



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 7

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici,
comunicazioni)

COMUNICAZIONI DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E
DEI TRASPORTI ALTERO MATTEOLI

113^a seduta (pomeridiana): mercoledì 1° luglio 2009

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E**Comunicazioni del ministro delle infrastrutture
e dei trasporti Altero Matteoli**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 10, 15 e <i>passim</i>
BORNACIN (PdL)	15
CICOLANI (PdL)	10
FILIPPI Marco (PD)	11, 12, 18
MATTEOLI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti	3, 12, 16 e <i>passim</i>
* MUSSO (PdL)	13

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: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP e Autonomie: UDC-SVP-Aut; Misto: Misto; Misto-IO SUD: Misto-IS; Misto-MPA-Movimento per l'Autonomia: Misto-MPA.

Interviene il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Altero Matteoli.

I lavori hanno inizio alle ore 14,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Altero Matteoli

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Altero Matteoli.

Come i colleghi ricorderanno, l'incontro di oggi è stato programmato per ascoltare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in ordine alle questioni connesse alla riforma della legge n. 84 del 1994, riguardante l'ordinamento portuale.

Mi sono impegnato con il Ministro affinché questa audizione abbia termine attorno alle ore 15,30 in modo da lasciargli il tempo per prepararsi per il suo intervento in Aula, dove alle ore 16 riferirà sulla tragedia di Viareggio.

Cedo la parola al ministro Matteoli.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, colleghi, nonostante quello che è accaduto, che è ormai a conoscenza di tutti, ho ritenuto di mantenere fede a questo impegno perché era già stato rinviato.

Prima di pervenire ad una proposta di disegno di legge ho ritenuto opportuno approfondire, a lungo, una filiera logistica del nostro sistema economico, cioè quella portuale, in modo da rispondere alle esigenze reali della nuova domanda di trasporto.

Non possiamo infatti sottovalutare quanto siano cambiate dal 1994, anno in cui il Parlamento ha approvato la legge n. 84, ad oggi la dimensione e l'organizzazione della portualità e della retroportualità. La portualità italiana gestisce realmente oggi solo quello che è il consumo del sistema economico e demografico del Paese, cioè un volume complessivo *import-export* stimato attorno ai 4-5 milioni di TEU. Tutto il resto, che è circa altrettanto, transita senza nemmeno uscire dalla cinta doganale, cioè senza effettuare stoccaggi o lavorazioni della merce.

La Germania, invece, attraverso i porti del Nord, gestisce un traffico di *container* quattro volte superiore a quello che sarebbe giustificato dal volume delle merci importate o esportate dal Paese: in realtà la Germania svolge un ruolo di piattaforma logistica al servizio di altri Paesi, tra cui sicuramente l'Italia. Secondo l'istituto di ricerca Fraunhofer, la logistica

costituisce in Germania il terzo datore di lavoro, dopo l'industria dell'auto e quella chimica, con 2,6 milioni di occupati. In Italia sono 500.000 gli addetti dell'intero settore trasporto merci e logistica. Non siamo ancora all'anno zero, ma quasi.

Questo confronto testimonia da solo quanto rilevante sia il *gap* tra due Paesi dell'Unione Europea proprio in termini di utilizzo di due distinte rendite di posizione, quella del Mare del Nord e quella del Mediterraneo. Purtroppo questa dicotomia sarebbe diventata sempre più irreversibile se, alla fine degli anni Novanta, non ci si fosse convinti che la logistica stava sempre più diventando un mercato globale, come quello dei beni di consumo o dei servizi finanziari, mercato che si misura non in decine di miliardi, ma in milioni di miliardi di euro. Il nostro obiettivo diventava quindi la conquista di uno spicchio di mercato nel grande *business* della logistica mondiale. D'altra parte, stavano cambiando davvero tutti gli approcci alla logistica; bastano pochissimi dati per misurare tale rivoluzione: nel 1990 circolavano nel mondo circa 40 milioni di TEU; oggi sono oltre 400 milioni di TEU. Mentre fino alla fine degli anni Ottanta il traffico *container* si presentava dominato dagli Stati Uniti, oggi il primo porto americano (Los Angeles) è solo decimo in una classifica che vede, ai primi otto posti, sei porti asiatici (Singapore, Hong Kong, Shanghai, Shenzhen, Kaohsiung, Busan) e un porto mediorientale (Dubai), e solo un porto europeo (Rotterdam). In particolare, ciò che colpisce di più è l'esplosione, negli ultimi cinque anni, di tre porti cinesi: Singapore è passato da 17 milioni di TEU nel 2002 a 25 milioni di TEU nel 2007; Shanghai è passato da 8,6 milioni di TEU nel 2002 a 22 milioni di TEU nel 2007; Shenzhen è passato da 7,6 milioni di TEU nel 2002 a 18,4 milioni di TEU nel 2007.

Nella classifica europea, i primi porti italiani sono Gioia Tauro, al settimo posto con un terzo dei TEU movimentati rispetto a Rotterdam, e Genova, all'undicesimo posto con un sesto dei TEU di Rotterdam. Nella classifica mondiale Gioia Tauro è al quindicesimo posto e Genova al diciottesimo.

Oggi la metà dei *container* che girano nel mondo sono di provenienza o destinazione cinese.

Parlando di milioni di *container*, l'ordine di grandezza del potenziale valore aggiunto indotto è di decine di miliardi di euro, cioè di circa 4 punti percentuali aggiuntivi di PIL.

Bisogna comprendere che intorno a questo *business* la partita in Europa è ancora apertissima: non solo i flussi di merci sono sempre meno atlantici e sempre più asiatici attraverso Suez, ma la crescita delle movimentazioni nell'Europa dell'Est-Sud Est e nel Nord Africa renderà il *transit-time* degli scali mediterranei ulteriormente vantaggioso rispetto ai porti del Nord. L'Italia, quindi, non può perdere questa occasione.

Il mondo del trasporto portuale e retroportuale, proprio in questo momento di recessione, è molto attento ed al tempo stesso molto preoccupato che si possano commettere quattro imperdonabili errori. Il primo consiste in un'analisi non corretta del fenomeno e delle sue evoluzioni nei prossimi

dieci anni; in secondo luogo ci potrebbe essere una sottovalutazione o una sopravvalutazione degli effetti sulle logiche produttive, distributive e di mercato; si potrebbe verificare, inoltre, una corsa ad offrire porte di accesso al sistema economico europeo scatenando false concorrenze territoriali ed, infine, una incapacità nell'offrire opportunità nell'intero processo di stoccaggio, di distribuzione e di commercializzazione dei prodotti.

Ebbene, questi quattro punti, queste quattro condizioni, ci impongono una attenta analisi sia della crisi che il comparto vive oggi, sia delle possibili evoluzioni.

Il mercato dei trasporti marittimi ha fatto registrare, come detto in precedenza, in questi ultimi anni, un incremento davvero significativo per effetto dei fenomeni di globalizzazione dei mercati e dell'economia nonché dell'imponente crescita delle economie asiatiche, cosa che ha dato un forte impulso all'interscambio via mare, sia nella componente delle esportazioni che in quella delle importazioni.

Solo a partire dal 2007 la fase di marcata espansione dello *shipping* ha mostrato segnali di rallentamento, in coincidenza con le prime turbolenze finanziarie generate dai mutui *sub-prime*, rallentamento divenuto ancor più critico per effetto della attuale crisi finanziaria internazionale, che ha cominciato ad avere qualche ripercussione sull'economia reale. Non è casuale il recente crollo del «Baltic dry index», che registra l'andamento della domanda di trasporto via mare delle materie prime e, quindi, coglie eventuali fenomeni di contrazione dell'economia proprio nella componente iniziale della catena dei processi economici che interessano il settore marittimo-portuale.

Non è facile prevedere tutte le ricadute che la attuale crisi finanziaria mondiale verrà a generare, ma è chiaro che lo scenario richiamato costituisce un motivo ulteriore per avviare una politica di rilancio del settore, che riveste una valenza strategica di primissimo piano, come ampiamente dimostrato dagli studi elaborati dal CENSIS nell'ultimo decennio.

Secondo le autorevoli stime di tale istituto, se si fa riferimento all'aggregato delle attività economiche che attengono ai porti italiani e che in essi si svolgono, si giunge ad una cifra di 105.000 posti di lavoro, con un «fatturato» che si attesta intorno ai 21 miliardi di euro e che, pertanto, contribuisce alla ricchezza nazionale e, quindi, al prodotto interno lordo, per un pari importo.

Il settore portuale, di conseguenza, deve ottenere la massima attenzione da parte del Governo anche considerato che, in uno scenario caratterizzato dall'offerta di innumerevoli opportunità, la situazione dei porti italiani presenta attualmente alcuni elementi critici che ne stanno compromettendo la piena competitività rispetto agli altri porti mediterranei e nordeuropei, nonostante il vantaggio legato alla loro privilegiata posizione geografica, che si colloca al crocevia delle principali direttrici di traffico Nord-Sud ed Est-Ovest.

D'altra parte, grazie anche alla politica di questo Governo, attenta ai corridoi comunitari ed attenta al rapporto tra il Mediterraneo ed i corridoi, il Mediterraneo è divenuto uno dei centri nevralgici della politica mon-

diale. Sembra il laboratorio del mondo in divenire. Ormai il Mediterraneo non ha più Fos, Genova, Gioia Tauro, Taranto, Trieste, ecc. Il Mediterraneo ha Damietta, Alessandria d'Egitto, ha in corso l'allargamento del Canale di Suez, ha Kooper, ha Bar, ha Algesiras.

Dobbiamo ammetterlo, le criticità che ostacolano lo sviluppo della portualità nazionale risiedono essenzialmente nel fatto che i porti italiani subiscono un notevole *deficit* infrastrutturale rispetto ai porti degli altri Paesi europei e mediterranei, in particolare di Spagna e Nordafrica; hanno scarsità di spazi, aree, banchine e bacini profondi per «cavalcare l'onda» del *boom* del traffico containerizzato e di altre tipologie di traffico che richiedono fondali adeguati alle navi di nuova generazione; sono spesso penalizzati da una eccessiva burocratizzazione della attività amministrativa che ha rallentato, tra le altre cose, la realizzazione di nuove opere (penso soprattutto alle farraginoso procedure di approvazione dei piani regolatori portuali e delle loro varianti); sono ancora scarsamente serviti da connessioni ferroviarie e stradali con l'entroterra e con le grandi reti di trasporto. Infine le autorità portuali, oltre ad avere una *governance* inadeguata, sono spesso soggette a limiti, tetti di spesa, vincoli e «tagli» di risorse che, pur giustificati da esigenze di finanza pubblica, ne condizionano pesantemente l'esercizio delle attività istituzionali.

La politica di rilancio dei porti deve, pertanto, muovere prioritariamente dalla rimozione delle sopra ricordate criticità, che rendono meno competitiva la portualità italiana, ma deve anche tener conto dell'esigenza di riconfigurare un disegno strategico complessivo che consenta ai porti del nostro Paese di «fare sistema», di acquisire la «massa critica» necessaria a fronteggiare un mercato in rapida evoluzione e la concorrenza sempre più agguerrita degli scali marittimi dell'area mediterranea, che condividono con i porti italiani alcuni di quei vantaggi geoeconomici che ho in precedenza evidenziato.

Se non si provvede in tal senso, riattivando il processo di infrastrutturazione, completando il processo di autonomia finanziaria delle autorità portuali e rendendo più efficienti i servizi resi dai porti, la portualità italiana rischia di essere esclusa dai grandi flussi del traffico internazionale e di recitare un ruolo marginale e di basso profilo.

Si rende, dunque, improrogabile una revisione della legislazione portuale che sia in grado di eliminare le criticità alle quali ho fatto cenno e, al riguardo, preannuncio la volontà di presentare un disegno di legge governativo, che sia comunque frutto di previa condivisione con il Parlamento e possa, così, avere un rapido *iter* approvativo. Anche l'audizione odierna va letta in quest'ottica.

L'obiettivo dell'incremento dei traffici marittimi e del recupero di competitività del Paese può essere perseguito attraverso un percorso che preveda, anzitutto, il completamento dell'autonomia finanziaria delle autorità portuali; la definizione equilibrata dei rapporti tra gli organi delle autorità portuali e la valorizzazione della *governance*; la semplificazione delle procedure di approvazione dei piani regolatori portuali e delle loro varianti; lo sviluppo delle connessioni intermodali; l'offerta di servizi ca-

ratterizzati da efficienza ed economicità; la modernizzazione del sistema di assegnazione delle concessioni demaniali di aree per l'espletamento delle operazioni portuali; la semplificazione delle procedure concernenti i dragaggi dei fondali.

In relazione alla autonomia finanziaria, va premesso che in precedenti leggi finanziarie è stata prevista l'attribuzione alle autorità portuali del gettito della tassa erariale e della tassa di ancoraggio, nonché la devoluzione alle stesse anche di una quota dei tributi diversi dalle tasse e dai diritti portuali, allo specifico fine della realizzazione di opere e servizi previsti nei piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali.

Tuttavia la previsione da ultimo richiamata non ha trovato sostanziale attuazione, così come la norma che aveva previsto la definizione delle modalità attuative della partecipazione delle Regioni all'incremento delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise relative alle operazioni nei porti e negli interporti, ai fini del finanziamento di investimenti volti al potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari per i porti stessi, con priorità per gli interventi riguardanti i porti ricompresi nelle circoscrizioni delle autorità portuali.

Il mancato completamento dell'autonomia finanziaria delle autorità portuali ha così prodotto una contrazione del processo di infrastrutturazione portuale fortemente negativa, la quale ha di fatto impedito anche il pieno sviluppo delle autostrade del mare ed il conseguente alleggerimento del traffico su gomma.

Si ritiene utile, pertanto, nelle more di un effettivo processo di completamento della autonomia finanziaria, verificare la possibilità di istituire, per ora, considerando le disponibilità finanziarie limitate, un nuovo sistema che consenta alle autorità portuali, al fine della realizzazione di opere previste nei piani regolatori portuali e piani operativi triennali, di stipulare contratti di mutuo di durata anche pluridecennale con la Cassa depositi e prestiti, utilizzando così le nuove potenzialità offerte alla stessa Cassa dal decreto di recente sottoscritto dal Ministro dell'economia e delle finanze.

È altresì opportuno, in tale contesto, agevolare la possibilità, per le autorità portuali, di ricorrere comunque a forme di compartecipazione del capitale privato, anche secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto di cui al codice dei contratti.

Tale nuovo sistema di finanziamento potrà così verosimilmente permettere l'avvio di quel processo di infrastrutturazione portuale che appare imprescindibile per un adeguato sviluppo dei traffici marittimi e per il recupero di competitività del settore.

La ripresa del processo di infrastrutturazione, peraltro, non dipende esclusivamente dalla autonomia finanziaria delle autorità portuali, ma è legata anche alla loro capacità di svolgere in modo efficiente e tempestivo i compiti istituzionali. Per tale ragione, pur risultando opportuno, al momento, mantenere la attuale classificazione dei porti e l'impianto numerico delle autorità portuali, occorre ridefinire in modo più equilibrato i rapporti

tra gli organi delle autorità in questione, ai fini di una adeguata valorizzazione della *governance* e delle relative managerialità.

Il presidente della autorità portuale, infatti, deve essere realmente un manager del porto, dotato della giusta autonomia decisionale e svincolato da spesso ingiustificati appesantimenti burocratici.

In tale ottica, per esempio, come correttamente ritenuto anche dal Parlamento, si deve consentire al presidente di amministrare direttamente il demanio marittimo portuale rilasciando, senza il coinvolgimento di altri organi della autorità portuale, le concessioni di breve durata nonché quelle per l'esercizio delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni dell'ambito portuale e per l'affidamento delle attività dirette alla fornitura dei servizi di interesse generale agli utenti portuali.

In altri, termini, i presidenti delle autorità portuali devono essere posti in condizione di decidere e, soprattutto, di decidere rapidamente per garantire al porto una effettiva operatività e tale risultato potrà essere meglio perseguito anche attraverso la corrispondente revisione delle attribuzioni del comitato portuale, lasciando a quest'ultimo l'emanazione dei soli atti effettivamente strategici dal punto di vista della programmazione e pianificazione delle attività portuali.

La richiamata esigenza di non rallentare la vita del porto impone, inoltre, la revisione del meccanismo di nomina del presidente, oggi basato su una sequenza di fasi poco chiare che hanno dato luogo a frequenti contenziosi.

Occorre, quindi, individuare una soluzione più adeguata e rispondente anche in una ottica di snellimento e semplificazione delle procedure, naturalmente nel rispetto dei principi costituzionali riguardanti una materia, come quella di interesse, oggetto di legislazione concorrente.

Inoltre, proprio ai su indicati fini di maggiore efficienza, occorre precisare meglio i rapporti di coordinamento tra la autorità portuale e l'autorità marittima, a fronte di un più chiaro riparto di competenze.

A criteri di semplificazione deve essere ricondotto anche l'*iter* approvativo dei piani regolatori portuali e delle loro varianti posto che, come ho evidenziato all'inizio del mio intervento, l'attuale disciplina non ha certo giovato al rapido sviluppo delle infrastrutture ed alla operatività del porto in termini di incremento dei traffici. Appare necessario, in particolare, abbattere i tempi anche attraverso l'applicazione di istituti tipici del diritto amministrativo quali, per esempio, il silenzio assenso ai fini del raggiungimento della intesa tra le autorità portuali e i Comuni e la conferenza di servizi.

È tuttavia evidente che l'attrazione dei traffici non presuppone soltanto una idonea infrastrutturazione portuale, ma anche adeguati collegamenti con il retroterra; di qui l'esigenza di prevedere il finanziamento degli interventi riguardanti le connessioni ferroviarie e stradali con i porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali, attraverso la istituzione di un apposito fondo presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'adozione di tali misure dovrebbe così assicurare lo sviluppo strategico integrato del territorio e l'incremento delle autostrade del mare.

Quanto ai servizi tecnico-nautici, finalizzati a garantire la sicurezza della navigazione e dell'approdo, appare opportuna una modifica della attuale disciplina alla luce dell'accordo interassociativo intervenuto il 12 aprile 2007 tra la totalità dei soggetti erogatori dei servizi e dei relativi utenti, posto che lo stesso sembra costituire un valido punto di equilibrio tra le esigenze delle categorie interessate e la salvaguardia della efficienza ed economicità dei servizi.

In particolare, si condivide la opportunità che i citati servizi, laddove non ricorrano ragioni di urgenza, siano resi obbligatori dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti anziché dalle autorità periferiche, fatto salvo il preventivo coinvolgimento delle rappresentanze unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e dell'utenza portuale.

Altro tema di particolare rilievo è quello della fornitura del lavoro portuale temporaneo; al riguardo, pur tenuto conto della non facile situazione economica, appare doveroso rendere strutturale il meccanismo di corresponsione della indennità di mancato avviamento al lavoro per i lavoratori portuali organizzati nelle imprese o nelle agenzie promosse dalle autorità portuali in conformità alla legge.

Quanto al particolare e delicato aspetto della sicurezza del lavoro nell'espletamento delle operazioni portuali, evidenzio che sono in corso i lavori di adeguamento della normativa speciale al testo unico sulla sicurezza e, pertanto, sembra preferibile evitare un frazionamento della disciplina della materia in provvedimenti che avrebbero, tra l'altro, rango normativo diverso.

In materia di concessioni di aree demaniali e banchine per lo svolgimento delle operazioni portuali, poi, si ritiene utile introdurre un sistema più moderno e rispondente alle finalità di sviluppo infrastrutturale sopra evidenziate, il quale premi l'impegno dei concessionari ad assumere a proprio esclusivo carico la realizzazione delle opere portuali, anche di grande infrastrutturazione, attraverso la previsione di una adeguata riduzione dei canoni ed il riconoscimento di una maggiore durata del titolo rispetto ai concessionari che tale impegno non assumono.

Appare utile, inoltre, prevedere efficaci misure di monitoraggio sul corretto adempimento degli obblighi derivanti dalla concessione, in vista di una migliore valorizzazione delle aree portuali e di un effettivo sviluppo dei traffici marittimi.

Peraltro, occorre prevedere che le aree portuali non più utilizzabili a fini commerciali possano essere destinate a finalità turistico ricreative e di diporto nautico, in modo da non penalizzare ingiustificatamente un settore così importante per il Paese dal punto di vista economico.

Infine, ma non certo per importanza, non va dimenticata la necessità di semplificare ulteriormente la attuale disciplina sul dragaggio dei fondali, come correttamente ritenuto anche dal Parlamento, in modo da consentire l'arrivo delle navi portacontenitori di ultima generazione; anche in tale ottica si rende necessario prevedere lo snellimento dell'*iter* di approvazione dei piani regolatori portuali e delle loro varianti, ciò che consentirà ai porti di rispondere tempestivamente alle esigenze del mercato.

Pertanto, sono qui a ribadire l'intento pienamente collaborativo e disponibile del Governo ad individuare soluzioni condivise con il Parlamento e con la competente Commissione del Senato, al fine di rendere operativo il progetto di riforma della legislazione portuale.

PRESIDENTE. Non posso che manifestare apprezzamento per il contributo dato dal Ministro con la relazione che ha voluto svolgere e, soprattutto, sottolineare con forza la coerenza con cui anche in Commissione abbiamo avviato, all'inizio della legislatura, l'*iter* di riforma della legge n. 84 del 1994. Il nostro impegno è stato volto alla ricerca di soluzioni condivise sia a livello di Gruppi parlamentari, sia governativo. La ribadita scelta che il Governo, e per esso il Ministro delle infrastrutture, ha fatto questo oggi con questa relazione non può che ricevere da parte nostra un vivo apprezzamento.

Aggiungo che, come ben sa il signor Ministro, questo disegno di legge di riforma è sentito dalle categorie produttive. Tra il 2001 e il 2006 tentammo inutilmente – lo sanno anche i colleghi presenti nella XIV legislatura, come i senatori Bornacin e Cicolani – di avviarlo entro lo schema di soluzioni massimamente condivise. A mio parere, questa volta le condizioni politiche – azzardo una valutazione, ma sono cosciente di quello che dico – ci sono e credo che quest'oggi il Ministro abbia dato un contributo molto importante in termini di chiarezza e, quindi, rinnovo il mio apprezzamento.

CICOLANI (*PdL*). Signor Presidente, anch'io esprimo apprezzamento per il gesto del Ministro e il contenuto della relazione.

Nella nostra Commissione, come accennava il Presidente, già nella XIV legislatura e successivamente nella XV abbiamo tentato di confrontare e, quindi, di sintetizzare una pluralità di posizioni e una serie di disegni di legge, che erano stati presentati dai vari Gruppi politici, in un testo su cui c'era una discreta convergenza e rimanevano pochi elementi di divergenza, riferiti particolarmente al lavoro portuale e ai dragaggi, con alcuni Gruppi politici oggi non rappresentati in Parlamento.

Restava anche la questione della nomina dei presidenti delle autorità portuali, che oggettivamente oggi è piuttosto farraginoso e complesso e che probabilmente richiede un ruolo delle Regioni soltanto laddove il porto ha una valenza non strategica a livello internazionale o, perlomeno, nei modi in cui è attualmente.

Crede si possa e si debba fare un lavoro per creare un'amplissima condivisione su questo disegno di legge che il Ministro si prefigge di presentare in Parlamento.

PRESIDENTE. Vorrei specificare un aspetto tecnico. Vi sono già dei provvedimenti incardinati in questa sede; quindi, tecnicamente, il percorso partirà da qui.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, il Ministro e tutti i colleghi sanno quanto era atteso questo momento, anche in ragione di quanto veniva prima sottinteso dal Presidente e che ora voglio richiamare. La procedura deriva infatti da un incardinamento tecnico di tre disegni di legge che sono stati già presentati (se non erro, signor Presidente). L'incardinamento del nuovo disegno di legge deriva dal fatto tecnico che vi sono tre disegni di legge già presentati e c'è un *iter* formale di fatto già avviato. Questo era il motivo per cui il Ministro era atteso, sapendo ovviamente che non vi è un problema di primogenitura (ci mancherebbe altro), ma vi è la necessità di entrare in una sincronia di tempi necessari per le comuni o differenti elaborazioni.

Della poderosa analisi che ci ha offerto il Ministro – lo dico sinceramente, senza nessuna metafora – di certo ho apprezzato la premessa e la visione che tale premessa richiama. Del resto, questa visione internazionale legata ai traffici e ai flussi delle merci richiama il valore e l'importanza che la portualità riveste per il nostro Paese. L'analisi di partenza pertanto è sicuramente condivisibile, perché credo sia comune l'atteggiamento e il proposito di rendere la dimensione portuale all'altezza della partita che il nostro Paese può giocare. I porti sono i principali *gate* del nostro Paese per quanto riguarda le merci. Il loro limite, com'è stato giustamente segnalato e come abbiamo avvertito in tutti questi anni, è dovuto ad una mancanza di infrastrutturazione adeguata e di spazi corrispondenti alle esigenze di un'adeguata trattazione delle merci. La situazione attuale sicuramente non sfrutta appieno la nostra naturale e vantaggiosa posizione geografica; a questo proposito, ho trovato interessante e stimolante il raffronto fatto con il Mare del Nord. Credo sia tutta qui la partita che dobbiamo giocare.

Detto questo, e apprezzando senz'altro il suo approccio e le sue intenzioni, le segnalo alcune cose che mi sfuggono e che dovrebbero essere oggetto di approfondimento. C'è anzitutto la questione delle procedure, relativamente ad un percorso già attivato. Dei disegni di legge presentati, uno sostanzialmente è il frutto del lavoro compiuto nella XIV legislatura, mentre un altro è il frutto del lavoro svolto nella XV legislatura. Abbiamo sempre rappresentato, in questi mesi, questi disegni di legge come sostanzialmente compatibili; il *range* espresso dagli articolati è per certi versi complementare, e quindi facilmente integrabile, mentre per altri versi vi è una differenza apprezzabile. Ovviamente si tratta di conciliare questi disegni di legge e i propositi ad essi sottesi con la traduzione dei principi che in qualche modo guideranno il disegno di legge che il Governo ha intenzione di presentare. Si tratterà sostanzialmente di capire meglio le procedure e l'*iter* procedimentale con cui proseguirà il lavoro in questa Commissione.

In riferimento ai principi cardine su cui si svilupperà l'articolato, registro alcuni elementi di novità, per certi aspetti anche rilevanti. In alcuni casi si tratta di principi apprezzabili (si vedrà poi se la traduzione in norma risponderà a questi principi in maniera soddisfacente); in altri casi è necessario invece un ulteriore approfondimento. In linea di princi-

pio, non vi sono elementi pregiudiziali, ma solo alcune preoccupazioni su alcuni termini, che vorrei segnalare. Un aspetto mi sfugge in modo particolare: si tratta della questione legata alla *governance*, che sappiamo essere uno degli aspetti più delicati (ma non l'unico). Mi sembra che il Ministro facesse riferimento alla necessità di una *governance* forte da questo punto di vista (si richiamava alla figura del *presidente-manager*, se ho capito bene) e alla necessità di incardinare nei poteri del presidente financo gli atti di concessione demaniali, quindi la concessione delle banchine.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Si tratta di concessioni brevi.

FILIPPI Marco (PD). Certo, siamo tutti vaccinati sulla questione. Sappiamo quanto su questo punto – voglio essere io il primo a dirlo – si sia poi determinato negli anni un *partage* sui porti, non sempre trasparente, pulito ed efficiente. Quindi ne capisco e ne voglio capire il presupposto positivo. Ma formulo subito una domanda: chi nomina il presidente? Questo è un elemento non indifferente. Da questo punto di vista la procedura concertativa, che in qualche modo fa fede ad una legislazione concorrente, è un elemento a nostro avviso da salvaguardare. Tralascio la vicenda recente relativa al commissariamento di Bari; non è questa la sede opportuna per parlarne. Voglio tuttavia sinceramente apprezzare il lavoro che il Ministro ha svolto in questo anno di insediamento, dimostrando una sensibilità politica e una capacità di concertazione che hanno rivelato gli elementi positivi contenuti in questa legge in riferimento alle procedure di nomina. Mi piace segnalare alla Commissione e al Ministro che il Gruppo parlamentare cui appartengo ha appoggiato nomine non necessariamente di segno corrispondente dal punto di vista politico; questo perché se ne apprezzavano le capacità, ma anche perché c'è una legge che, se unita a una prassi di buona politica, permette di risolvere i problemi.

Apprezziamo nei principi le questioni relative ai dragaggi. In altre circostanze mi sono espresso in termini più brutali, signor Ministro. Sciolga il fiocco che noi abbiamo messo sul pacco e non siamo stati capaci di slegare; avrà tutto il nostro apprezzamento da questo punto di vista. Per quanto riguarda le procedure di pianificazione, siamo disponibili ad ogni tipo di strappo rispetto alle pastoie burocratiche che abbiamo verificato in tutti questi anni e ai ritardi nei tempi di approvazione dei piani di regolazione e delle varianti anticipatrici. Lo dico maniera chiara ed inequivocabile: si tratta di ritardi intollerabili rispetto ad un recupero di efficienza e di competitività economica. Sappiamo però benissimo in quali cornici urbane i nostri porti sono collocati. Io nutro allora qualche preoccupazione e mi sembra un po' eccessivo il fatto che l'elemento della concertazione venga cassato con un semplice silenzio-assenso da parte di chi ha la titolarità effettiva della programmazione del territorio. Dico questo, guardando in positivo agli aspetti che lei segnalava, signor Ministro.

Le questioni da affrontare sarebbero ancora moltissime; non mancheranno ulteriori occasioni di confronto. Sicuramente ho tralasciato moltis-

simi aspetti rispetto ad una relazione molto densa ed importante, che avrà bisogno di approfondimento e sarà sottoposta a verifica quando avremo di fronte l'articolato normativo. Vorrei tuttavia sollevare un'ultima questione, che riguarda l'autonomia finanziaria. Mi sorprende – lo dico molto sinceramente – la soluzione che lei in qualche modo rappresentava attraverso l'autonomia finanziaria. Questa è stata una partita che noi volevamo giocare al meglio, una nostra bandiera (lo dico come rappresentante di centrosinistra), che non siamo riusciti a portare fino in fondo. Pur ammettendo questi limiti e partendo da essi, a me non sembra, signor Ministro, che la soluzione proposta ed offerta possa in qualche modo corrispondere al termine nominale della questione. Non ne faccio una questione nominale; dico semplicemente che un conto è un'autonomia finanziaria, che richiama una titolarità e una prerogativa dell'ente a gestire risorse proprie recuperate direttamente sul territorio, e un conto è invece l'accensione di mutui. Va tutto bene quando si riesce a recuperare risorse e a investirle in infrastrutture, in particolar modo di questi tempi. Altra cosa ovviamente è la tensione, che mi sembra in qualche modo comune e *bipartisan*, rispetto ad una partita che i porti sono chiamati a giocare in proprio.

MUSSO (*PdL*). Signor Presidente, ringrazio il Ministro per la sua disponibilità a riferire a questa Commissione e per la grande conoscenza e appropriatezza dell'analisi tecnico-economica che fonda questo disegno e di cui ci ha dato contezza nella parte iniziale della sua relazione. Successivamente ha indicato una serie di punti importanti che la riforma dovrà contenere rispetto ai quali segnalo alcuni possibili snodi suscettibili di chiarimenti e approfondimenti in sede di redazione di un testo. Procedo seguendo l'ordine in cui il Ministro li ha esposti.

La prima questione concerne l'autonomia finanziaria. Abbiamo preso nota degli aspetti considerati, che riguardano sia il coinvolgimento della Cassa depositi e prestiti, sia il coinvolgimento del capitale privato (entrambi molto positivi); dobbiamo tuttavia immaginare che le speranze intorno a una compartecipazione al gettito fiscale generato dai porti siano definitivamente tramontate?

La seconda questione è collegata a una previsione del Ministro: il coinvolgimento del capitale privato. Il Ministro ha citato la finanza di progetto, ma mi chiedevo se fosse prevedibile anche qualche forma di partecipazione, di *equity* e azionaria, eventualmente attraverso privatizzazioni formali dell'istituto delle autorità portuali o attraverso la possibilità che le autorità portuali siano in parte controllanti o, comunque, partecipanti a società per azioni che coinvolgano capitale privato. Attraverso questo strumento potrebbe anche eventualmente considerarsi una logica di sistemi portuali o di società per azioni cui partecipino più autorità portuali relativamente a specifici progetti e a specifiche azioni congiunte.

Sul tema della *governance* la revisione della procedura di nomina è sicuramente attesa e opportuna. Il punto chiave è come avverrà questa revisione e come si prevede questa procedura, atteso che la questione è sia di interesse centrale, perché è l'interesse del Paese stesso che è investito

attraverso il buon funzionamento dei suoi porti, sia di interesse locale per l'evidente impatto economico positivo e quello negativo ambientale e di occupazione del suolo che i porti comportano nelle Regioni che li ospitano. Il meccanismo attuale è molto farraginoso e complesso; va rivisto perché per molti aspetti non funziona e bisogna sostituirlo con un altro che dia conto degli interessi locali e centrali.

Il coordinamento tra l'autorità portuale e quella marittima è assolutamente opportuno. Immagino che questo implichi una revisione di alcune parti del codice della navigazione che non erano toccate dalla legge n. 84 del 1994; su questo chiedo conferma al Ministro.

Per quanto riguarda la questione di una più snella e più sicura (in termini temporali) approvazione dei piani regolatori portuali (altro punto centrale molto opportunamente toccato dalla relazione del Ministro), va, secondo me, tenuto anche conto che oggi i problemi vengono soprattutto dalla proliferazione dei comitati e dalla facilità di presentare ricorsi e di ottenere sospensive che bloccano spesso per anni progetti già lungamente elaborati dalle autorità portuali.

Sul tema dei servizi tecnico-nautici e sul tema del lavoro portuale non mi è chiaro tutto il disegno emerso dalla relazione, ma mi pare di capire che la stagione delle gare sia in qualche modo superata. Peraltro, è da osservare che, grazie all'accordo interassociativo richiamato dal Ministro, i livelli di qualità, di efficienza e di prezzo dei servizi tecnico-nautici sono assolutamente competitivi, pur non ricorrendo a questo sistema. Non lo pongo, quindi, in modo necessariamente problematico, ma vorrei capire l'orientamento futuro.

È molto buona, a mio avviso, l'idea di stralciare il tema della sicurezza perché in continua evoluzione anche in conseguenza delle normative internazionali che si stanno evolvendo.

Sul tema delle concessioni è molto opportuna la previsione di una durata in qualche modo proporzionale all'investimento realizzato; mi chiedo se non si possa fare un ulteriore passo avanti accedendo all'ipotesi di realizzare forme di prelazione affinché il terminalista che ha ampiamente investito in aree sia eventualmente favorito. In questo modo vi è la possibilità di mantenere nel tempo l'interesse sull'investimento effettuato. Questo serve a radicare sul territorio l'interesse di operatori che altrimenti possono per motivi di competitività lasciare i nostri porti a beneficio di altri.

Altre due brevi osservazioni sono connesse alla concessioni delle aree portuali e dei *terminal*. Esiste un problema sulle gare per la concessione di *terminal*. Oggi i prezzi sono di fatto prefissati e si ragiona quasi esclusivamente su previsioni di traffico totalmente inverificabili. In sostanza, chi spara la cifra più grossa vince la gara. Questo si connette al tema, rilevato dal Ministro, del monitoraggio dell'effettivo adempimento degli obblighi assunti dal concessionario.

Il problema sta non nella mancanza di monitoraggio (le autorità portuali sanno esattamente dove il concessionario non rispetta gli obblighi assunti), ma nell'assenza di sanzioni. C'è solo la revoca della concessione, che, di fatto, non viene mai applicata.

Queste sono le mie prime osservazioni rispetto a un disegno che sembra affrontare e avere assoluta consapevolezza di quali sono i nodi di mal-funzionamento dell'attuale ordinamento.

BORNACIN (*PdL*). Signor Presidente, ringrazio il Ministro per la sua presenza, che è un fatto politico importante, e per le riflessioni e il documento politico che ci ha sottoposto.

Condivido quanto affermato dal Ministro e da tutti noi sulla necessità di rivedere le procedure di nomina dei presidenti delle autorità portuali. Insisterei anche nel rivedere i criteri, perché credo che tutti noi sappiamo che in passato molto spesso sono stati nominati presidenti persone che si è dovuto accompagnare nei porti perché non sapevano dov'erano. Questa abitudine è stata un po' superata, però credo che per il futuro ci si debba comunque mettere al riparo da simili occasioni.

Credo che l'autonomia finanziaria debba essere un obiettivo da raggiungere, ma penso si debba consentire ai porti di avere la possibilità di intervenire. L'extragetrito, com'era stato previsto, ha fallito completamente il suo obiettivo.

Nel momento in cui si affronta la riforma della legge n. 84 del 1994 sorge, a mio avviso, il problema delle dogane, che, in realtà, non rientrano nella riforma, ma che rappresentano un problema grosso e serio per quelli che lavorano nei porti. In questo periodo ho avuto la possibilità di partecipare a parecchi convegni e riunioni di spedizionieri durante i quali tutti hanno sollevato il problema delle dogane, della scarsità di personale, dei funzionari regionali che interpretano a modo loro e in maniera cervelotica le norme con una serie di azioni. Alla fine, non fanno altro che ritardare le operazioni e danneggiare l'efficienza dei porti, minandone anche la concorrenza. È un problema che non rientra nella riforma della legge n. 84 del 1994, ma che comunque, secondo me, deve trovare una soluzione nel rapporto tra Ministeri perché rischia di inficiare anche la migliore riforma possibile.

PRESIDENTE. Manifesto apprezzamento anche per il contributo che hanno dato i colleghi.

Ribadisco che sia noi che il Ministro abbiamo interesse ad approvare nei tempi più rapidi possibili la riforma dell'ordinamento portuale. Essendo stato formalmente incardinato al Senato (non vorrei apparire ripetitivo dicendo che sono sette anni che cerchiamo di modificare la normativa), è ovvio che il provvedimento deve essere approvato prima da noi e poi alla Camera.

Il testo del disegno di riforma presentato all'inizio della legislatura è uguale a quello di sei anni fa. Da allora confesso che anch'io ho modificato molte opinioni; ho partecipato a molti convegni a Genova, a Livorno, a Napoli e Civitavecchia e mi sono convinto che rispetto a quella proposta molte cose dovevano essere cambiate. Quindi, affermo che la mia disponibilità personale, come relatore su questo provvedimento, è di arrivare ad un testo condiviso, che prescinda da quello a suo tempo presentato, anche

se concettualmente riconosco di condividere quanto il Ministro ci ha rappresentato nei contenuti e nei principi. Si tratta quindi di partire da questi principi e da questi contenuti per produrre una norma che sia la sintesi più avanzata di ciò che ha detto il Ministro e dei temi affrontati nei disegni di legge.

Faccio una valutazione: sono convinto che in Commissione, in sede tecnica, ovviamente con la presenza del signor Ministro o dei tecnici del Ministero (che sono poi le persone più capaci a scrivere le norme), potremmo arrivare, con questo spirito e in queste condizioni, ad individuare un testo il più condiviso possibile. Poi è ovvio che il Ministro lo farà suo, nella misura in cui sarà d'accordo, e ne accelererà l'approvazione, con la spinta che può dare, se diventerà un testo del Governo e sarà condiviso. Vorrei però dire in maniera trasparente che, dopo il passaggio fondamentale di questo documento, che diventerà il punto di riferimento e lo schema neutro all'interno del quale immettere le norme, noi saremo in condizione, utilizzando le esperienze, il dibattito e le osservazioni (ricordo che abbiamo svolto audizioni a non finire con tutte le categorie e che ci sono stati consegnati documenti molto corposi), di entrare nel merito delle norme da scrivere tutti assieme, in tanto in quanto saremo d'accordo. Se dovessero sorgere delle divergenze con i Gruppi di minoranza, le valuteremo di volta in volta. Credo però che vi sia da parte di tutti l'intendimento di procedere al meglio e di realizzare in tempi brevi una normativa che sia la più aggiornata possibile. In questo senso, come ricorderete, avviando l'indagine conoscitiva sulla cantierabilità delle opere pubbliche ho detto che la riforma della portualità è una priorità e che ad essa avremmo dovuto dedicare molto tempo in Commissione.

Do ora la parola al ministro Matteoli per la replica.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, vorrei anzitutto ringraziare i colleghi senatori per i loro interventi, che miravano tutti a raggiungere lo stesso obiettivo. Man mano che li ascoltavo ipotizzavo che, se questo è il clima, si potrebbe valutare la possibilità di esaminare il provvedimento in sede legislativa; mi è parso, dai contenuti degli interventi, che ve ne siano i presupposti. È chiaro che poi si dovrà ragionare sugli articolati, perché le relazioni sono una cosa, l'articolo un'altra.

Vorrei rispondere molto brevemente al senatore Cicolani sulla questione dei tempi. Condivido quanto ha detto il presidente Grillo: è un anno ormai che stiamo lavorando su questo tema e tutto è incentrato sul problema dell'autonomia finanziaria. Perché abbiamo usato un po' di fantasia (se posso utilizzare questo termine)? Perché altrimenti non uscivamo da questo problema. Vorrei dire al senatore Filippi che sono convinto – e lei lo ha sottolineato – che se non affrontiamo questo problema con un concetto internazionale, non ne usciremo mai. Non possiamo considerare la portualità italiana un problema solo italiano; va incardinata in un sistema internazionale, proprio per le cose che ho detto. L'Italia, per la sua conformazione geografica, non può scendere al tredicesimo o al di-

ciottesimo posto nella classifica dei porti; il problema va quindi affrontato all'interno di un quadro internazionale. Sono perfettamente d'accordo con lei, senatore Filippi, quando dice che i porti sono il principale *gate* del Paese.

Per quanto riguarda la questione della *governance* e dei manager, ho sottolineato che si tratta di concessioni brevi. Mi rendo perfettamente conto, infatti, che per le concessioni *tout court* qualche problema ci potrebbe essere. Mi è stato anche chiesto chi nominerà il presidente. Se qualcuno pensa, iniziando dal sottoscritto (ma mi rivolgo anche ai senatori di maggioranza), di escludere le Regioni dalle procedure di nomina, dico che sarebbe sciocco; non si possono escludere le Regioni. Per quanto riguarda invece la richiesta di cancellare il silenzio-assenso, credo che, se vogliamo snellire le procedure, bisogna avere il coraggio di prendere qualche provvedimento del genere.

Per quanto riguarda l'autonomia finanziaria, ci abbiamo lavorato ed abbiamo anche avuto degli incontri con Assoport. Certo, anch'io avrei preferito venire qui a dire che ci sono dei soldi che possono essere stanziati. Abbiamo però lavorato con la Cassa depositi e prestiti. Quando parliamo di prestiti a lungo termine, parliamo di prestiti a quarant'anni; non si tratta di tempi brevi. Questa è forse l'unica strada che ci consente di uscire dalla situazione attuale. L'ipotesi di incidere sul comparto fiscale costerebbe circa 300 milioni di euro l'anno, che graverebbero sul debito pubblico. L'ipotesi che coinvolge la Cassa depositi e prestiti è un modo per ridimensionare il debito; ecco perché abbiamo fatto questa scelta. Spero di farne un'altra, ma non sono stato in condizione di poterla fare.

Il senatore Musso ha sottolineato la questione della revisione del codice della navigazione. Per ragioni di coerenza e coordinamento, che ritengo possano essere condivise dal Parlamento, alla riforma dell'ordinamento portuale dovrà accompagnarsi la revisione della parte marittima del codice della navigazione, con particolare riguardo ai beni pubblici destinati alla navigazione, ai servizi nei porti ed alla contrattualistica. L'avvio dei lavori è ormai improrogabile, tenuto conto del fatto che le rilevanti innovazioni introdotte nell'ordinamento interno dalla normativa comunitaria ed internazionale hanno sostanzialmente svuotato di contenuto il codice della navigazione risalente nel suo impianto originario al 1942. Il disegno di legge del quale ho annunciato la presentazione conterrà, quindi, apposita norma di delega al Governo per la revisione della parte marittima del predetto codice. Il senatore Bornacin ha fatto riferimento invece al problema delle dogane. Quello che lei ha detto, senatore Bornacin, andando in giro me lo sento ripetere da tutte le parti: c'è scarso personale, si perde tempo e così via. La questione però è di competenza di altri due Ministri, non mia; non posso fare altro che sollecitare tali Ministri a provvedere, non posso andare oltre. D'altra parte, il mio Ministero ha così tante deleghe che non ne cerco altre; e sul punto in questione, francamente, non ho deleghe. Tuttavia, anche alla luce di questa audizione, invierò una lettera ai Ministri competenti affinché si provveda anche su questo punto.

Rivolgo un'ultima considerazione al presidente Grillo. A me frankly non interessa se il disegno di legge sarà di iniziativa governativa o parlamentare; a me interessa che il disegno di legge venga approvato. Con questa legge si potrebbero porre dei limiti nell'approvazione dei piani, com'è avvenuto con la legge obiettivo. Si potrebbe cercare di individuare qualcosa di simile; mi rendo conto che bisognerà lavorarci un po', ma si potrebbe fare. È chiaro che bisognerà approfondire tutta la questione, e noi lo faremo. Cercherò di volta in volta di essere presente personalmente in Commissione, perché si tratta di una riforma che intendo portare avanti.

Nel 2002, con la legge n. 166, sono state assegnate le ultime risorse per le infrastrutture portuali. Questo punto sarà oggetto di approfondimento e di una nostra proposta nell'Allegato infrastrutture al DPEF (il DPEF viene presentato oggi, se non vado errato).

È stato sollevato l'argomento della concertazione. Non sono aprioristicamente contrario alla concertazione, ci mancherebbe altro; ormai il sistema ci obbliga alla concertazione. Però bisogna trovare un meccanismo che non ci faccia perdere tempo, grazie al quale la concertazione vada immediatamente al problema. Spesso invece, non solo in questo settore, ma in tutti settori, si verificano delle perdite di tempo, che non ci possiamo più permettere. È un problema di rilancio della nostra economia. La concertazione è nei fatti; però bisogna cercare di effettuarla con ordini del giorno precisi e stabilendo dei tempi entro i quali deve assolvere alla sua funzione.

FILIPPI Marco (PD). Con procedure chiuse e tempi certi.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Esatto.

Mi avvio a concludere; naturalmente, avremo molte altre occasioni per affrontare questo problema. Da quando sono Ministro tutte le volte che ho incontrato chi opera nel settore dell'impresa, sia essa privata o cooperativa o di qualsiasi altro genere, la prima cosa che mi è stata chiesta sono tempi e regole certe. Questa riforma, quindi, deve stabilirli in maniera chiara, altrimenti si blocca. La concertazione va inquadrata nei tempi e nelle regole certe. Se nell'articolato la poniamo entro queste colonne di Ercole, sono favorevolissimo e non potrebbe essere altrimenti.

Ringrazio la Commissione per questa audizione che sicuramente arricchisce il lavoro fatto in questi mesi.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro ed aggiungo solo un dettaglio tecnico sulla questione dell'autonomia finanziaria. Sposo in pieno la scelta del Ministro, anche perché mi pare che di fronte ad una flessione delle entrate di 37 miliardi, come ha dichiarato il Presidente del Consiglio, sia difficile convincere il Ministro dell'economia a rinunciare a qualcosa dell'introito minore.

Mi pare che il problema nella sostanza si risolva lo stesso. La questione sta, infatti, nel mantenimento della norma che stabilisce l'esistenza

dell'autonomia finanziaria; lo strumento tecnico individuato finora non ha funzionato: l'extragetto ha dato solo 200 milioni e l'altro strumento non ha funzionato. Adesso diciamo che cambiamo lo strumento tecnico e ci avvaliamo dei finanziamenti della Cassa depositi e prestiti per consentire alle *Authority* di fare gli investimenti. Ovviamente, nel momento in cui la crisi finanziaria sarà finita, riprenderemo in una condizione ambientale diversa, con equilibrio dei conti del bilancio dello Stato, questa prospettiva di lavoro e, quindi, rilanceremo la scelta, importante anche per noi, di rendere i porti sempre più autonomi. Affinché non appaia una scelta di serie B, diamo le risorse alle autorità portuali con questa strumentazione per fare gli investimenti.

Ringrazio il ministro Matteoli per la sua disponibilità.

Dichiaro concluse le comunicazioni del Governo.

I lavori terminano alle ore 15,40.

