



Senato della Repubblica



Camera dei deputati

Giunte e Commissioni

XVI LEGISLATURA

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 26

**COMMISSIONE PARLAMENTARE  
per la semplificazione**

AUDIZIONE DEL SOTTOSEGRETARIO ALLE  
INFRASTRUTTURE E AI TRASPORTI, MANTOVANI

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SEMPLIFICAZIONE  
NORMATIVA E AMMINISTRATIVA

41<sup>a</sup> seduta: mercoledì 9 dicembre 2009

Presidenza del presidente Andrea PASTORE

## INDICE

### Audizione del sottosegretario alle infrastrutture e ai trasporti, senatore Mario Mantovani

PRESIDENTE:		
- PASTORE (PDL), senatore . . . . .	Pag. 3, 8, 10	
BERNINI BOVICELLI (PDL), deputato . . . . .	9, 10	
LOVELLI (PD), deputato . . . . .	7	
		MANTOVANI . . . . . Pag. 3, 7, 10

*Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento del Senato, il sottosegretario alle infrastrutture e ai trasporti, senatore Mario Mantovani, accompagnato dalla dottoressa Suriano e dal dottor Di Capua.*

*I lavori hanno inizio alle ore 14,05.*

#### *SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI*

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

#### *PROCEDURE INFORMATIVE*

##### **Audizione del sottosegretario alle infrastrutture e ai trasporti, Mantovani**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla semplificazione normativa e amministrativa, sospesa nella seduta pomeridiana del 2 dicembre scorso.

È oggi in programma l'audizione del sottosegretario alle infrastrutture e ai trasporti, senatore Mario Mantovani che ci riferirà su provvedimenti di competenza del suo Dicastero.

Onorevole Sottosegretario, desidero far presente che con l'audizione odierna si vuole fare particolare riferimento all'attuazione del procedimento cosiddetto «taglia-enti», di cui all'articolo 26 del decreto-legge n. 112 del 2008, come modificato ed integrato dall'articolo 17 del decreto-legge n. 78 del 2009, che in parte si è concluso ed in parte è stato attivato appunto con il provvedimento recentemente adottato dal Consiglio dei ministri, su cui abbiamo già avuto occasione di discutere in occasione dell'audizione del Capo del Dipartimento affari giuridici della Presidenza del Consiglio.

Cedo subito la parola al sottosegretario Mantovani, ringraziandolo per aver accettato l'invito della Commissione a partecipare all'incontro odierno.

MANTOVANI. Signor Presidente, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con il decreto del Presidente della Repubblica del 3 dicembre 2008, n. 211, ha definito la nuova organizzazione dei propri uffici centrali e periferici, in conseguenza del nuovo assetto governativo, determinatosi a

seguito dell'accorpamento dei soppressi Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi del decreto-legge n. 85 del 2008.

Ciò anche al fine di conseguire l'obiettivo di ridurre la spesa pubblica ed incrementare l'efficienza e la qualità dei servizi resi.

Nella stessa ottica di ridefinizione degli assetti organizzativi e di riordino della pubblica amministrazione è quindi intervenuta la cosiddetta norma «taglia-enti».

Prima di passare però ad illustrare l'iniziativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in merito al riordino degli enti, vorrei fare un breve cenno all'attuazione dell'articolo 14 della legge n. 246 del 2005.

Il comma 14 dell'articolo 14 della legge del 28 novembre 2005, n. 246, conferiva al Governo la delega ad adottare decreti legislativi che individuano le disposizioni legislative statali, pubblicate anteriormente al 1° gennaio 1970, anche se modificate con provvedimenti successivi, delle quali si riteneva indispensabile la permanenza in vigore, secondo i principi e i criteri direttivi indicati dalle lettere da *a*) ad *h*) ed alla conseguente soppressione, sia implicita che esplicita, delle restanti norme.

A tal fine il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha curato una serie di iniziative volte alla ricognizione, presso le competenti strutture dell'amministrazione, della normativa anteriore al 1970 della quale si ritiene indispensabile la permanenza in vigore.

Riguardo alle modalità operative, con cui sono stati individuati i settori relativi alle attività di riordino della normativa, sono state definite due macro-aree denominate «infrastrutture» e «trasporti».

È stato quindi predisposto un elenco di norme che è stato inserito nel provvedimento di iniziativa governativa recentemente approvato dal Consiglio dei ministri in via definitiva, semplificando radicalmente lo *stock* normativo di questa amministrazione.

Come è noto, l'articolo 26, comma 1 citato, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, che ha richiamato espressamente l'articolo 2, comma 634, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, ha previsto, in un più generale contesto di riorganizzazione della pubblica amministrazione, un intervento regolamentare di riordino, trasformazione o soppressione e messa in liquidazione di enti pubblici, organismi e strutture amministrative statali comunque denominati.

Pertanto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tenuto conto dei principi e criteri direttivi stabiliti dalle norme di legge, dopo aver verificato l'impossibilità, data la natura dell'attività svolta dai propri enti vigilati, di procedere a trasformazioni o soppressioni degli stessi enti (così come previsto della lettera *a*) dell'articolo 2, comma 634 citato), è intervenuto ad operare modificazioni funzionali sia all'esigenza del contenimento della spesa, sia a garantire la prosecuzione delle attività istituzionali.

Su tale presupposto, si è proceduto alla razionalizzazione degli organi di indirizzo amministrativo, di gestione e consultivi, alla riduzione fino al 30 per cento del numero dei componenti degli organi collegiali, con la sal-

vezza della funzionalità dei predetti organi, così come previsto dalla lettera *d*) del ripetuto articolo 2, comma 634.

Si è in particolare proceduto con unica bozza di regolamento al riordino dei seguenti enti vigilati da questo Ministero: l'Aero Club d'Italia (AeCI); l'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (INSEAN); le Autorità Portuali; l'Ente nazionale aviazione civile (ENAC).

Come già rilevato con chiarezza dal Capo del dipartimento affari giuridici della Presidenza del Consiglio, consigliere Zucchelli, nella recente audizione tenutasi presso questa Commissione, sono effettivamente sorti problemi applicativi ed interpretativi sull'articolo 26, in ordine, in particolare, alla esclusione dal riordino di alcuni enti.

Proprio in merito all'applicabilità della norma alle Autorità portuali e all'INSEAN, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha espresso dubbi: nel caso delle Autorità portuali in quanto esclusi dal primo periodo del comma 1 dell'articolo 26; nel caso dell'INSEAN in quanto ente di ricerca.

Però, a causa dell'approssimarsi della scadenza prevista dall'articolo 26, comma 1, seconda parte del citato decreto-legge n. 112 del 2008, che, come è noto, prevedeva un effetto soppressivo automatico al 31 ottobre 2009, si è stati costretti a procedere raccogliendo in unico provvedimento tutte le norme dirette alla riorganizzazione degli enti pubblici non economici vigilati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il regolamento è stato, pertanto, approvato in via preliminare in data 28 ottobre 2009 dal Consiglio dei ministri, è ora sottoposto al parere del Consiglio di Stato e, successivamente, delle Commissioni parlamentari competenti.

Per quanto attiene all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (INSEAN), quale ente di ricerca, si è provveduto ad una nuova e più snella composizione del Consiglio direttivo.

Peraltro, anche per questo ente, va osservato che già con il provvedimento del 5 aprile 2005, n. 1, del Presidente dell'Istituto, emanato in forza all'articolo 8, comma 4, della legge 9 maggio 1989, n. 168, e dell'articolo 10, comma 2, del decreto legislativo 29 settembre 1999, n. 381, era stato ridotto da 12 a 10 il numero dei componenti del Consiglio direttivo dell'Ente. Con l'attuale disposizione si riducono ulteriormente i componenti in numero di 7, operando una riduzione del 30 per cento (da 10 componenti si passa a 7).

La spesa corrispondente agli attuali 10 membri, ad esclusione del presidente, è pari a 48.600 euro. Con l'attuale norma, prevedendosi una riduzione da 10 a 7 del numero dei componenti del Consiglio direttivo, il costo si riduce a circa 32.400 euro, operando di fatto un risparmio di spesa pari a circa 16.200 euro (circa il 33 per cento in meno rispetto alla spesa attuale).

Per quanto attiene le Autorità portuali va preliminarmente precisato che è in una avanzata fase di definizione un disegno di legge, attualmente all'esame del Comitato ristretto della 8ª Commissione del Senato, che prevede la revisione della attuale legislazione portuale (legge n. 84 del 1994),

al fine di superare alcune criticità che stanno compromettendo la piena competitività dei nostri porti.

Va osservato che la razionalizzazione e la riduzione degli organi collegiali delle Autorità portuali, nell'intera misura prevista dal medesimo comma 634, non consente di salvaguardare la funzionalità di detti organi – quali ad esempio il comitato portuale di cui all'articolo 9 della legge n. 84 del 1994 – senza demolirne la rappresentatività degli interessi delle molteplici categorie che attualmente ne fanno parte.

Ciò nonostante, ove possibile, si sono operati alcuni «tagli» finalizzati a conseguire comunque risparmi di spesa.

In particolare, si è proceduto a ridurre il numero dei componenti del Comitato portuale, designati in rappresentanza delle categorie di imprese che operano nei porti e dei lavoratori.

In conseguenza di tale modifica, il numero complessivo dei membri è stato ridotto da 21 a 16, in relazione ai quali risultano pertanto ridotte anche le spese per gettoni di presenza e rimborsi vari.

Si è poi proceduto a modificare anche il comma 1, dell'articolo 11 della legge n. 84 del 1994, con la riduzione da tre ad uno dei membri supplenti del Collegio dei revisori dei conti.

Ove si consideri che sono attualmente istituite 25 Autorità portuali e che ogni componente del Comitato portuale percepisce circa 800 euro all'anno per gettoni di presenza, detta riduzione comporta un risparmio complessivo di spesa pari, in media, a 100.000 euro l'anno.

A ciò si aggiunga poi il risparmio derivante dalla soppressione di due membri supplenti del Collegio dei revisori, in relazione ai quali (tenuto conto che ciascuno di essi percepisce in media 2.000 euro all'anno) si ipotizza una riduzione complessiva della spesa per emolumenti pari, appunto, a circa 100.000 euro all'anno.

Per quanto attiene all'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), si è innanzitutto proceduto alla riduzione del numero dei componenti degli organi collegiali nella misura del 30 per cento, con salvezza della funzionalità dei predetti organi, come previsto dalla lettera *d*) del citato comma 634.

Sono state poi adottate ulteriori misure finalizzate a consentire una maggiore razionalizzazione dell'azione amministrativa, nonché una riduzione delle spese di funzionamento dell'ente.

In particolare, la durata dell'incarico del consiglio di amministrazione, del Presidente e del direttore generale è stata portata a cinque anni per consentire il raggiungimento degli obiettivi dell'ente che, in ragione della specificità e sensibilità del settore aeronautico, risultano di particolare e complessa implementazione.

Per le medesime ragioni è stato previsto che il mandato del Presidente e del direttore generale possa essere rinnovato senza limiti, con le medesime modalità previsti per la nomina.

Sono stati poi soppressi i membri supplenti del Collegio dei revisori dei conti, mentre i componenti del Comitato consultivo tecnico-economico e giuridico, previsto dall'articolo 6, paragrafo 2, lettera *g*) del decreto le-

gislativo del 25 luglio 1997, n. 250, sono stati ridotti da sei a quattro, sia per razionalizzare l'operato del Comitato, sia in una prospettiva di contenimento della spesa. Essendo stato portato da sei a quattro il numero dei componenti del consiglio di amministrazione, si prevede un risparmio di spesa certo pari a 57.069 euro.

A tale costo fisso si aggiunge il costo variabile dovuto ai rimborsi spese previsti per i consiglieri di amministrazione.

La riduzione di due membri del consiglio di amministrazione dovrebbe comportare, in teoria, una riduzione annua dei costi variabili pari a 25.000 euro. Detto importo è basato sulla media dei rimborsi spese erogati ai consiglieri di amministrazione lo scorso anno.

La riduzione del numero dei componenti del Comitato consultivo tecnico-economico e giuridico da sei a quattro, comporta una riduzione di spesa pari a 16.000 euro l'anno.

La soppressione dei membri supplenti del Collegio dei revisori dei conti non ha un impatto economico atteso, perché per essi non è previsto alcun compenso economico.

Per quanto attiene, infine, l'Aero Club d'Italia (Ae.C.I.), considerato che con il nuovo statuto, approvato con il D.P.C.M. del 20 ottobre 2004, questo ente ha già provveduto a rilevanti modifiche organizzative, con il presente provvedimento si è proceduto ad un ulteriore limitato taglio.

L'ente, come detto, con l'approvazione dell'attuale statuto avvenuta nel 2005, aveva già operato una forte riduzione di spesa per gli organi, quantificabile in circa 370.000 euro all'anno. Per tale ragione, i margini per un'ulteriore riduzione sono risultati veramente esigui.

Sperando di essere stato esaustivo, ringrazio il Presidente ed i colleghi della Commissione intervenuti.

LOVELLI (*PD*). Signor Presidente, nel ringraziare il sottosegretario Mantovani per la sua esposizione, vorrei avere alcuni chiarimenti.

Se ho ben capito, il Regolamento approvato dal Consiglio dei ministri il 28 ottobre scorso per il riordino dell'Aero Club d'Italia, dell'INSEAN, dell'ENAC e delle 25 Autorità portuali esistenti, secondo il meccanismo che ci è stato appena illustrato, diventerà comunque operativo a prescindere dall'*iter* del provvedimento legislativo di riordino delle Autorità portuali, attualmente in discussione in Senato. In particolare, vorrei sapere se, ove anche fosse ritardata l'approvazione di quel provvedimento, le misure previste per il ridimensionamento degli organi di quegli enti diventeranno comunque operative, una volta che il relativo Regolamento del Consiglio dei ministri – oggi sottoposto all'esame del Consiglio di Stato e, successivamente, anche a quello delle competenti Commissioni parlamentari di merito – venga approvato.

Vorrei sapere poi da chi dipendono l'Automobile Club d'Italia e l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.

MANTOVANI. Per quanto riguarda innanzitutto l'applicazione del regolamento approvato dal Consiglio dei ministri, onorevole Lovelli, l'o-

peratività dello stesso prescinde dall'*iter* del provvedimento legislativo di riordino delle Autorità portuali.

Quanto poi all'ACI, esso dipende dalla Presidenza del Consiglio e, in particolare, dal Ministro del turismo. Alle dipendenze della Presidenza del Consiglio dei ministri è anche l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV).

PRESIDENTE. Mi pare, anzi, che l'ANSV sia l'unico ente direttamente vigilato dalla Presidenza del Consiglio, mentre gli altri sono vigilati da Dipartimenti, poi assegnati di volta in volta a Ministri con o senza portafoglio.

Signor Sottosegretario, nel ringraziarla per il suo contributo, vorrei richiamare innanzitutto l'attenzione sull'importante lavoro che il Governo e il Parlamento stanno facendo oggi per il riordino degli enti pubblici e che in futuro sarà anche più consistente. Si tratta di una serie di interventi diretti fondamentalmente a realizzare un risparmio di spesa.

In verità le cifre che ci vengono date, se considerate singolarmente, possono apparire alquanto modeste, ma il lavoro che si sta facendo rappresenta comunque un'occasione – com'è avvenuto anche per il «taglia-leggi» – per valutare meglio tutta una serie di situazioni che hanno trovato espressione con la costituzione di enti che poi, magari, sono stati abbandonati a loro stessi, per cui procedono ormai per conto loro, senza neppure sapere quale attività svolgono o quali obiettivi conseguono. Certamente quelle indicate di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono istituzioni note, le cui funzioni sono abbastanza conosciute e senz'altro utili. Per quanto riguarda questi enti, il taglio avrebbe soprattutto, se non quasi esclusivamente, una funzione di riduzione di spesa; ma potrebbe esserci anche una funzione di riordino in senso più generale, cioè l'obiettivo di rivedere le procedure.

Il riordino, come intervento considerato in sé, non coinvolge solo la riduzione delle spese, che pure è la sua funzione principale, dal momento che, come ricordo ai colleghi, vi è un taglio lineare delle risorse dei Ministeri. È chiaro che il Ministero dell'economia ha dato un peso a questa procedura e che di questo peso dobbiamo renderci anche responsabili.

Voglio solo far presente due situazioni d'incertezza interpretativa. La prima, che mi era già nota, riguarda le Autorità portuali espressamente indicate tra le categorie di enti escluse dall'articolo 26, comma 1, primo periodo, del decreto legge n. 112 del 2008. È bizzarro che gli enti al di sotto dei 50 dipendenti siano esclusi mentre quelli al di sopra dei 50 dipendenti siano inclusi. In realtà, tale previsione non ha una grande logica.

Tale questione si collega al fatto che i regolamenti non prevedono un riordino in senso sostanziale. Tra l'altro, vi è un disegno di legge che prevede una riorganizzazione e, quindi, questo lavoro di riordino appare non solo incerto quanto ai risultati (perché non si sa se l'interprete lo includerà un domani fra gli enti esclusi oppure no) ma, soprattutto, quanto ai profili di carattere funzionale.



L'aspetto che invece mi sfuggiva e che ho colto nell'intervento del sottosegretario Mantovani (che ringrazio per averlo giustamente fatto presente alla Commissione) è che l'Istituto nazionale per gli studi e le esperienze di architettura navale (INSEAN) è un ente di ricerca e, di conseguenza, viene ricompreso in tutta la vicenda degli enti di ricerca. Quindi, l'INSEAN dovrebbe rientrare tra le categorie di enti esclusi dal primo periodo del comma 1 dell'articolo 26 del decreto-legge n. 112 del 2008. Tali enti, però, sono ricompresi dall'articolo 26, comma 1, seconda parte del citato decreto-legge, e nella delega riguardante soltanto gli enti di ricerca dipendenti dal Ministero della ricerca e dell'università.

Pertanto, sarebbe opportuno ed utile, da parte del Ministero competente, predisporre un provvedimento (che probabilmente verrà adottato) nel quale vengano raccolte le lacune o le contraddizioni dell'articolo 26 del decreto-legge n. 112 del 2008. Spetta al Ministero valutare se possa essere utile o, addirittura, se non sia necessario, chiarire questi passaggi, unitamente ad un altro passaggio da me rilevato in occasione dell'audizione del Capo Dipartimento dell'Amministrazione generale, del personale e dei servizi. Infatti, ho notato che non è previsto un termine per l'approvazione definitiva dei regolamenti. È stato previsto il termine per l'approvazione dello schema per l'individuazione degli enti, ma non c'è un termine per la definitiva emanazione dei regolamenti. Poiché questi enti si potrebbero venire a trovare in una sorta di limbo, ritengo che la mancata previsione di questo termine non sia accettabile, non solo dal punto di vista pratico e politico, ma anche dal punto di vista istituzionale e giuridico. Prima o poi, quindi, qualcuno dovrà prevedere un termine entro il quale questi regolamenti dovranno essere formalizzati.

Le nostre audizioni servono soprattutto per individuare le problematiche dei Ministeri, per raccogliercle e per portare avanti quel processo che arriverà infine all'esame della Commissione e rappresenta per essa un impegno e una responsabilità notevole.

A tale compito la Commissione non vuole sfuggire. La nostra è una Commissione parlamentare e se il suo lavoro, come le indagini conoscitive, possono essere utili per eventuali modifiche legislative, ritengo che a tale responsabilità essa non possa sottrarsi.

BERNINI BOVICELLI (*PdL*). Signor Presidente, mi reputo soddisfatta, quantomeno per quanto concerne le domande da rivolgere all'onorevole Sottosegretario, del suo intervento e di quello dell'onorevole Lovelli.

Anch'io, infatti, nutro delle perplessità sui contenuti sostanziali del concetto di riordino, laddove l'idea procedimentale del riordino è chiara sin dall'entrata in vigore del decreto-legge n. 112 del 2008.

Da allora, infatti, abbiamo compreso che vi è un riordino «ghigliottinante» (o «ghigliottinato») che segue il percorso del decreto «taglia-leggi» (naturalmente con delle specificità perché gli enti non sono leggi).

In un'ottica di omogeneizzazione, con un *trend* di riordino e, soprattutto, di messa a regime qualitativo e quantitativo della pubblica ammini-

strazione, il percorso delle leggi delega e dei decreti delegati attuativi di queste prevede modelli di misurazione e gestione della *performance* ma, soprattutto, indicatori di *performance*.

Mi domando allora se, all'interno di questo riordino, ciascuno per la propria competenza o come modulo omogeneizzante (ovviamente penso ad un atto di normazione secondaria e non a una legge), vi sia l'intenzione di darsi dei criteri per attuare tale riordino.

In sostanza, il mio quesito riprende una parte delle perplessità espresse dal Presidente con una esposizione più dettagliata della mia: vorrei sapere come, nei vari percorsi di selezione e riordino, saranno contentisticamente riordinati questi enti.

MANTOVANI. Signor Presidente, i problemi applicativi ed interpretativi per quanto riguarda l'articolo 26 del decreto-legge n. 112 del 2008 sono noti. Una prima circolare della Presidenza del Consiglio dei ministri probabilmente non li ha chiariti del tutto. Del resto, il consigliere di Stato Claudio Zucchelli, capo del Dipartimento degli affari Giuridici e legislativi della Presidenza del Consiglio, proprio in questa sede li ha esplicitati.

Per quanto riguarda i criteri, si tratta di quelli già contenuti nel comma 634 della legge finanziaria del 2008; quindi, non possiamo esplicitarne altri perché i criteri sono già stabiliti. All'interno di questo percorso va chiarito – come peraltro ha fatto il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – che la questione prioritaria in questo momento è soprattutto di ordine economico. Quindi, abbiamo provveduto ad una riduzione del 30 per cento della spesa pubblica.

Per quanto riguarda invece la questione delle procedure, mi auguro che intervenga presto un chiarimento, in maniera tale da stabilire quali enti siano soggetti o meno all'esclusione. Abbiamo evitato la soppressione di vari enti con il regolamento della Presidenza del Consiglio dei ministri e, di conseguenza, ora restiamo in attesa di una definizione che, certamente, sarà utile anche a noi.

BERNINI BOVICELLI (*PdL*). Mi perdoni, onorevole Sottosegretario, ma forse non sono stata abbastanza chiara. La mia domanda non riguardava tanto i presupposti ed i criteri, quanto i contenuti.

Il comma 634 della legge finanziaria del 2008 è molto interessante, ma la mia impressione è che si stia scendendo *in medias res*, cioè si stiano compiendo scelte più di contesto di quanto non preveda la norma.

Comunque, il quadro complessivo ora mi è chiaro.

PRESIDENTE. Naturalmente, quando gli schemi saranno trasmessi alla Commissione, avremo occasione di svolgere osservazioni di carattere più contenutistico.

Comunque sembra che il Ministero stia svolgendo i propri compiti nei termini previsti dalla legge. Naturalmente molti problemi non dipendono dal Governo, se non da un punto di vista politico, ma dal Parlamento e possiamo risolverli solo noi. Poi valuteremo se, nell'ambito del riordino,

lo stesso si possa intendere come semplificazione di procedure. Il comma 634 dell'articolo 2 della legge finanziaria 2008 prevede quali sono gli enti oggetto di riordino, ma quando si parla di riordino lo si può intendere anche in senso più ampio. A questo punto il Governo ha anche la potestà, una volta delegificata la normativa, di avvalersi dei propri poteri regolamentari in altri ambiti, ai sensi della legge n. 400 del 1988. Non si tratta di una delega legislativa, bensì di una delegificazione che procede verso il riordino e quindi anche verso un riordino di carattere sostanziale.

Solo per lanciare un'ipotesi, le autorità portuali potrebbero essere ricomprese negli enti da riordinare e si potrebbe chiedere al Governo di utilizzare lo strumento della delegificazione anche per modificare i poteri o le modalità operative delle autorità portuali e magari fare quella riforma che in sede parlamentare riesce più problematica per le inevitabili interferenze con le competenze delle Regioni e di altri enti. Questo è il quadro della situazione, ma sarà necessario approfondirlo in seguito.

Ringrazio il sottosegretario Mantovani per la sua disponibilità e per il contributo offerto ai lavori della Commissione.

Dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 14,55.*

