato un progetto per l'interfacciamento in *real time* del sistema di controllo degli accessi ai varchi portuali, con telecamere per il riconoscimento targhe ANPR *(Automatic number plate recognition)*, con lo SDI, che è la banca dati interforze per la sicurezza nazionale.

In queste attività il mio ruolo non è stato ovviamente quello di informatico, perché non lo sono, ma di esperto dei processi portuali e di raccordo con i vari attori, istituzionali e privati, al fine dell'individuazione non solo delle effettive necessità operative, ma soprattutto di una efficace reingegnerizzazione dei processi. Queste competenze mi sono ampiamente riconosciute a livello nazionale, con diversi incarichi in comitati tecnici, sia presso Assoporti, che presso altre organizzazioni, tanto che anche ultimamente sono stato audito dall'Agenzia per l'Italia digitale (Agid) per riferire sullo stato di attuazione dei processi di digitalizzazione della catena logistica in ambito portuale e sono stato inserito in uno specifico gruppo di lavoro nazionale all'uopo istituito.

Come ultimo elemento di questo aspetto della mia attività, segnalo che il sistema GAIA contiene anche numerose funzionalità sviluppate direttamente sui processi amministrativi dell'ente, che consentono all'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale di gestire con pieno controllo e particolare efficacia, dopo specifiche attività di reingegnerizzazione dei processi amministrativi interni, molte attività connesse al controllo delle spese, alla gestione documentale dematerializzata e al rilascio di permessi e autorizzazioni, tutto con procedure accessibili via *web* e senza utilizzo di carta, che semplificano sensibilmente il carico di lavoro per i dipendenti e per gli stessi operatori privati.

Faccio un esempio su tutti: sino a qualche anno fa – e ancora oggi in alcuni porti italiani – per ottenere un permesso di accesso ad un'area di

security, un operatore era costretto a mandare un addetto presso gli uffici dell'Autorità portuale, durante gli orari di apertura, per consegnare un certo numero di documenti (per un peso medio di circa 350 grammi di carta, secondo una nostra stima) per poi attendere dai cinque ai sette giorni per ricevere l'autorizzazione. Da alcuni anni, ormai, le richieste si fanno *on-line*, ventiquattro ore su ventiquattro, tutti i giorni dell'anno, senza più allegare documenti e ottenendo la risposta, comodamente sulla propria casella *e-mail* o sul proprio *smartphone*, nell'arco di cinque-sette minuti. Il tutto avviene nel pieno rispetto delle normative della *General data protection regulation* (GDPR) e della *security* portuale e con processi tracciati e trasparenti.

A queste attività, nel periodo che va dal gennaio del 2015 sino al luglio del 2017, quando è partita la nuova riorganizzazione dell'ente come Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, si è aggiunta quella di Segretario generale *ad interim* della soppressa Autorità portuale di Bari. In questo periodo ho dovuto svolgere tutti i compiti assegnati dalla legge n. 84 del 1994 al segretario generale e cioè, in particolare, la gestione del personale, il coordinamento della segreteria tecnico-operativa e la redazione del Piano operativo triennale 2017-2019. Sono anche stato il coordinatore del Tavolo locale dell'area logistica integrata Puglia-Basilicata, che ha prodotto il documento di pianificazione strategica approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e posto alla base della programmazione di utilizzo dei fondi del Programma operativo nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 2014-2020 per la Regione Puglia e per la Regione Basilicata.

In questo periodo ho potuto completare la mia attività di studio dei processi amministrativi delle Autorità portuali, approfondendo anche la materia del bilancio dell'ente e contribuendo alla formazione di tutti gli atti obbligatori previsti per l'ente, come i bilanci di previsione, i rendiconti di spesa, il piano operativo triennale e l'aggiornamento della pianta organica, che sono stati tutti regolarmente approvati dai Ministeri vigilanti. Segnalo di non aver mai abbandonato, nonostante gli impegni, una particolare attenzione all'autoformazione professionale e all'aggiornamento delle mie competenze, cercando di partecipare soprattutto ai corsi specialistici messi a disposizione dalla Scuola nazionale dell'amministrazione, convinto come sono che solo la conoscenza approfondita delle normative e delle buone prassi può aiutare un dirigente pubblico ad operare in maniera efficace ed efficiente.

Tutto quello che, sino a questo punto, ho cercato sia pur sinteticamente di descrivere è il bagaglio culturale, professionale ed etico, che metto a disposizione del nuovo ruolo di presidente dell'Autorità portuale dello Stretto, qualora la procedura si concludesse positivamente. Si tratta di una sfida non di poco conto, perché il nuovo ente dovrà unificare, in un'unica visione strategica e operativa, le attività dei porti frontalieri della Sicilia e della Calabria, che sono attraversati da milioni di passeggeri all'anno, che oggi operano in maniera autonoma e molto spesso non coordinata.

La procedura di istituzione della nuova Autorità di sistema portuale (ADSP) è stata lunga e complicata e si è conclusa dopo quasi due anni dalla prima attuazione della legge di riforma della portualità italiana, ovvero la riforma Delrio del 2016, che aveva istituito solo 15 ADSP e aveva previsto che il sistema della Stretto fosse amministrato in uno con quello afferente al porto di Gioia Tauro. Non entro nel merito delle analisi politiche che hanno seguito questa istituzione, ma non posso non rilevare come il sistema portuale dello Stretto, per la sua specificità e per l'entità degli spostamenti di passeggeri, che si verificano quotidianamente, meriti una gestione attenta e dedicata, che solo un ente all'uopo incaricato può svolgere con la dovuta efficacia. Parliamo di un sistema di porti che deve assicurare la continuità territoriale non tra due Paesi dell'Unione europea, ma tra Regioni dello stesso Stato e che non può continuare ad alimentare la separazione, invece che ridurla.

Dalle statistiche ufficiali fornite dall'Autorità portuale di Messina, nel 2018 sono transitati dal porto di Messina circa 11.127.000 passeggeri, oltre a circa 354.000 crocieristi. Se si considera che occorre registrare lo stesso numero di transiti anche per i corrispondenti porti calabresi di Villa San Giovanni e di Reggio Calabria, si ottiene un numero di transiti di passeggeri nel futuro sistema portuale dello Stretto di oltre 22.000.000 di unità di utilizzo banchina, che lo pone in classifica come primo assoluto in Italia. L'impatto di questi transiti, come è ben noto a chi fa il pendolare (mediamente almeno 6.000 spostamenti al giorno, secondo stime non ufficiali di fonte universitaria), è molto alto sia per le infrastrutture sia per gli stessi passeggeri, costretti spesso anche a lunghe attese in condizioni meteo non sempre favorevoli e con poche strutture di protezione e accoglienza. Per non parlare del problema – più volte segnalato anche con interrogazioni parlamentari – della mancanza di un coordinamento costante ed efficace tra le programmazioni orarie di traghetti e aliscafi con quelle dei treni a lunga percorrenza verso e dal continente, che crea disservizi non da poco agli utenti. E che dire del lamentato costo elevato dei passaggi in traghetto quando si ha l'auto al seguito, pur in presenza di importanti fondi dedicati a sostenere la continuità territoriale per i cittadini siciliani?

So bene che in molti casi si tratta di competenze che non sono in capo al Presidente dell'attuale Autorità portuale, né lo saranno per quello dell'Autorità di sistema portuale, ma è certo che su questi temi occorrerà individuare modalità di sostegno alle richieste di attenzione da parte dei cittadini interessati, perché si tratta certamente di problematiche complesse che costituiscono una criticità e un vincolo allo sviluppo anche imprenditoriale dei territori. Si potrebbe partire utilizzando appieno lo strumento dell'articolo 6, comma 4, lettera *d)*, della legge n. 84 del 1994, che assegna all'ADSP il coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale, rivendicando che tale coordinamento abbia un significato reale e concreto. Credo sarebbe anche opportuno e utile coinvolgere direttamente gli utenti nella gestione

della mobilità, recuperando modelli di programmazione e controllo analoghi a quelli delle positive esperienze delle comunità dei trasporti nordeuropee.

Sono partito dall'*asset* principale dei porti dello Stretto, quello passeggeri, che merita un'attenzione specifica per la peculiarità dei soggetti coinvolti (anziani, bambini, malati, quindi persone e non pacchi o *container)*, ma certamente non meno importante dovrà essere l'attenzione ai traffici commerciali nei porti, e in quello di Milazzo in particolare, soprattutto in un momento in cui l'attivazione delle Zone economiche speciali potrà consentire di disporre di nuovi meccanismi per incentivare gli insediamenti produttivi e i conseguenti nuovi traffici marittimi.

Come dicevo, non è questo il momento per andare oltre nella disamina delle problematiche evidenziate né per indicare le possibili soluzioni, ma ho voluto partire da questi temi, come quello di una efficace politica a sostegno della continuità territoriale, perché ritengo che spesso occorra mettere al centro dell'azione amministrativa i problemi degli utenti e non solo i grandi progetti infrastrutturali, soprattutto quando la loro risoluzione può comportare un aumento della qualità della vita per chi utilizza i porti, ma anche per i cittadini delle città che li ospitano. Da un lato, quindi, attenzione alle piccole cose e alla qualità dei servizi resi agli utenti; dall'altro, un'azione generale per il riposizionamento del sistema portuale dello Stretto all'interno dello scenario trasportistico regionale e nazionale.

Sono numerose le sfide che in questi anni siamo tutti tenuti ad affrontare e a cui anche l'ADSP dello Stretto non potrà sottrarsi come istituzione del territorio, la cui azione incide, spesso in maniera considerevole, sulla vita quotidiana delle città afferenti ai porti del sistema. *In primis*, la lotta ai cambiamenti climatici, che dovrà vedere un contributo importante mediante la redazione del Documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale con il fine di perseguire specifici obiettivi per la riduzione delle emissioni di CO_2 (come previsto dall'articolo 4-*bis*, comma 2, della citata legge n. 84 del 1994).

Sappiamo che alcune ricerche, anche abbastanza recenti, segnalano la gravità delle emissioni dei propulsori navali tradizionali alimentati con combustibili fossili e come questo problema sia particolarmente sentito nello Stretto per il grande numero di navi che lo attraversano e che sostano nei suoi porti.

È il momento di affrontare con decisione il problema individuando soluzioni che, d'intesa con le Regioni e il Governo nazionale, tendano alla riduzione delle emissioni, senza sacrificare eccessivamente le legittime aspettative degli armatori per la tutela dei propri investimenti.

Altra sfida è il sostegno allo sviluppo dell'economia circolare per la riduzione della produzione di rifiuti anche in ambito portuale e dell'economia marittima, per una transizione verso un nuovo uso della costa e delle risorse del mare e della logistica integrata, per il supporto ad una moderna *supply chain* in cui i servizi logistici dovranno operare all'interno

di un quadro di integrazione dei processi economici, regolamentativi, istituzionali e territoriali.

Fondamentale sarà avviare presto la redazione del Piano regolatore di sistema portuale (anche questo previsto dalla legge n. 84) e in particolare del Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) con cui dovranno essere coordinati tutti i piani regolatori portuali dei porti del sistema.

In questo campo, non secondario dovrà essere l'impegno, insieme al Governo nazionale, a quelli regionali e alle rappresentanze elettive dei territori al Parlamento europeo, per ottenere, in sede di revisione e aggiornamento della strategia comunitaria delle reti TEN-T, a che il sistema portuale dello stretto sia considerato, nella sua unicità, come porto *core*. Ciò consentirebbe di accedere a finanziamenti dedicati, quali quelli del fondo CEF, per migliorare infrastrutture e servizi, ma soprattutto di assicurare politiche integrate di intervento a supporto della continuità territoriale nelle diverse modalità di trasporto.

Ho lasciato per ultimo, non perché lo consideri un argomento di minore importanza (come la mia storia professionale testimonia), ma per dedicarvi un'attenzione particolare, il tema della transizione al digitale dell'ADSP e delle politiche di sostegno alla *digital transformation* dell'area dello Stretto. La nuova rivoluzione industriale in atto, conseguente alla sempre maggiore disponibilità delle nuove tecnologie digitali e del *web*, non può non vedere i territori periferici come protagonisti e i porti in particolare come catalizzatori di buone prassi.

Sino a qualche anno fa si è spinto per lo sviluppo di città intelligenti *(smart city)* per poi rendersi conto che avere solo la parte istituzionale/pubblica all'avanguardia non produce benefici concreti per il territorio. Oggi parliamo, invece, di territori intelligenti *(smart landscape)* in cui tutti gli attori, sia pubblici che privati, sono coinvolti in un unico piano di transizione digitale. L'aggiornamento del 2019 del piano triennale 2019-2021 per l'informatica nella pubblica amministrazione ha previsto un'azione specifica in questo settore che dovrà vedere anche i porti in prima linea.

Una ADSP pronta a essere *partner* di questo nuovo modello di sviluppo dei territori è una grande opportunità, oltre che una necessità di legge, perché vuol dire mettere in atto modelli organizzativi moderni che pongono al centro la reingegnerizzazione di tutti i processi amministrativi semplificandoli e velocizzandoli. La quantità di servizi che potranno essere attivati è difficilmente prevedibile perché si apriranno anche margini di azione per le imprese private che potranno, a loro volta, creare nuovi servizi per operatori e cittadini agevolando l'interazione con la pubblica amministrazione e facendo fare un grande salto avanti alla produttività delle aziende.

Operare per la totale transizione al digitale dell'ADSP vuol dire altresì, da un lato, mettere in campo azioni per una effettiva amministrazione trasparente dell'ente – principio cardine per uno come me che ritiene che la corretta gestione di fondi pubblici sia un elemento fondante dell'azione amministrativa – e, dall'altro, supportare lo sviluppo di politi-

che territoriali e nazionali, che favoriscano la cittadinanza digitale e la piena partecipazione della collettività ai processi decisionali e alla pianificazione dello sviluppo del territorio. In questa visione dovrà anche essere orientata la crescita professionale e numerica del personale dell'ADSP dello Stretto che dovrà trovare il potenziamento delle strutture territoriali di gestione dell'operatività portuale (con la creazione di un ufficio territoriale portuale in ciascun porto del sistema) e al contempo l'inserimento di nuovi profili professionali *digital-oriented* che facciano fare all'ente un salto di qualità sia nella gestione amministrativa che nella erogazione dei servizi, in totale sinergia con il sistema universitario e della ricerca delle Regioni interessate.

L'Autorità di sistema portuale dello Stretto può diventare un pilota nazionale nel settore con l'ambizione di trascinare lo sviluppo di nuove *start-up* a supporto della logistica integrata e della gestione degli ambiti portuali e costieri.

Mi scuso se ho impegnato troppo tempo e vi ringrazio per l'attenzione. Resto a disposizione per domande o chiarimenti.

PRESIDENTE. La ringrazio per la sua esposizione.

CIOFFI *(M5S)*. Signor Presidente, ho ascoltato con particolare interesse la relazione dell'ingegner Mega, che ha trattato aspetti a mio avviso assolutamente importanti, soprattutto nell'ultima parte, quando ha parlato di digitalizzazione del sistema. Penso che sia un'opportunità straordinaria che il nostro Paese non può e non deve perdere; non solo, dobbiamo essere il traino e lavorare su questo tema, perché in un sistema portuale così densamente trafficato, può essere un grande valore aggiunto.

Mi permetto di suggerire che il Consorzio interuniversitario nazionale per l'informatica (CINI), che raggruppa tutti i professori d'informatica del Paese, ha il laboratorio di *smart city* proprio a Messina. Pertanto, siccome in quella città sono state implementate alcune soluzioni molto interessanti, elaborate proprio dal nostro sistema di ricerca universitaria, considero molto interessante interagire con quello che già c'è, invece di pensare sempre a inventare qualcosa di nuovo. Peraltro noi ingegneri siamo sempre molto attenti a queste cose e vedo che lo è anche lei. Forse è interessante fare questo.

Ci sono poi begli esempi di transizione dal punto di vista della sostenibilità, anche in Nord Europa, di traghetti alimentati con energie sostenibili; se dovessi mai scegliere, preferirei l'idrogeno. Sarebbe poi molto interessante valutare come l'Autorità di sistema portuale può esser d'aiuto per lo sviluppo dell'energia da corrente marina, visto che l'unica zona in Italia dove c'è un'anomalia positiva che permette una produzione concreta ed efficace di energia marina, soprattutto con i sistemi ad aliante (non voglio fare l'ingegnere ora, ma questo è un brutto vizio della mia categoria), è proprio nello Stretto. Mi riferisco ad energia prodotta da cor-

rente che potrebbe essere utilizzata per produrre idrogeno da usare in un sistema con celle a combustibile e quindi con motori elettrici. Mi permetto umilmente di dare qualche suggerimento, invitando a capire come si può aiutare l'impresa privata ad essere parte attiva in questo gioco molto importante. Vi è poi tutto il tema del gas naturale liquefatto (GNL).

Visto che avete parlato lungamente del sistema di Gestione avanzata ed integrata dell'anagrafica (GAIA), vorrei sapere se avete mai pensato di inserire anche sistemi di riconoscimento facciale, che sono molto utili per tantissimi aspetti. Nel mondo si fanno tante di queste cose, l'Italia ha grandi capacità e all'interno del laboratorio del CINI troverà sicuramente chi si occupa di questi temi; peraltro, anche sul tema dell'intelligenza artificiale troverà grandi e specifiche competenze.

Le chiedo inoltre se è pensabile che il sistema di cui ci ha parlato possa essere un progetto pilota da estendere a tutte le Autorità di sistema portuale, magari centralizzando un *database* nei futuri poli strategici nazionali dove dovremo stoccare i dati sensibili. Mi sono dunque permesso di sottoporre alla sua attenzione una serie di suggestioni rispetto alle quali gradiremmo sentire il suo parere.

FLORIDIA *(M5S)*. Signor Presidente, più che porre una domanda vorrei condividere una riflessione con la Commissione presso la quale oggi sono ospite per qualche ora.

Per quanto riguarda l'area dello Stretto si è sempre parlato di ponte, ma in realtà non si è mai parlato di «unire». A mio avviso, aver sentito l'ingegner Mega parlare di continuità territoriale e di unire i due estremi della Calabria e della Sicilia, così come il parlare in maniera univoca e complessa del mondo digitale, dell'attenzione ambientale, della tutela delle persone e anche dello sviluppo economico del territorio, in questo momento è il miglior ponte possibile. Innanzitutto facciamo ripartire, in maniera armoniosa e complessa, un territorio molto particolare che aveva bisogno di un'unica visione.

Vorrei quindi sottolineare l'interesse con il quale l'ho ascoltata, proprio perché è riuscito a coniugare temi che di solito camminano parallelamente senza incontrarsi, come ad esempio ambiente e sviluppo, persone e aziende. Speriamo che la sperimentazione di una sedicesima Autorità portuale, che mette insieme tutte queste molteplicità in un territorio così particolare, possa davvero funzionare, perché il territorio ne ha particolarmente bisogno da decenni.

D'ARIENZO *(PD)*. Signor Presidente, innanzitutto ringrazio l'ingegnere per le informazioni che ha riferito. Condividendo le osservazioni emerse finora, vorrei dire che ho sempre pensato che i porti e gli interporti siano il motore dello sviluppo e della crescita di un determinato territorio; pertanto, avendo letto dalla sua relazione i numeri dei transiti dei passeggeri (spero che siano altrettanto numerose anche le tonnellate di merci in quella località), spero che possano servire da volano per la crescita del ter-

ritorio, che sicuramente sarà possibile se tutti gli enti dell'area faranno la loro parte.

In un punto della relazione lei ha fatto riferimento alla legge n. 84 del 1994 che delinea il coordinamento nelle aree di competenza dell'Autorità. Questa è una buona cosa, al di là di alcuni compiti molto politici e della necessità sciogliere alcuni nodi, tra cui la progettazione, la programmazione di alcune infrastrutture e la digitalizzazione, su cui si sono intrattenuti anche altri colleghi.

La mia domanda è la seguente: dalla lettera indirizzataci dal Ministro ho letto che la Sicilia si è opposta alla sua nomina; le chiedo quindi se ha già avviato dei contatti e se ha già avuto manifestazioni d'interesse nei confronti degli enti siciliani, affinché possa utilmente esercitare il compito di cui alla legge n. 84 del 1994; in altre parole il coordinamento nelle aree di competenza, per fare in modo che si possano coordinare tutti gli interventi a sostegno della crescita.

Non conosco il porto dello Stretto; a livello di retroporto lei ha fatto riferimento alle reti di trasporto transeuropee; sapendo che non c'è l'Alta velocità, le chiedo se sappia a che punto sono le progettazioni sul territorio per favorire il transito delle merci sulla ferrovia.

PRESIDENTE. Se non ci sono altri interventi, vorrei fare anche io un paio di domande, perché certamente l'ulteriore semplificazione delle pratiche amministrative è importante e da questo punto di vista la digitalizzazione della catena logistica svolgerà un ruolo sicuramente importante.

Per quanto riguarda l'interoperabilità del porto, confesso che non conosco il porto, perché non ci sono mai stato, anche se recentemente abbiamo iniziato a girare per i porti italiani, perché sappiamo che la portualità porta con sé un valore aggiunto e sta avendo sviluppi enormi anche dal punto di vista economico, con valori che arrivano al 6 e all'8 per cento annui di crescita. Vorrei quindi sapere se l'interoperabilità dell'area crei problemi e se abbia bisogno di soluzioni.

Il senatore Cioffi ha parlato dell'idrogeno, ma credo che attualmente il carburante maggiormente utilizzato sia il gas naturale, anche se in prospettiva speriamo tutti che si sviluppi l'utilizzo dell'idrogeno. Ci sono problemi da un punto di vista dello stoccaggio e della distribuzione del gas naturale a Messina? Cosa è stato fatto per l'ambiente per quanto riguarda le emissioni di zolfo? È infatti uno dei problemi maggiori che interessano i porti, soprattutto se ci sono venti che soffiano verso la città.

MALLEGNI *(FI-BP)*. Signor Presidente, non vorrei ora spezzare il fantastico idillio che ci ha avvolto tutti e che mi ha reso felice in questa seconda parte della giornata sull'indicazione che i colleghi hanno voluto dare rispetto al suo *curriculum;* anzi, le faccio i miei complimenti per il lavoro svolto. Vorrei però sollevare una questione. Noi facciamo politica e di quella ci occupiamo; qualcuno è ingegnere, qualcun altro è geologo e altrove saremmo andati a fare gli ingegneri e i geologi. In Senato e alla Camera si fa politica, poi se si hanno delle competenze specifiche tanto

meglio: si mettono a disposizione degli altri e si riescono a portare a casa i risultati.

Vorrei sollevare una questione, che peraltro ha appena sfiorato il collega D'Arienzo, quando ha detto che spera che anche i traffici merci siano di altrettanto valore. Allora vi do una notizia tragica: il porto di Bari non è ultimo, perché prima di Bari ce ne sono altri tre o quattro per quanto riguarda l'Italia, ma, se fosse una corsa di biciclette, arriverebbe dopo l'ambulanza. Avete presente quando c'è una corsa di bicicletta e l'ambulanza è l'ultimo mezzo che parte? Ovviamente questo non per colpa dell'ingegnere Mario Paolo Mega, ci mancherebbe.

Il tema è quello della funzionalità dei porti italiani rispetto a un'economia sui porti europei, sia del Nord d'Europa che dei porti del Mediterraneo, che ci vede in fondo alla classifica, fatta eccezione per Gioia Tauro che per un periodo è rimasta al *top* e poi si è fatta passare avanti. La questione è quello che vogliamo dai nostri porti e la voglia di mantenere i nostri porti a proprietà, gestione e ad identità italiana, perché adesso va abbastanza di moda, in giro per l'Europa e tra i Paesi extra-europei del Mediterraneo, prendere i porti e svenderli, di solito alla Cina o a organizzazioni cinesi di gestione del sistema portuale. Se in termini di flusso di merci la classifica vede il porto di Bari, dove lei ha lavorato, agli ultimi posti, al contrario, come porto turistico, il porto di Messina (dove lei prenderà servizio come Autorità portuale, se verrà trovata la quadra tra le esigenze delle Regioni e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) è ai primi posti. Quindi è importante ma non qualificante per il sistema portuale italiano, o meglio europeo.

Vi è una questione che non ho scorto nella sua prospettiva di lavoro, al di là di temi cari ai miei colleghi del Movimento 5 Stelle, che si entusiasmano come matti quando sentono parlare di digitalizzazione o di aspetti ambientali. Non è che a noi dispiacciano questi temi, ci mancherebbe altro, ma vorrei sentir parlare di sviluppo economico, di movimentazione di merci e di qualificazione delle navi. Vorrei sentire parlare – sì in quel caso – di ambiente in relazione all'utilizzo di navi (non imbarcazioni, perché il termine «imbarcazione» qualifica una metratura inferiore) che abbiano le qualità ambientali necessarie per potere navigare sicuramente nelle acque del Mediterraneo e non solo. Sono aspetti essenziali che non dipenderanno da lei.

Approfitto di questa occasione perché rimanga agli atti della Commissione, perché è un argomento su cui – come abbiamo detto molte volte – ci dobbiamo interessare. Sicuramente deve interessare l'attività di Governo e tutti noi che non ci dobbiamo sottrarre assolutamente alla responsabilità e contribuire, ciascuno per la propria parte, per dare un ruolo al sistema portuale nazionale che, con quasi 8.000 chilometri di coste e porti importanti e ben collocati dal punto di vista delle rotte commerciali, potrebbe avere spazi notevoli che potrebbero accrescere il sistema economico nazionale e dare lavoro. A me fa piacere che ci sia una prospettiva

di assunzioni nell'area portuale di Messina, ma non è quello il tema, bensì è fare arrivare merci in più, dare servizi maggiori e garantire quello che talvolta persino i porti del Nord Africa garantiscono, mentre noi non siamo in grado di offrire.

Ho approfittato della sua presenza intanto per farle un «in bocca al lupo», augurarle che si risolva presto la diatriba con la Regione siciliana e lei possa presto prendere servizio come Autorità. La prego: si faccia da promotore e stimolo per le necessità reali dell'economia del Paese che gravitano anche all'interno del sistema portuale.

RUSPANDINI *(FdI)*. Signor Presidente, ha ascoltato la lettura dell'ingegnere Mega. Chiaramente non abbiamo elementi per approfondire, se non quelli – come diceva il senatore Mallegni – che fanno riferimento a considerazioni più vaste e inevitabilmente legate allo sviluppo della nazione. Questa visione più vasta sembra essere assente, nel momento in cui ritengo che si proceda soltanto a colpi di proclami.

Il ministro Costa del Movimento 5 Stelle era partito con una crociata, ma alla fine tante considerazioni restano tali e lo si vede in questa ampia e ampiamente discussa ricerca del compromesso, per cui lavoriamo sempre sui compromessi. Un altro compromesso che mi sembra vada tanto di moda è quello di coniugare sviluppo economico e attenzione per l'ambiente. Credo che il ministro Costa in questo abbia ampiamente deluso le aspettative; vengo da una terra, come la Valle del Sacco, che il ministro Costa aveva giurato di dover visitare e conoscere meglio. Aveva anche additato negli uomini del PD i veri responsabili della catastrofe ambientale. Oggi Costa governa con Zingaretti. La politica supera i proclami e le considerazioni.

Non vedo nessun tipo di novità in quello che diceva e questa sintesi tra attenzione all'ambiente e sviluppo industriale non si vede. Così come non si vede una visione, che credo sia complessiva del sistema portuale nazionale, che manca da decenni. Questo certamente non è colpa vostra. L'Italia è una penisola immersa nel Mediterraneo e dovrebbe meritare un'attenzione primaria rispetto a questi temi. Dovrebbe inseguire come stella polare lo sviluppo di queste politiche per il suo rilancio. Non mi sembra che ci sia – lo dico con grande serenità – un'inversione di tendenza, se non a parole. Non si vede niente, semplicemente perché il tema non è stato trattato. Questo Governo non dimostra di aver messo al centro il sistema portuale. Siamo fuori tema rispetto a questo. Cogliamo l'attenzione e questo pretesto per lanciare qualche messaggio, che poi è il nostro compito.

SANTANGELO *(M5S)*. Signor Presidente, da siciliano sono rimasto particolarmente colpito dal punto della continuità territoriale e credo che l'ingegnere abbia evidenziato questo aspetto perché è di fondamentale importanza per i siciliani, che si trovano molto spesso bloccati in quel tratto di Paese mentre cercano di raggiungere l'altra parte, ma anche per i calabresi. La sensibilità che ha dimostrato è molto importante.

Vorrei formularle un invito in particolare. Ho visto che ha toccato la tematica ambientale, che non è soltanto una questione che va di moda, ma è una delle nostre emergenze principali e l'avervi posto l'accento mi fa pensare a uno dei territori italiani, come Milazzo, che ha grosse problematiche ambientali. Le chiedo se su questo abbia intenzione di fare particolari interventi.

Per quanto riguarda l'intervento del collega, senatore Mallegni, vorrei specificare che la questione della diatriba iniziale con le Regioni è stata risolta, come vuole la legge, e il Consiglio dei ministri ha potuto deliberare lo scorso 7 agosto. Questo è il motivo per cui oggi ci troviamo, qui in Senato, a discutere dell'eventuale nomina dell'ingegner Mega: i passaggi sono stati tutti ottemperati, così come prevede la legge. Auguro dunque buon lavoro al nostro audito.

SANTILLO *(M5S)*. Signor Presidente, vorrei formulare i miei migliori auspici all'ingegner Mario Paolo Mega, per il ruolo che si appresta a ricoprire, spero a seguito di un voto che sia il più collegiale possibile. Egli si appresta infatti a svolgere un'attività molto difficile.

Voglio soffermarmi in particolare su due questioni, prendendo spunto da quanto detto dai colleghi dell'opposizione e in particolare dal collega senatore Ruspandini, che ha giustamente evidenziato, tra i vari problemi nazionali, quello del trasporto portuale; ci mancherebbe che non lo si facesse, anche perché c'è una normativa da aggiornare.

Vorrei a tal proposito sottolineare che il Senato, in particolare la presente Commissione, sta visitando le diverse realtà portuali, per analizzare e studiare nel dettaglio le attività che ruotano intorno ai porti. All'interno di questa attività abbiamo visitato anche i porti di Messina, di Milazzo e dell'isola di Lipari e, in particolare, voglio evidenziare la criticità ambientale – rilevata poco fa dal collega senatore Santangelo – soprattutto a Milazzo, causata dalla presenza di petroliere, che non solo arrecano danno al paesaggio, ma costituiscono un pericolo incombente su tutta la costa. Desidero quindi invitare il nostro audito a verificare nel dettaglio che tutto sia fatto nel migliore dei modi, a protezione della costa della Sicilia e del Paese. In particolare chiedo se sia possibile diminuire il carico di criticità legato a tale traffico.

Per quanto riguarda l'isola di Lipari, bisogna capire come sia possibile cercare di concedere una certa autonomia gestionale, anche al di là del periodo estivo, perché è chiaro che il carico estivo riguarda soltanto i passeggeri, mentre sul resto hanno poco da fare.

Per quel che riguarda Messina, sono rimasto molto colpito dal traffico intenso di navi, con elevato rischio di incidenti: si tratta di una problematica di cui pure dovrà farsi carico. Voglio chiedere inoltre al nostro audito che possibilità ci sono a proposito della ricerca relativa alle correnti marine, che ha citato nel suo intervento il collega senatore Cioffi.

Chiedo infine al nostro audito di sollecitare gli organi preposti, affinché possano quantomeno riuscire a capire quali sono le priorità di intervento di ordine infrastrutturale, al fine di collegare il commercio portuale

a tutte le infrastrutture del nostro Paese, a partire ovviamente dall'autostrada Salerno-Reggio Calabria, che penso sia l'opera più coinvolta da questo tipo di ragionamento. Rivolgo dunque al nostro audito i miei migliori auguri per il compito a cui è chiamato.

PRESIDENTE. Se non ci sono altre richieste di intervento, cedo la parola all'ingegner Mario Paolo Mega.

MEGA. Cercherò di rispondere alle varie sollecitazioni, che sono state proposte. Di certo il riferimento alle strutture universitarie e di ricerca è fondamentale. Ho letto che effettivamente a Messina c'era un laboratorio di *smart city* ed è evidente che il mio richiamo alla previsione degli *smart landscape* nel Piano nazionale per l'informatica nella pubblica amministrazione fa riferimento a questo fatto e alla possibilità di coniugare soluzioni pensate per il territorio, su cui sicuramente il laboratorio si sarà applicato, con i possibili sviluppi per il porto.

Per quanto riguarda il problema, che è stato sollevato da diversi senatori, delle modalità di alimentazione delle navi, ricordo che da qualche tempo il naviglio mondiale è obbligato a ridurre l'utilizzo di carburanti o addirittura a modificarne la tipologia: quando si arriva sotto costa, infatti, si devono utilizzare carburanti con basso contenuto di zolfo. Ormai le nuove navi sono essenzialmente costruite per essere alimentate a gas naturale liquefatto (LNG). In Italia esiste un piano nazionale, che prevede che in ogni porto *core* ci sia almeno un deposito di LNG. Tenete presente che, fino a che non sarò eventualmente nominato, non potrò accedere ai documenti dell'ente e quindi, dalla mia designazione, ho potuto approfondire solo quello che si legge sulla stampa. Ho letto quindi che sono sul tavolo progetti in ordine alla possibilità di realizzare questo deposito anche a Messina.

Probabilmente bisogna ragionare in un'ottica maggiormente di sistema, che vada anche oltre il sistema portuale, perché si sta pensando di realizzare qualcosa del genere anche ad Augusta e quindi, data la vicinanza, qualora al porto di Messina non fosse possibile realizzare l'impianto di stoccaggio, si potrebbero comunque creare le condizioni per mettere a disposizione delle future navi questo tipo di carburante, magari attraverso l'utilizzo di bettoline.

Per quel che riguarda le altre modalità di produzione di energia, ricordo che la legge n. 84 del 1994, recante il riordino della legislazione in materia portuale, prevede la redazione di un piano energetico e sarà dunque proprio quello il momento di individuare le possibilità, all'interno del porto, da un lato per ridurre le emissioni e, dall'altro, per cercare di avere una produzione energetica che tenda a rendere il porto in grado di autoprodurre quasi tutta l'energia di cui ha bisogno. Si tratta sicuramente di sollecitazioni importanti.

Per quanto riguarda il sistema di Gestione avanzata ed integrata dell'anagrafica (GAIA) e la possibilità che diventi un prototipo, probabilmente il tema della digitalizzazione – e quindi dello sviluppo dei sistemi informativi nei porti – necessiterebbe per essere affrontato di molto più tempo di quello a mia disposizione in questa sede. A Bari abbiamo sviluppato un esempio, ma ce ne sono altri in Italia, altrettanto validi. Probabilmente, anche cercando di capire come debba essere esattamente definito il ruolo di UIRNet e del concessionario della piattaforma logistica nazionale (PLN), questo è il momento di definire quale deve essere il futuro della digitalizzazione dei porti, perché è chiaro che offrire servizi digitali oggi è fondamentale.

Mi collego a questo per rispondere a chi lamenta la mancanza, nella mia relazione, di contenuti relativi allo sviluppo economico. Intanto ricordo che sono candidato alla presidenza di un'Autorità di sistema – che già non sarà un compito da poco – e non a fare il Ministro. È chiaro che le visioni di carattere nazionale in questo momento non mi appartengono, anche perché rischierei di risultare abbastanza presuntuoso. Tuttavia, c'è da dire che i porti da soli non producono sviluppo e non sono soggetti che generano attività produttive o industriali, ma devono supportare il territorio e i territori, perché attraverso i porti possano svilupparsi traffici di materie prime per la lavorazione, o di prodotti finiti per l'esportazione. Questo è il nostro compito.

Spesso si pensa che il porto da solo possa creare condizioni di sviluppo. I governi precedenti, con l'istituzione delle Zone economiche speciali, hanno cercato di introdurre taluni strumenti nelle aree adiacenti ai porti – prevedendo addirittura la presenza obbligatoria di un porto all'interno di ogni ZES – idonei ad attrarre investimenti. La finalità è certamente quella di supportare le imprese dal punto di vista degli incentivi di natura economica e fiscale, mentre la parte amministrativa dell'Autorità portuale mira a creare le condizioni perché i processi autorizzativi siano velocizzati attraverso una semplificazione delle procedure.

Quanto al fatto che il porto di Bari sia l'ultimo in graduatoria, questo è certo: ogni porto – dei quasi 120 porti commerciali che esistono in Italia – svolge una propria funzione, che è caratteristica del territorio in cui quel porto insiste. Spesso il porto nasce in funzione di un'esigenza del territorio: Gioia Tauro, che indichiamo come grande porto commerciale, non è nato con questa finalità, ma come porto industriale per un sistema industriale che non è mai partito, e all'improvviso è stato convertito. Lo stesso potremmo dire per il porto di Taranto.

Quello che mi fa stare tranquillo rispetto alla possibilità di affrontare nel giusto modo le problematiche dello Stretto, sulla base delle mie esperienze, è che una delle principali tipologie di traffico del porto di Bari è quella che avviene sui traghetti; mi riferisco in particolare al Ro-Ro, al traffico non accompagnato, che secondo le statistiche (che sono consultabili) ha registrato percentuali di crescita a due cifre oramai da diversi anni,

anche per effetto della velocizzazione e semplificazione delle procedure che siamo riusciti a mettere in campo proprio con i servizi tecnologici. È quindi evidente che riuscire a migliorare la creazione e la gestione di servizi in modalità moderna è uno strumento in mano agli operatori. Ad ogni modo l'Autorità è un ente che governa un porto e non governa le aree industriali.

È vero che i traffici nel porto di Milazzo sono pari a circa 22 milioni di tonnellate, un dato molto simile a quello dei passeggeri, ma si tratta essenzialmente di rinfuse liquide e quindi prodotti petroliferi. Come per Augusta, Trieste o altri grandi porti c'è il problema dell'impatto delle petroliere.

Penso sappiate che lo Stretto di Messina, dal punto di vista della navigazione marittima, è la più importante area controllata dalla guardia costiera in *real time*; quindi tutte le tracce delle navi vengono seguite proprio perché c'è un traffico di passaggio nello Stretto ben superiore rispetto a quello che interessa i porti del sistema. Anche rispetto alla presenza di tante navi in rada nel porto di Milazzo, che in qualche momento creano talune criticità, forse la tecnologia ci può aiutare. Cercheremo di instaurare un rapporto con ENI per tentare di capire se c'è l'intenzione di «fasciarsi la testa prima di rompersela» o se invece si vuole aspettare il primo evento catastrofico. Nel caso della Sicilia tirrenica, ma direi di tutta la parte meridionale del Tirreno, sarebbe una tragedia, anche per le caratteristiche di scarso ricambio di tutto il Mediterraneo.

È chiaro che qualsiasi azione dovesse essere perseguita necessariamente non potrà comprimere i traffici. Al contempo, non si può nemmeno sopportare oltremodo un rischio ambientale, perché poi, a catastrofe avvenuta, dobbiamo inseguire tutte le difficili soluzioni. Ho letto in questi giorni dei risultati delle indagini condotte nella zona Falcata di Messina, dove anni di abbandono e cattivo utilizzo delle aree lasciano oggi all'Autorità portuale e alla città di Messina territori con livelli di inquinamento industriale pazzeschi, per cui occorrerà intervenire e saranno necessarie diverse decine di milioni di euro. Quando certi inquinamenti sono così profondi e prolungati nel tempo, infatti, i danni all'ambiente sono molto pesanti.

In questa fase ho scelto di non contattare il presidente della Regione Siciliana Musumeci, né tantomeno il presidente Oliverio, per il semplice fatto che sono solo designato, e, in ogni caso, credo sia compito della politica sostenere le scelte, com'è stato fatto. Di certo, il giorno in cui dovessi essere nominato, la mia prima preoccupazione sarà quella di andare a parlare con i Presidenti delle due Regioni per spiegare la necessità e l'opportunità di amministrare insieme un'area così importante, cercando di attrarre attenzione non rispetto ad un'azione politica, che il Presidente di un'Autorità portuale non svolge, ma rispetto ad un'azione amministrativa. Infatti, da quel momento in poi, nel rispetto dei ruoli, saremo tutti responsabili e titolari di funzioni amministrative che, nell'interesse dello Stato, ci dovranno vedere necessariamente dalla stessa parte.

Spero di aver risposto a tutte le sollecitazioni. Una delegazione della Commissione è già stata nei porti dello Stretto, ma il mio augurio è che possiate eventualmente tornarci, magari non subito, ma tra circa un anno, per cominciare a vedere i primi risultati delle azioni di sistema che speriamo di riuscire ad attivare.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegner Mega per la sua relazione e per aver risposto a tutte le domande che gli sono state poste. Spero altresì di venire a visitare il porto di Messina prima possibile.

Dichiaro conclusa l'audizione.

I lavori terminano alle ore 17,15.

Licenziato per la stampa dall'Ufficio dei Resoconti

€ 2,00