



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 25

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici,
comunicazioni)

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

266^a seduta: martedì 11 ottobre 2016

Presidenza del presidente MATTEOLI

I N D I C E**DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE**

(2460) Deputato TULLO ed altri. – Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti e disposizioni in materia di servizi tecnico-nautici, approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE	Pag. 3, 8, 9
BORIOLI (PD)	7
FILIPPI (PD), relatore	5, 9
RANUCCI (PD)	3
SONEGO (PD)	3, 5, 9
ALLEGATO (contiene i testi di seduta)	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: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie: AL-A; Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Idea, Alternativa per l'Italia, Euro-Exit, M.P.L. – Movimento politico Libertas): GAL (GS, PpI, M, Id, ApI, E-E, MPL); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL.

*Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti
Simona Vicari.*

I lavori hanno inizio alle ore 15,35.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(2460) Deputato TULLO ed altri. – Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti e disposizioni in materia di servizi tecnico-nautici, approvato dalla Camera dei deputati
(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 2460, sospesa nella seduta del 28 settembre scorso. Passiamo all'esame degli articoli.

Avverto che al disegno di legge è stato presentato l'ordine del giorno G/2460/1/8 e all'articolo 3 sono stati presentati due emendamenti.

RANUCCI (PD). Signor Presidente, onorevoli colleghi, illustro brevemente l'emendamento 3.2, a mia firma, finalizzato a sostituire, ai fini della definizione del regime di obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici, l'intesa tra l'autorità marittima e l'autorità di sistema portuale con la semplice consultazione di quest'ultima. La proposta emendativa, che comunque sono pronto a ritirare per favorire una rapida approvazione del provvedimento ed evitare che ci siano difformità rispetto al testo approvato dalla Camera dei deputati, recepisce il suggerimento avanzato dal Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto-guardia costiera nel corso dell'audizione svolta proprio in questa Commissione sul disegno di legge in esame.

Analogo concetto viene sostanzialmente ribadito, sia pure con una formulazione diversa, nell'ordine del giorno G/2460/1/8 da me presentato, nel quale si precisa che l'intesa in tema di obbligatorietà dei servizi tra l'autorità marittima e l'autorità di sistema portuale deve intendersi nel senso che ciascuno dei soggetti istituzionali interessati esprima la valutazione di propria pertinenza alla luce delle responsabilità affidategli dall'ordinamento e degli interessi oggetto della rispettiva tutela.

SONEGO (PD). Signor Presidente, l'emendamento 3.1 si illustra da sé, ma colgo l'occasione per svolgere alcune osservazioni.

Premetto che sono culturalmente e politicamente distante dall'articolo 3 del provvedimento, che francamente ritengo frutto di un'impostazione di retroguardia. Condivido invece gli articoli 1 e 2 del disegno di legge, che mi paiono molto sensati e che credo vadano sostenuti.

In verità, personalmente sarei per cassare l'articolo 3 e per aprire una discussione in Commissione sulla delicatissima ed importante materia dei servizi tecnico-nautici. Tuttavia, poiché mi pare di capire che ci sono le condizioni politiche perché il provvedimento venga approvato nella sua attuale articolazione, comprensiva dunque anche dell'articolo 3, con l'emendamento che ho presentato cerco di introdurre dei correttivi che ritengo possano essere agevolmente accolti dalla Commissione. Il mio contributo ai lavori della Commissione viene quindi a connotarsi con la rinuncia alla mia impostazione politica e culturale sulla materia e con il tentativo di suggerire alcuni correttivi che ora dirò, rimanendo all'interno dell'impostazione politica e culturale del provvedimento.

È all'interno di questo contesto che propongo alla Commissione – è una proposta che rivolgo in primo luogo al Presidente – di avviare, successivamente all'esame del provvedimento di cui oggi discutiamo, un approfondimento sulla materia dei servizi tecnico-nautici, la cui importanza a mio parere è sottovalutata e su cui attualmente esiste un'informazione insufficiente e strabica. Avanzo dunque da subito la proposta di dedicare parte del nostro lavoro e della nostra attenzione ad un'analisi in tal senso. Nel frattempo, illustro gli aspetti fondamentali del mio emendamento che, ripeto, assume la logica dei proponenti del disegno di legge, che non è la mia.

Innanzitutto, nell'emendamento si propone che in linea di principio, salvo eccezioni che io stesso prevedo, l'obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici possa essere disposta per i navigli di stazza lorda superiore a 500 tonnellate, così da evitare sostanzialmente un'obbligatorietà *ope legis* per i navigli di dimensioni davvero molto piccole e garantire comunque tutti i requisiti di sicurezza.

Preciso inoltre che, mentre secondo l'emendamento l'obbligatorietà «può essere stabilita e disciplinata» dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con l'attuale formulazione dell'articolo 3 si introduce una vera e propria statuizione imperativa: nell'articolo, infatti, si stabilisce che tale obbligatorietà «è disposta» dal Ministro. Al riguardo, non ho dubbi che, in fase di applicazione della legge, una parte del mondo della marineria invocherà a gran voce la natura imperativa della norma, il che mi pare francamente deprecabile, tenuto conto che, così com'è formulata oggi, sarebbe una disposizione applicabile *erga omnes* e, dunque, riferibile anche ai navigli di stazza inferiore alle 500 tonnellate.

Nell'emendamento si dice poi che l'obbligatorietà può essere disposta – ripeto, non è un imperativo – distintamente per ciascuno dei quattro servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio, battellaggio e ormeggio), mentre l'attuale formulazione dell'articolo 3 stabilisce l'obbligatorietà imperativa per tutti e quattro i servizi. Faccio notare che secondo il regime attualmente vigente per l'attività amministrativa dei comandanti dei porti – se si eccettuano alcuni porti ed alcune situazioni – l'obbligatorietà in termini generali esiste per il solo pilotaggio e non anche per gli altri servizi. Mi pare francamente molto barocco – usando un'espressione poco legislativa e poco tecnica – che si preveda, ad esempio, l'obbligatorietà per

il battellaggio, soprattutto se si tiene conto che, quando in Europa si parla di servizi tecnico-nautici, il battellaggio non viene più nemmeno citato. È dagli anni Quaranta che, salvo eccezioni, il servizio tecnico-nautico del battellaggio è sostanzialmente sparito: il fatto che noi andiamo a risuscitarlo, per di più in maniera imperativa, mi pare francamente molto sbagliato. Quindi, con l'emendamento 3.1 propongo che il Ministro, nel momento in cui decide di introdurre l'obbligatorietà, debba farlo distintamente per ciascuno dei quattro servizi, fornendo per ciascuno una specifica motivazione: infatti, non è che essendo obbligatorio il pilotaggio – che, magari effettuato con il VHF, è comunque irrinunciabile – deve esserlo anche il battellaggio. Se si vuole prevedere l'obbligatorietà anche per il battellaggio in un determinato porto, è necessario farlo con un provvedimento autonomo e fornendo una motivazione specifica. Devono essere quindi emanati provvedimenti distinti e motivati per ciascuno dei servizi.

FILIPPI, *relatore*. La motivazione, però, è prevista solo per l'autorità marittima, non anche per il Ministro.

SONEGO (*PD*). Può darsi che sia così. Rileggerò la norma, anche perché a scrivere leggi si fa presto, ma può accadere che, pur avendo in mente una cosa, dal testo ne risulti poi un'altra. Può anche darsi che da una lettura attenta e terza, come quella fatta dal senatore Filippi, sia possibile riscontrare quest'errore; se è così, ci ragioneremo insieme.

Vengo poi ad un altro aspetto. Quando si parla di autorità marittima, è necessario chiarire che il riferimento è a quella territorialmente competente. Parlare infatti genericamente di «autorità marittima» mi pare molto sbagliato, perché «autorità marittima» è anche il Comando generale delle Capitanerie di porto. In tal caso, noi potremmo anche assistere ad uno scenario – del quale in realtà si fa levatrice proprio la norma contenuta nell'articolo 3 del provvedimento – nel quale nasca una centralizzazione totale di tutto il governo della materia. L'articolo 3, infatti, è scritto in modo tale da trasportare tutta la materia dalla sede periferica, cioè dalla sede di ciascun porto, alla sede centrale, per cui essa verrebbe definita e disciplinata centralmente dal Ministro, dalle associazioni nazionali (Assoporti, Confitarma e via dicendo) e dall'autorità marittima centrale. A me non sfugge il fatto che nel mondo della portualità ci siano segmenti che lavorano da anni proprio per questo, pensando che sia più facile tutelare certe posizioni – anche di rendita, lo dico in maniera esplicita – sulla base di una definizione centrale di questa regolazione, piuttosto che porto per porto. Con l'emendamento si intende dunque riaffermare che l'autorità marittima di riferimento è quella territorialmente competente.

Per inciso, almeno stando alle discussioni che ci sono state tra di noi nel corso di questi anni, si è a lungo sottolineata la necessità di enfatizzare – ed io la condivido – l'autonomia gestionale dei porti, che a me pare un valore. Si è a lungo enfatizzata, ad esempio, la necessità di retrocedere a ciascun porto una quota più significativa del gettito IVA dallo stesso incamerato, così da garantire l'autonomia gestionale. Con il provvedimento

in esame, invece, si va nella direzione opposta. Partiamo dalla norma che centralizza l'obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici in capo al Ministro, che ovviamente non avrà tempo di occuparsi di certe cose e le affiderà a qualche suo collaboratore, limitandosi a firmare. In base alla recente riforma del sistema portuale, spetta tra l'altro allo stesso Ministro decidere il nome e il cognome dei presidenti delle autorità portuali: se infatti, come sappiamo, in prima battuta si cerca l'intesa con i Presidenti delle Regioni, c'è in realtà la riserva in base alla quale, in un secondo momento, il Ministro è nella condizione di decidere da solo. Se a tutto questo sommiamo la disposizione contenuta nella parte finale della legge sui porti (legge n. 84 del 1994), in base alla quale il Ministro ha potere di indirizzo sull'attività gestionale delle autorità di sistema portuale, ne scaturisce che le autorità di sistema portuale sono un pezzo del Gabinetto del Ministro.

Deve, quindi, risultare chiaro che è il Ministro a decidere il presidente delle autorità portuali e gli indirizzi: questo significa che, se una delibera di una certa autorità portuale viene ritenuta in contrasto con gli indirizzi del Ministro, quella delibera viene dichiarata illegittima e, quindi, fatta decadere. Tutti questi elementi sommati significano che ci troveremo di fronte ad un'ulteriore centralizzazione dell'intera portualità italiana in capo al Ministro e al Ministero.

Condivido sicuramente il fatto che il Ministro ed il Ministero debbano avere una forte capacità di orientamento nella programmazione, cosa che ci è mancata in questi anni in cui ogni porto è stato una sorta di libera Repubblica marinara. Questo è sicuramente un eccesso. Tuttavia, con il provvedimento in esame ci si sta spostando sull'eccesso opposto ed è questo il motivo per cui, secondo me, l'autorità marittima deve essere quella territorialmente competente e non quella centrale.

Nell'emendamento aggiungo anche che l'autorità marittima territorialmente competente interviene «sentite l'autorità portuale o di sistema portuale». Credo, cioè, che si debba parlare di consultazione piuttosto che di intesa perché il meccanismo dell'intesa, come ci è stato fatto opportunamente notare, trasferisce compiti di sicurezza in capo all'autorità portuale di sistema, mentre noi ci eravamo sempre attestati molto ragionevolmente sulla linea del Piave per la quale la sicurezza nei porti deve essere di dominio esclusivo dell'autorità marittima.

Qualche giorno fa abbiamo ascoltato in audizione il Comandante generale delle Capitanerie di porto, il quale ha esplicitato in maniera molto chiara due aspetti importanti. Innanzitutto, ha dichiarato che i porti italiani sono motivatamente e statisticamente i più sicuri del mondo e che – altra affermazione molto secca che ha fatto – questo provvedimento non aggiunge nulla in termini di sicurezza alla situazione attuale. Possiamo desumere quindi che, essendo già i nostri porti i più sicuri al mondo, non ci siano grandi motivazioni in ordine a problemi di sicurezza per introdurre ulteriori norme.

Ho citato il riferimento al Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto per smontare l'argomentazione che ho sentito portare da alcuni interlocutori esterni al Senato, con i quali ho avuto modo di rappor-

tarmi in queste settimane, secondo i quali ci sarebbero ragioni di sicurezza che spingono ad adottare questa normativa. Le affermazioni del Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto tolgono terreno sotto i piedi a queste convinzioni: i porti italiani sono già sicuri, per cui – lo ha affermato lui – il provvedimento in esame non aggiunge nulla in termini di sicurezza.

Ripeto, io sarei favorevole ad una cancellazione totale dell'articolo 3. Capisco, tuttavia, che in Commissione è presente un orientamento favorevole ad approvare la norma così impostata; pertanto, dovendo assumere tale logica, che pur non condivido, propongo di modificare l'articolo 3 nei termini che ho indicato, che mi paiono molto ragionevoli ed utilmente precisatori.

BORIOI (*PD*). Signor Presidente, ringrazio il collega Sonogo per quello che ci ha appena illustrato con molta dovizia e con una competenza certamente molto superiore alla mia, visto che in materia portuale non mi districò con particolare agio.

Dal momento che l'emendamento 3.1 è di portata molto significativa rispetto ad un impianto normativo costituito peraltro di soli tre articoli, voglio porre una domanda alla quale confido che lo stesso relatore sappia dare una risposta, anche alla luce degli argomenti portati dal senatore Sonogo, che sono sicuramente fondati e che, come adesso ci spiegava, si basano su una valutazione che ha avuto modo di formarsi, tra l'altro, attraverso l'interlocuzione con soggetti che hanno titolo a gestire la materia.

Ci sono alcuni aspetti su cui vorrei un chiarimento dal relatore.

La prima questione riguarda la formulazione letterale dell'articolo 3, comma 1, lettera *a*), in relazione a quanto stabilito in precedenza dall'articolo 14 della legge n. 84 del 1994. Nell'articolo 3 è scritto che «l'obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici è stabilita e disciplinata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti». Si pone subito un primo aspetto: non si dice solo «è stabilita», ma «è stabilita e disciplinata». Sproprio che nel termine «disciplinata» rientri a cadere – e non necessariamente già nella definizione della norma – tutta una serie di conseguenze automatiche che stabilirebbero l'obbligatorietà su tutte e quattro le fattispecie dei servizi tecnico-nautici. Se fosse solo così, francamente sarebbe un po' più difficile comprendere quale sia poi la funzione del decreto del Ministro nel senso che sarebbe bastato scrivere che sono obbligatori i servizi tecnico-nautici (sarebbe comunque riduttivo, ma questo è un dubbio che può essere sciolto). Questa è la prima questione che però, come ho detto, ha a che fare più che altro con la formulazione del testo.

Ho poi una preoccupazione. Mi scuso con i colleghi, ma ho bisogno di capire, visto che siamo in sede deliberante e che, quindi, dovremmo esprimere un voto su qualcosa che avrà valore di legge. Comprendo che ci troviamo dinanzi a due differenti punti di vista che hanno a che fare con la riforma del sistema portuale di cui abbiamo parlato qualche tempo fa: da una parte c'è la visione contenuta nel provvedimento così com'è stato licenziato; dall'altra c'è l'idea di spingere maggiormente verso l'au-

tonomia. A mio modo di vedere, però, questo ragionamento ha un senso se riferito a tutto ciò che attiene alla funzione delle autorità portuali nel dare propulsione allo sviluppo del sistema portuale; in questo caso, invece, stiamo parlando di sicurezza. Quindi, facendo un parallelo con il versante della sicurezza ferroviaria, un provvedimento così impostato equivarrebbe a dire che forse sarebbe meglio che, soprattutto per le linee in concessione, nella definizione dei parametri per l'applicazione delle tecnologie destinate alla sorveglianza sulla sicurezza del trasporto ferroviario alcune funzioni fossero sottratte alle Regioni per tornare ad essere più centralizzate.

Mi chiedo quindi se in tema di sicurezza sia essenziale guardare ad una tendenziale omogeneità tra i diversi ambiti portuali e questo innanzitutto perché, in linea di massima, la sicurezza, nella sua accezione più ampia, è materia attribuita alla competenza dello Stato; in secondo luogo, non vorrei che lasciare troppa maglia libera alle autorità locali possa alla fine determinare una situazione per cui, per paradosso e rovesciando il ragionamento che faceva il collega Sonogo, tra gli ambiti portuali si arrivi a competere anche su questioni che hanno a che fare con la sicurezza. Non prevedere dunque una trattazione uniforme per questa materia porterebbe, a mio avviso, a questo rischio.

Da questo punto di vista vorrei dunque essere rassicurato e capire se ho compreso bene la portata del provvedimento, che non mi pare stabilisca che per *default* tutto diventa automaticamente obbligatorio, dando titolo al Ministro di disciplinare poi la materia.

D'altra parte, l'emendamento del collega Sonogo sicuramente pone un tema rilevante, visto che stiamo parlando di questioni che hanno a che fare con la sicurezza e non con la funzione dei porti nell'intero sistema economico del Paese.

Onestamente ho l'impressione che un inquadramento di carattere omogeneo, con una regia condotta dallo Stato, possa avere un senso.

In ogni caso, poiché notoriamente di porti capisco poco e potrei anche sbagliarmi, mi piacerebbe avere qualche chiarimento al riguardo.

PRESIDENTE. Colleghi, consentitemi di fare una precisazione.

Il senatore Sonogo, com'è abituato a fare, ha argomentato bene le sue convinzioni. Devo dire però che, con l'abrogazione dell'articolo 3, il provvedimento diventerebbe monco. Mentre l'articolo 1 modifica la disciplina del codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti, con specifico riguardo all'obbligo per i singoli piloti di stipulare un'assicurazione e l'articolo 2 fissa i criteri in base al quale il Governo deve provvedere ad adeguare il regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, nell'articolo 3 si parla invece di servizi tecnico-nautici e, dunque, anche delle strutture di ormeggio presso le quali si svolgono operazioni di imbarco e sbarco di merci e passeggeri, come banchine, moli, pontili, piattaforme e così via. A me pare che l'articolo 3 sia la vera sostanza del provvedimento. Se si trattasse soltanto di prevedere l'assicurazione obbligatoria per il pilota o di regolare la cauzione prestata

dalla corporazione, basterebbe inserire un emendamento in uno dei tanti provvedimenti in materia. Personalmente non riesco a vedere questo disegno di legge privo dell'articolo 3.

Ricordo comunque che, prima di procedere alle votazioni degli emendamenti e dell'ordine del giorno, dobbiamo attendere i prescritti pareri delle altre Commissioni.

SONEGO (*PD*). Signor Presidente, io non propongo l'abrogazione dell'articolo. Come ho già detto, in cuor mio, per mia cultura e per una serie di ragioni che ritengo anche molto motivate, sarei favorevole alla cancellazione dell'articolo, ma non lo propongo.

Facendo dunque mia una cultura ed un'impostazione politica che non mi appartengono e che sono quelle sottese alla norma di cui stiamo parlando, il mio emendamento non mira a cassare l'articolo 3, ma a correggerlo, cercando di introdurre dei correttivi che mi pare possano migliorarlo con un po' di buonsenso, mediante l'introduzione di alcune garanzie, una delle quali mi pare coincida con quanto previsto dall'emendamento del collega Ranucci. Diciamo che la mia è una posizione particolarmente collaborativa.

PRESIDENTE. Non avevo compreso bene. Sull'emendamento si può certamente discutere; il mio intervento invece si riferiva all'abrogazione dell'articolo 3 la cui assenza farebbe perdere significato al provvedimento.

SONEGO (*PD*). Come ho già avuto modo di chiarire, non intendo proporre l'abrogazione dell'articolo, comprendendo che la Commissione è orientata diversamente.

FILIPPI, *relatore*. Signor Presidente, riservandomi di esprimere formalmente il parere sugli emendamenti e sull'ordine del giorno, in attesa dei pareri delle Commissioni affari costituzionali, giustizia e bilancio, vorrei fare alcune precisazioni a corredo delle questioni che sono state esposte nell'illustrazione delle proposte emendative.

Tra le due presentate indubbiamente la proposta che mi mette in maggiore imbarazzo è quella del senatore Ranucci, perché, pur condividendone la finalità, non nego la volontà di approvare il provvedimento il prima possibile, data l'attesa e per certi versi anche l'urgenza delle disposizioni in esso contenute. Lo dico per onestà intellettuale e per la schiettezza che mi ha sempre caratterizzato, sia nel ruolo di relatore che, più modestamente, in quello di Capogruppo in questa Commissione.

Alcune delle questioni poste sono sicuramente degne di attenzione, oltre che di rispetto. La proposta del senatore Ranucci ha una sua fondatezza, anche alla luce di quanto riferito dal Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto e che io stesso ho avuto modo di rappresentare. La norma individua infatti nell'autorità marittima l'istituzione che presiede alla sicurezza degli specchi acquei e all'ormeggio in ambito portuale ed è indubbio che questa competenza non possa essere divisa o avo-

cata da altri soggetti. È sicuramente puntuale la proposta di sostituire l'intesa tra l'autorità marittima e l'autorità di sistema portuale con la semplice consultazione di quest'ultima.

Ringrazio il collega Ranucci anche per l'ordine del giorno che ha presentato, la cui formulazione è sicuramente da preferire perché, anche in un rapporto di interlocuzione diretta, mi sembra che possa rappresentare un elemento di garanzia sufficiente alla migliore funzionalità della sicurezza. Credo che possa essere sicuramente utile impegnare il Governo ad interpretare al meglio una procedura a mio avviso molto sensata che, rispetto alla disciplina attuale, tende a tutelare maggiormente le disposizioni riguardanti l'obbligatorietà di certi servizi e ad assumere quindi, nel rapporto del Ministero, l'atto di impulso, che è poi l'atto che sostanzialmente viene disposto dall'autorità marittima.

Venendo alle considerazioni del senatore Sonego, voglio far presente subito una questione attinente il passaggio dell'emendamento 3.1 in cui si parla di «autorità marittima territorialmente competente» e non di «Comando generale»: sono due soggetti ben definiti. Da questo punto di vista, dunque, non c'è rischio di confusione; essendo poi l'atto di impulso un atto scritto della Capitaneria, è questa che giustamente definisce i termini in cui disporre l'eventuale obbligatorietà. La Capitaneria, tra l'altro, è il soggetto di norma chiamato a disporre in caso di emergenza – talvolta per condizioni meteo avverse, per condizioni particolari o per lavori in corso – provvedimenti urgenti con i quali sostanzialmente si deroga alla disciplina generale. È fatto salvo dunque questo aspetto.

Aggiungo che, sia pur per ragioni opposte a quelle del collega Sonego, sono convinto anch'io che forse non sarebbe sbagliato che la Commissione proceda ad un approfondimento dell'attività svolta dai servizi tecnico-nautici. Lo dico anche per uscire in qualche modo da un dibattito a mio avviso molto asfittico che c'è stato negli anni passati riservato agli addetti ai lavori e che paradossalmente è degenerato con tanto di carte bollate e sentenze che hanno poi lasciato in qualche modo invariata la situazione. Questo è un altro dato fondamentale per cui sarebbe utile che la Commissione possa approfondire in futuro tali questioni, anche per apprezzare la grande qualità e il merito di tali servizi, oltre che per ricondurre nella giusta dimensione il loro impatto sui costi operativi.

A questo proposito, voglio precisare che si sta parlando per tutti i servizi tecnico-nautici – dal pilotaggio all'ormeggio, al battellaggio, al rimorchio – al massimo dell'incidenza del 2 per cento sul costo totale del ciclo nave all'interno dei porti. Essendo poi i servizi tecnico-nautici di interesse generale e, quindi, specificamente legati alla sicurezza, è ovvio che non possono essere un elemento di competizione tra i porti, come in passato si è cercato in qualche modo di fare.

Mi trova dunque assolutamente d'accordo l'osservazione formulata dal collega Borioli – non è vero che non si intende della materia, visto che ha colto un aspetto fondamentale – circa l'opportunità di disciplinare la materia in termini più omogenei. Ricordo infatti che in una fase della portualità italiana si è pensato che la regolazione a livello locale potesse

consentire sostanzialmente anche un miglioramento nell'attrazione dei traffici: questo è oggettivamente sbagliato, anche per i livelli di qualità e di *standard* che caratterizzano la sicurezza nei nostri porti.

Al riguardo vorrei spezzare una lancia a favore dei servizi tecnico-nautici, non solo per la qualità che offrono, ma anche per il fatto che in molti casi e in particolari situazioni di emergenza sono i primi ad intervenire, anche ben oltre le proprie competenze di soccorso marittimo. Ci tengo ad affermarlo perché, come è stato detto anche in occasione di alcuni convegni, spesso si è rischiato di buttar via il bambino con l'acqua sporca: infatti a volte, nella ricerca di una precisione e di una purezza del sistema normativo, non si è apprezzata invece la qualità del modello portuale italiano che in qualche modo ha strutturato nel modo più efficiente possibile un meccanismo di intervento pubblico-privato, ponendo i servizi tecnico-nautici nella disponibilità di chi è poi responsabile del porto in qualità di autorità pubblica.

Venendo alle questioni specifiche, trovo concettualmente sbagliato – anche per quello che ci è stato riferito dal Comandante generale delle Capitanerie di porto – definire un limite entro cui rendere applicabile ed obbligatoria la norma. I porti, infatti, come ben sappiamo, sono molto differenti l'uno dall'altro: 500 tonnellate di stazza lorda di una imbarcazione possono rappresentare una misura soddisfacente per alcuni porti, assolutamente ininfluente per altri, addirittura esagerata per altri ancora. Se consideriamo la questione sotto questo aspetto, è difficile stabilire un limite universalmente valido per tutti.

Sostanzialmente, poi, abbiamo anche la necessità di rendere più omogenea una normativa ed una disciplina, anche rispetto a dinamiche che influiscono fortemente sulle attività portuali. Da un lato, siamo di fronte al fenomeno del gigantismo navale (non solo in termini di traffico commerciale ma anche inteso come traffico crocieristico) che tende a rendere più piccoli i porti sulle cui banchine stazionano le navi: ovviamente più grande è la nave maggiore è la difficoltà di manovra.

Lo sforzo di questo provvedimento è di rendere omogenee e uniformi le disposizioni in materia nell'ambito di una procedura concertativa, con un'attenzione ovviamente alle singole competenze.

Vorrei anche soffermarmi sull'aspetto già sottolineato poco fa dal collega Sonogo. È vero che in passato forse è stata eccessivamente esaltata l'autonomia dei porti; oggi, a distanza di più di venti anni dal varo di quella normativa, possiamo apprezzarne i vantaggi ma anche i limiti profondi. Ed il limite più profondo, che ha poi dettato l'attuale riforma, è che il sistema portuale italiano ha la forza nel sistema, ma molto meno nelle specificità portuali. Anche considerando i nostri campioni portuali, difficilmente questi, per quanto liberati da lacci e lacciuoli, possono competere con i porti del Nord Europa. Tuttavia, il sistema portuale italiano, ove ben governato, già oggi è il secondo in Europa – verrebbe da dire il primo, visto che è superato solo dal sistema portuale britannico – con la caratteristica, oltretutto, di essere inserito in una dimensione manifatturiera ancora molto importante.

In tutti i sistemi l'aspetto di forza è determinato dalla capacità di governo. Purtroppo, in questi anni di crisi e di recessione abbiamo visto che la competizione non è stata sviluppata in termini di sistema, ma è stata molto spesso un fattore implosivo all'interno del sistema stesso, per cui l'accentuazione su un governo forte, che vada oltre gli elementi della programmazione, intervenendo anche nell'armonizzazione della disciplina, è stato ritenuto un elemento assolutamente indispensabile su cui concentrare questa fase.

Non condivido neppure il ragionamento fatto dal senatore Sonogo in merito all'obbligatorietà: nel momento in cui viene definita la disciplina, questo non significa che necessariamente la norma in sé debba essere concepita in maniera estensiva. Ciò non vuol dire che bisogna rendere per forza obbligatori i servizi, né che bisogna renderli obbligatori tutti e quattro; al contrario, significa semplicemente definire un quadro nazionale di riferimento chiaro e sempre motivabile nell'ambito del quale poi sulle emergenze interviene l'autorità marittima con i provvedimenti del caso. Si parla infatti di «disciplina», cioè di elementi certi, ma indubbiamente si fissa in maniera più precisa e più puntuale un sistema che, come ben ha detto il collega Sonogo, costituisce un'eccellenza della portualità e che proprio per questo vogliamo non venga smarrito.

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione del disegno di legge in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,20.

**ORDINE DEL GIORNO ED EMENDAMENTI
AL DISEGNO DI LEGGE N. 2460**

G/2460/1/8

RANUCCI

L'8^a Commissione,

in sede di esame del disegno di legge n. 2460, recante «Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti e disposizioni in materia di servizi tecnico-nautici»,

considerato che:

l'articolo 3, comma 1, lettera *a*), apporta modifiche all'articolo 14, comma 1-*bis*, secondo e terzo periodo, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, intervenendo sul regime di obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici;

la norma si prefigge di estendere a tutti i servizi tecnico-nautici la competenza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti a definire con proprio decreto il regime di obbligatorietà del servizio stesso, prevedendo che l'Autorità marittima (A.M.) formuli la proposta sulla scorta dell'intesa con l'autorità portuale (oggi Autorità di sistema portuale, A.d.S.P.) e del parere reso dalle associazioni di categoria;

i servizi tecnico-nautici sono servizi di interesse generale che sotto il coordinamento dell'A.M. garantiscono nei porti, ove sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo, assolvendo ad un fondamentale ruolo che incide direttamente sull'operatività portuale;

nel corso dell'audizione del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto, tenutasi in data 27 settembre 2016, avuto riguardo alla sicurezza complessiva dell'attività legate all'arrivo ed alla partenza delle navi e dell'ambito portuale in generale, è stata auspicata una migliore formulazione tesa a ribadire le distinte competenze tra l'Autorità marittima e l'Autorità di sistema portuale, pur nello spirito della più ampia e leale collaborazione istituzionale;

infatti, il regime di obbligatorietà dei servizi afferisce a profili di sicurezza, quale interesse affidato alla responsabilità dell'A.M., alla quale è necessario venga garantito il pieno esercizio del proprio ruolo di garante della sicurezza dell'approdo, ferma restando la competenza dell'A.d.S.P. a fornire elementi di analisi, in linea con le proprie attribuzioni, che migliorino la qualità complessiva della regolamentazione dei servizi tecnico-nautici;

in particolare, l'A.d.S.P. è chiamata, in occasione dell'iter finalizzato a regolare il regime dell'obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici, a formulare valutazioni afferenti, prioritariamente, alla promozione ed alla

gestione commerciale del sistema portuale, sotto il profilo dell'efficienza complessiva ed alla speditezza delle attività portuali, in linea con i principi ed i criteri direttivi sulla cui base è stata attuata la riforma della legislazione di settore;

al fine di evitare impasse decisionali e ricondurre l'intesa ad un criterio logico giuridico, nello spirito dei principi posti a base della recente riforma della legislazione portuale e delle stesse previsioni della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come modificata per effetto del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169;

ritenuto, pertanto, che:

l'intesa tra l'Autorità Marittima (A.M.) e l'Autorità di sistema portuale (A.d.S.P.) debba conseguirsi alla luce delle rispettive competenze, delle responsabilità affidate ai due soggetti istituzionali ed in ragione della cura degli interessi, complementari ma distinti, affidati a ciascuno sul tema, rispettivamente, della sicurezza complessiva dell'ambito portuale e della gestione e della promozione delle attività commerciali che si svolgono in porto,

impegna il Governo:

ad adottare, in coerenza con quanto precede, indirizzi applicativi della previsione in premessa volti a chiarire che l'intesa in tema di obbligatorietà dei servizi tra A.M. ed A.d.S.P. deve intendersi nel senso che, ciascuno dei soggetti istituzionali interessati, esprime le valutazioni di propria pertinenza alla luce delle responsabilità affidate dall'Ordinamento e degli interessi oggetto di rispettiva tutela.

3.1

SONEGO

Al comma 1, sostituire la lettera a) con la seguente:

«a) al comma 1-bis, il secondo e il terzo periodo sono sostituiti dai seguenti: "L'obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici per i mezzi di stazza lorda superiore a tonnellate cinquecento può essere stabilita e disciplinata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che provvede, distintamente, per uno o più di tali servizi e con specifica motivazione. Il Ministro agisce su proposta dell'Autorità marittima territorialmente competente, sentite l'autorità portuale o di sistema portuale ove istituita e le associazioni nazionali di categoria interessate. L'Autorità marittima territorialmente competente può motivatamente proporre l'estensione dell'obbligatorietà anche ai mezzi di stazza lorda inferiore alle tonnellate cinquecento. In caso di necessità e di urgenza, l'autorità marittima, sentita l'autorità portuale o di sistema portuale ove istituita, può temporaneamente

modificare il regime di obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici per un periodo non superiore a trenta giorni, prorogabili una sola volta"».

3.2

RANUCCI

Al comma 1, lettera a), sostituire le parole: «d'intesa con l'autorità portuale ove istituita, sentite», con le seguenti: «sentita l'autorità di sistema portuale ove istituita, nonché» e dopo le parole: «, sentita l'autorità», inserire le seguenti: «di sistema».
