

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 70/2011: Semestre Europeo – Prime disposizioni urgenti per l'economia. C. 4357 Governo (Parere alle Commissioni V e VI) (<i>Esame e rinvio</i>)	260
--	-----

ATTI DEL GOVERNO:

Proposte di nomina del consiglier Carlo Deodato a presidente del Collegio dell'Agenzia nazionale di regolamentazione del settore postale nonché dell'avvocato Francesco Soro e del dottor Giovanni Bruno a componenti del medesimo Collegio. Nomine n. 113, 114, 115 (<i>Esame congiunto, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	263
---	-----

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	265
---	-----

ATTI DEL GOVERNO:

Variazione nella composizione della Commissione	265
---	-----

Proposte di nomina del consiglier Carlo Deodato a presidente del Collegio dell'Agenzia nazionale di regolamentazione del settore postale nonché dell'avvocato Francesco Soro e del dottor Giovanni Bruno a componenti del medesimo Collegio. Nomine n. 113, 114, 115 (<i>Seguito dell'esame congiunto, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	266
--	-----

Proposta di nomina del dottor Pasqualino Monti a presidente dell'Autorità portuale di Civitavecchia. Nomina n. 118 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	266
---	-----

Proposta di nomina del professor Sergio Prete a presidente dell'Autorità portuale di Taranto. Nomina n. 117 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	267
--	-----

Proposta di nomina del signor Hercules Haralambides a presidente dell'Autorità portuale di Brindisi. Nomina n. 119 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	268
---	-----

Proposta di nomina del signor Francesco Palmiro Mariani a presidente dell'Autorità portuale di Bari. Nomina n. 116 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	270
---	-----

RISOLUZIONI:

7-00527 Garofalo: Problematiche dell'autotrasporto nella regione siciliana.

7-00546 Velo: Attuazione degli interventi contenuti nel protocollo d'intesa sull'autotrasporto del 17 giugno 2010.

7-00552 Desiderati: Controlli nelle zone di confine del Nord-est per verificare il rispetto delle disposizioni vigenti sulla circolazione stradale da parte di camion pesanti nazionali, comunitari ed extracomunitari (<i>Seguito della discussione congiunta e rinvio</i>)	276
--	-----

7-00566 Lovelli: Collegamenti ferroviari dei territori della provincia di Alessandria e del basso Piemonte (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>)	277
--	-----

COMITATO RISTRETTO:

Disposizioni per l'introduzione della patente nautica a punti e del patentino nautico a punti e delega al Governo in materia di sanzioni per le violazioni commesse dai conducenti di imbarcazioni. C. 841 Fallica, C. 3644 Nastri e C. 4153 Meta	277
Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme territoriali logistiche. C. 3681 Velo	277

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 25 maggio 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 9.35.**DL 70/2011: Semestre Europeo – Prime disposizioni urgenti per l'economia.****C. 4357 Governo.**

(Parere alle Commissioni V e VI).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Marco DESIDERATI (LNP), *relatore*, fa presente che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il parere sul decreto-legge 13 maggio 2011, n. 70, concernente *Semestre Europeo – Prime disposizioni urgenti per l'economia*. Rileva che il provvedimento mira a realizzare una serie di misure finalizzate allo sviluppo ed al rilancio dell'economia: in primo luogo, attraverso l'istituzione di crediti di imposta in favore delle imprese che investono in progetti di ricerca o che assumono lavoratori a tempo indeterminato nelle regioni del Mezzogiorno, in secondo luogo, attraverso il rilancio dell'offerta turistica a livello nazionale e internazionale, prevedendo, tra l'altro, l'istituzione dei distretti turistico-alberghieri. Sottolinea che altre disposizioni riguardano il settore dell'edilizia, ove si introducono, da un lato, semplificazioni per snellire i tempi di costruzione delle opere pubbliche, pur garantendo un efficace sistema di controllo e, dall'altro, misure di liberalizzazione per quanto concerne le costruzioni private; vengono inoltre previste semplificazioni di adempimenti, di natura fiscale e non, sia

in favore delle imprese sia dei cittadini. In tale ambito, segnala quanto disposto dall'articolo 10, che riserva al Ministero dell'interno la responsabilità sul processo di produzione e rilascio della carta di identità elettronica, attualmente attribuita ai comuni, e ne prevede l'unificazione con la tessera sanitaria. Rileva che lo stesso articolo 10 sopprime inoltre il limite minimo di età per ottenere il rilascio della carta d'identità, attualmente fissato in quindici anni, e fissa la durata di validità della carta in 3 anni per i minori di 3 anni, 5 anni nella fascia di età 3-18 anni, e 10 anni per i maggiorenni.

Per quanto riguarda le norme che rientrano nelle specifiche competenze della IX Commissione, segnala i commi 7 e 8 dell'articolo 3, che contengono disposizioni relative alle navi e ai porti e approdi per la nautica da diporto. In particolare, evidenzia che il comma 7 sostituisce i commi 1 e 2 dell'articolo 1 del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo n. 171 del 2005, allo scopo di semplificare gli adempimenti amministrativi relativi alla navigazione da diporto per scopi commerciali. Osserva che la modifica è diretta ad estendere l'ambito di applicazione del Codice della nautica da diporto alla navigazione esercitata a scopi commerciali mediante le navi di cui all'articolo 3 della legge n. 172 del 2003, attualmente soggette al codice della navigazione. Rileva che le navi alle quali si riferisce tale articolo sono quelle iscritte nel Registro internazionale, con scafo di lunghezza superiore a 24 metri e stazza lorda non superiore a 1.000 tonnellate, adibite in navigazione internazionale esclusivamente al noleggio per finalità turistiche, e abilitate al trasporto di un massimo di 12 passeggeri, escluso l'equipaggio. Segnala che una disposizione di contenuto analogo è contenuta nell'arti-

colo 16 del disegno di legge in materia di semplificazione dei rapporti della pubblica amministrazione con cittadini e imprese (A.S. 2243), già approvato dalla Camera e attualmente all'esame della 1^o Commissione del Senato.

Fa presente inoltre che il comma 8 dell'articolo 3 contiene disposizioni dirette ad incentivare la realizzazione di porti e approdi turistici e a razionalizzare il procedimento per il rilascio delle concessioni demaniali marittime a ciò destinate. In particolare la lettera *a*) introduce un nuovo comma, il *2-bis*, all'articolo 5 della legge n. 84 del 1994 (Riordino della legislazione portuale), con il quale si prevede l'utilizzazione di strutture ed ambiti portuali idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, come approdi turistici; tale utilizzazione, ricorrendone i presupposti, deve essere valutata con priorità nella predisposizione del piano regolatore portuale. Ricorda che gli approdi turistici ai quali si riferisce la disposizione sono quelli di cui all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica n. 509 del 1997, ovvero le porzioni dei porti polifunzionali, destinate a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante la predisposizione di servizi complementari. Segnala che una disposizione sostanzialmente identica è contenuta nell'articolo 6 del testo unificato sulla riforma della legislazione in materia portuale, attualmente all'esame dell'8^a Commissione del Senato.

Evidenzia che la lettera *b*) dello stesso comma 8 prevede che il procedimento di revisione della disciplina in materia di rilascio delle concessioni demaniali marittime per la realizzazione di porti e approdi turistici – attualmente dettata dal decreto del Presidente della Repubblica n. 509 del 1997 – sia effettuato in conformità ai criteri e alle modalità di affidamento delle concessioni balneari, definiti dall'intesa raggiunta in sede di conferenza Stato – Regioni, in attuazione del-

l'articolo 1, comma 18, del decreto-legge n. 194 del 2009 (cosiddetto « Proroga termini 2009 »).

In ultimo segnala l'articolo 6, comma 2, lettera *e*), il quale, attraverso una modifica dell'articolo 10 del codice della strada, prevede l'emanazione di un regolamento governativo volto a semplificare la disciplina vigente in tema di trasporti eccezionali su gomma, prevedendo che qualora questi siano relativi a beni della medesima tipologia e ripetuti nel tempo, la relativa autorizzazione venga rilasciata periodicamente e mediante procedure semplificate, da definirsi con successivo decreto ministeriale.

In conclusione, esprime una valutazione complessivamente favorevole sul disegno di legge in esame, per le parti di competenza della IX Commissione.

Mario LOVELLI (PD), nel ringraziare il relatore per l'illustrazione del provvedimento, osserva che sia il decreto-legge n. 34 del 2011, attualmente all'esame dell'Assemblea, sia il decreto-legge all'esame della Commissione costituiscono misure di passaggio verso una manovra di aggiustamento dei conti pubblici che si profila come improcrastinabile, stanti le recenti valutazioni della Corte dei conti e le analisi dell'ISTAT, che fanno sfumare la possibilità di rinviare tale manovra al biennio 2013-2014, come invece era stato affermato nel recente Documento di economia e finanza. Nel ritenere complessivamente deludente il provvedimento in esame, che dovrebbe recare disposizioni per lo sviluppo dell'economia, osserva che l'insieme delle norme in esso contenute, alcune delle quali di complicata lettura, non fornisce la risposta necessaria per la crescita economica né è in grado di invertire la tendenza in atto. Rileva inoltre che il provvedimento non interviene sulla grave situazione economica e sociale che si sta determinando, come dimostra la crisi della Fincantieri, società pubblica, a favore della quale non è stato previsto alcun intervento. Giudica tale mancanza in contraddizione con quanto previsto dal decreto-legge n. 34 del 2011 che, invece,

prevede l'acquisizione da parte della Cassa depositi e prestiti di partecipazioni azionarie di società controllate da privati. Inoltre, osserva che molte delle disposizioni contenute nel provvedimento in esame costituiscono la mera ripetizione di quelle recate da progetti di legge organici presentati in Parlamento il cui iter legislativo, per responsabilità delle forze di maggioranza, non si riesce a completare come nel caso del disegno di legge sulla semplificazione amministrativa, salutato dal ministro Brunetta come uno dei provvedimenti più rilevanti dell'azione di Governo, o il progetto di legge di riforma della disciplina portuale, fermo al Senato sin dall'inizio della legislatura. Osserva, infine, che il relatore non ha fatto alcun cenno alla disposizione che prevede che i contributi in conto capitale autorizzati in favore dell'ANAS possano essere considerati contributi in conto impianti. Tali disposizioni, per quanto di competenza dell'VIII Commissione, costituiscono infatti una materia di notevole interesse anche per la IX Commissione. Inoltre, chiede al relatore un approfondimento anche in ordine alle disposizioni di cui all'articolo 4, commi 17 e 18, relative al federalismo demaniale, con le quali si prevede che determinati beni demaniali possano essere attribuiti agli enti territoriali, al fine di comprendere se tra questi ci siano anche beni del demanio marittimo. Ritiene infine che i compensi spettanti ai componenti dell'Agenzia nazionale sulla vigilanza delle risorse idriche dovrebbero essere fissati con criteri omogenei rispetto a quelli previsti per altre Agenzie, come ad esempio l'Agenzia per i servizi postali.

Carlo MONAI (IdV), nel ringraziare il relatore, esprime perplessità di ordine generale sul provvedimento, e in particolare sulla disposizione che introduce il diritto di superficie ventennale su alcune zone demaniali marittime. Tale diritto, infatti, in quanto diritto reale, risulta a suo avviso incompatibile con la tutela del patrimonio pubblico.

Per quanto riguarda i temi di più stretta competenza della Commissione, concorda con il collega Lovelli sulla contraddittorietà della disposizione volta a consentire l'acquisizione di partecipazioni di società private da parte della Cassa depositi e prestiti ignorando una società pubblica come Fincantieri che sta attraversando momenti di profonda crisi, dovuta in parte anche alla procedura di privatizzazione della società Tirrenia e alla conseguente diminuzione delle commesse navali. Nell'osservare che un provvedimento volto a dettare disposizioni per il rilancio dell'economia dovrebbe occuparsi più opportunamente delle problematiche prima citate, piuttosto che disciplinare le procedure di tutela della *privacy* nella piccola e media impresa, esprime perplessità anche sulla disposizione che, ascrivendo alcune unità da diporto al codice della nautica da diporto anziché al codice della navigazione, potrebbe determinare una diminuzione del livello di sicurezza del trasporto marittimo. Fa presente peraltro che l'impatto economico di tali misure appare assai limitato, posto che esse riguardano un settore di nicchia che coinvolge, come detto, soltanto alcune specifiche unità da diporto.

Vincenzo GAROFALO (PdL), riservandosi di approfondire le questioni emerse nel corso del dibattito, in ordine alle considerazioni svolte dal collega Monai inerenti al diritto di superficie, ritiene che la disposizione introdotta dal provvedimento miri a rendere produttive zone del demanio attualmente inutilizzate nell'interesse dei cittadini. Quanto alla nautica da diporto, ricordando che l'Italia è il Paese con maggiore superficie costiera nel Mediterraneo, osserva che la disposizione di semplificazione contenuta nel provvedimento va valutata favorevolmente in quanto avrà conseguenze positive sulle attività industriali e turistiche collegate al diporto. Osserva che, pur non trattandosi di un disegno di legge organico, il provvedimento in esame contiene importanti e urgenti segnali volti a stimolare l'economia, anche attraverso la creazione di

nuovi posti di lavoro. Stigmatizza quindi l'atteggiamento dell'opposizione che, da un lato, lamenta la mancanza di misure a favore dello sviluppo e, dall'altro, non valuta con spirito costruttivo le proposte di iniziativa governativa che sono rivolte a tale scopo.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nel ricordare che alcune disposizioni contenute nel provvedimento non rientrano nella specifica competenza della Commissione, ritiene che nella proposta di parere si potrebbe dar conto della necessità di riassegnare ad ANAS i proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni ai limiti massimi di velocità sulle strade da questa gestite.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 10.05.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 25 maggio 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 10.05.

Proposte di nomina del consiglier Carlo Deodato a presidente del Collegio dell'Agenzia nazionale di regolamentazione del settore postale nonché dell'avvocato Francesco Soro e del dottor Giovanni Bruno a componenti del medesimo Collegio.

Nomine n. 113, 114, 115.

(Esame congiunto, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame delle proposte di nomina all'ordine del giorno.

Vincenzo GAROFALO (PdL), *relatore*, fa presente che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere sulle proposte di nomina del presidente e dei componenti del Collegio dell'Agenzia

nazionale di regolamentazione del settore postale, ai sensi dell'articolo 2, comma 6, del decreto legislativo n. 261 del 1999, come modificato dall'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo n. 58 del 2011.

Ricorda preliminarmente che il citato decreto legislativo n. 58 del 2011, di recepimento della direttiva n. 2008/6/CE – sul quale la IX Commissione ha espresso un parere favorevole con condizioni e osservazioni il 16 febbraio 2011 – ha istituito l'Agenzia nazionale di regolamentazione del settore postale, designata quale autorità nazionale di regolamentazione per il settore postale. Sottolinea che l'Agenzia è soggetto giuridicamente distinto e funzionalmente indipendente rispetto agli operatori del settore postale, ed opera sulla base di principi di autonomia organizzativa, tecnico-operativa, gestionale, di trasparenza e di economicità. All'Agenzia sono affidate funzioni: di regolazione dei mercati postali; di partecipazione ai lavori e alle attività dell'Unione europea e internazionali entro i limiti delle competenze di attribuzione; di adozione di provvedimenti regolatori in materia di qualità e caratteristiche del servizio postale universale; di adozione di provvedimenti regolatori in materia di accesso alla rete postale e relativi servizi, determinazione delle tariffe dei settori regolamentati e promozione della concorrenza nei mercati postali; di svolgimento, anche attraverso soggetti terzi, dell'attività di monitoraggio, controllo e verifica del rispetto di standard di qualità del servizio postale universale; di vigilanza sull'assolvimento degli obblighi a carico del fornitore del servizio universale e su quelli derivanti da licenze ed autorizzazioni, con particolare riferimento alle condizioni generali della fornitura dei servizi postali; di analisi e monitoraggio dei mercati postali. Evidenzia che le funzioni di programmazione, indirizzo, regolazione e controllo nelle materia ora citate sono affidate ad un Collegio costituito da tre membri, di cui uno con funzioni di Presidente, nominati con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro

dello sviluppo economico. Ricorda che le designazioni effettuate dal Governo sono previamente sottoposte al parere delle competenti Commissioni parlamentari: le nomine non possono essere effettuate in mancanza del parere favorevole espresso dalle Commissioni. Rammenta inoltre che le Commissioni parlamentari possono procedere all'audizione delle persone designate. Rileva che i membri del Collegio devono essere scelti tra persone dotate di indiscusse moralità e indipendenza, alta e riconosciuta professionalità e competenza nel settore, durano in carica tre anni e possono essere confermati una sola volta.

Per quanto riguarda i profili professionali dei candidati, fa presente che il dottor Carlo Deodato, del quale si propone la nomina a presidente del Collegio, è Consigliere di Stato dal 2001. È stato consigliere giuridico presso l'Ufficio di Gabinetto del Ministero delle comunicazioni (dal 2001 al 2003) e presso l'Ufficio legislativo del Ministero delle attività produttive (dal 2003 al 2005), capo dell'Ufficio legislativo del Ministro degli affari regionali (dal 2006 al 2008), capo dell'ufficio legislativo del Ministero della pubblica amministrazione (dal 2008 al 2009). Nell'ambito di tali incarichi, ha contribuito alla stesura del codice della proprietà industriale, della riforma dei servizi pubblici locali, delle riforme del lavoro pubblico, del codice dell'amministrazione digitale, della riforma dell'ordinamento degli enti locali. È docente della scuola superiore di pubblica amministrazione, nonché collaboratore di numerosi istituti privati di formazione, autore di numerose pubblicazioni in materia di appalti, lavori pubblici e di diritto processuale amministrativo.

Segnala che i candidati proposti per la nomina a componenti del Collegio sono l'avvocato Francesco Soro e il dottor Giovanni Bruno. Fa presente che l'avvocato Soro è titolare dello studio legale Soro, specializzato in diritto amministrativo e delle telecomunicazioni, con particolare riferimento alle questioni connesse al processo di liberalizzazione del mercato. Dal 2010 è presidente della Conferenza nazio-

nale dei presidenti dei comitati regionali per le comunicazioni, e dal 2008 presidente del Comitato regionale per le comunicazioni della regione Lazio. Dal 2009 al 2010 è stato membro del comitato media e minori, di cui all'articolo 9 del testo unico dei servizi di media audiovisivi. È autore di numerose pubblicazioni in materia di diritto delle telecomunicazioni. Il dottor Giovanni Bruno, giornalista, è stato dal 2004 al 2006 Vice capo di Gabinetto del Ministero delle comunicazioni, e dal 2005 al 2009 direttore della Direzione generale per i servizi di comunicazione elettronica e di radiodiffusione presso lo stesso ministero. È attualmente dirigente generale di I fascia dell'Ufficio per la sicurezza delle reti e le frodi informatiche del ministero dello sviluppo economico-dipartimento per le comunicazioni. Ha partecipato alla *task force* interministeriale sulla Larga Banda, è stato membro della Commissione per la valutazione dello sviluppo del digitale terrestre, nonché funzionario responsabile della segreteria NATO-UE del Ministero delle comunicazioni.

Propone, in conclusione, tenuto conto dell'esperienza professionale dei candidati, che la Commissione esprima parere favorevole su ciascuna delle proposte di nomina in oggetto.

Mario LOVELLI (PD), ricorda che nel corso dell'esame, in sede consultiva, dello schema di decreto legislativo che ha istituito l'Agenzia per i servizi postali si era creata una divergenza tra opposizione e maggioranza relativa alla natura dell'organismo, in quanto secondo l'opposizione sarebbe stato preferibile istituire una vera e propria Authority anziché un'Agenzia.

Ricorda altresì che il Governo ha recepito due importanti condizioni contenute nel parere reso dalla Commissione sul citato provvedimento, ossia l'impossibilità per il Governo di procedere alle nomine in assenza del parere delle competenti commissioni parlamentari e la possibilità di convocare in audizione i candidati. Nel sottolineare che sarebbe utile procedere a tali audizioni, ribadisce, come

già osservato in occasione dell'esame del decreto-legge n. 70 del 2011, che sarebbe opportuno che le modalità di determinazione dei compensi dei propri componenti fossero omogenee per tutte le Agenzie, compresa l'Agenzia nazionale sulla vigilanza delle risorse idriche, istituita dal citato decreto-legge. In ultimo sottolinea, per quanto non strettamente inerente all'oggetto della discussione odierna, che nel predetto parere reso al Governo, la Commissione aveva previsto che dai servizi affidati in esclusiva a Poste italiane fossero esclusi i servizi inerenti alle notificazioni a mezzo posta delle violazioni al codice della strada e che, tuttavia, il Governo non si è uniformato a tale prescrizione.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nel concordare con il collega Lovelli che il perimetro dei servizi affidati in esclusiva a Poste italiane esula dall'oggetto specifico delle nomine in esame, ricorda che i compensi dei componenti del Collegio dell'Agenzia, demandati ad un decreto del Ministro dell'economia e delle finanze adottato di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, non sono stati ancora definiti e che un'analoga modalità di determinazione dei compensi è prevista anche per i componenti dell'Agenzia nazionale sulla vigilanza delle risorse idriche. Nel ricordare che il Governo ha previsto nel decreto legislativo n. 58 del 2011 che il parere espresso dalla Commissione sulle proposte di nomina dei componenti del Collegio dell'Agenzia sia vincolante, come richiesto dalla Commissione stessa, rinvia alla prossima riunione dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, le determinazioni in ordine alle eventuali audizioni dei candidati.

Vincenzo GAROFALO (PdL), *relatore*, nel ritenere interessante la novità legislativa costituita dalla possibilità di procedere alle audizioni dei candidati, ritiene tuttavia che essa sia utile soltanto nel caso in cui il *curriculum* del candidato faccia insorgere la necessità di un approfondimento, diversamente da quanto accade per le nomine in esame, dal momento che i

candidati hanno *curricula* dai quali emergono i requisiti prescritti dal decreto legislativo n. 58 del 2001. Giudica altresì utile che la Commissione proceda a periodiche audizioni dei rappresentanti dell'Agenzia e in generale degli organismi indipendenti, al fine di verificare l'attività da questi svolta.

Marco DESIDERATI (LNP) concorda con il collega Garofalo in ordine all'opportunità di non procedere all'audizione dei candidati, i cui *curricula* sono tali da non richiedere appositi approfondimenti.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 10.25.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.15 alle 14.20.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 25 maggio 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Intervengono il sottosegretario di Stato allo sviluppo economico Stefano Saglia, indi il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 14.30.

Variazione nella composizione della Commissione.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che il deputato Vincenzo Taddei, appartenente al gruppo Iniziativa Responsabile, ha cessato di far parte della Commissione ed è entrato a farne parte il deputato Luciano Mario Sardelli, appartenente al medesimo gruppo.

Avverte inoltre che, ai sensi dell'articolo 19, comma 7, del Regolamento, dal 25 al 31 maggio 2011, il deputato Vincenzo Piso, appartenente al gruppo Popolo della Libertà, sarà sostituito dal deputato Pietro Franzoso, appartenente al medesimo gruppo.

Proposte di nomina del consiglier Carlo Deodato a presidente del Collegio dell'Agenzia nazionale di regolamentazione del settore postale nonché dell'avvocato Francesco Soro e del dottor Giovanni Bruno a componenti del medesimo Collegio.

Nomine n. 113, 114, 115.

(Seguito dell'esame congiunto, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame delle proposte di nomina all'ordine del giorno.

Il sottosegretario Stefano SAGLIA, con riferimento alle domande formulate dal deputato Lovelli nel corso della seduta antimeridiana, fa presente che il decreto legislativo n. 58 del 2011 stabilisce che i compensi dei componenti del Collegio dell'Agenzia per i servizi postali siano definiti in misura forfettaria con decreto del Ministro dell'economia e finanze di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, analogamente a quanto stabilito dal decreto-legge n. 70 del 2011 per i compensi dei componenti della neo istituita Agenzia per i servizi idrici, e che tale decreto non è ancora stato emanato.

Quanto alla decisione di mantenere nell'ambito dei servizi affidati in esclusiva a Poste italiane, quelli inerenti alle notificazioni delle violazioni del codice della strada, osserva che si tratta di una prassi consolidata che prevede l'utilizzo degli uffici postali, riconosciuta dalla stessa Corte di Cassazione.

Mario LOVELLI (PD), nel ringraziare il Governo per la sollecitudine della risposta alle domande poste nella seduta antimeridiana, pur nella consapevolezza che si tratta di questioni che non possono tro-

vare soluzione in questa sede, ritiene necessaria una riflessione più generale sul riordino dei compensi dei membri delle Agenzie, fermo restando che, a suo avviso, la quantificazione operata dal decreto-legge n. 70 del 2011 riguardo ai compensi spettanti ai componenti dell'Agenzia per i servizi idrici potrebbe costituire un'utile base di riferimento. Quanto invece alla riserva postale relativa alle notificazioni delle violazioni al codice della strada, segnala che il rappresentante del Governo si è limitato a confermare l'orientamento a suo avviso non condivisibile che l'Esecutivo aveva già espresso in sede di emanazione del decreto legislativo n. 58 del 2011.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Proposta di nomina del dottor Pasqualino Monti a presidente dell'Autorità portuale di Civitavecchia.

Nomina n. 118.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame della proposta di nomina all'ordine del giorno.

Giorgio SIMEONI (PdL), *relatore*, segnala che, con lettera del 10 maggio scorso, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la proposta di nomina del dottor Pasqualino Monti a presidente dell'Autorità portuale di Civitavecchia. Fa presente che, a seguito del commissariamento dell'autorità portuale, avvenuto il 16 novembre scorso, in conseguenza delle gravi irregolarità rilevate nella gestione dell'Autorità medesima, in data 8 febbraio 2011 sono state avviate, ai sensi della legge n. 84 del 1994, le procedure per la nomina del presidente. Rileva che gli enti pubblici interessati hanno fatto pervenire i nominativi dei candidati; in particolare la provincia di Roma ha fatto pervenire una terna di candidati con un ordine preferenziale, designando Pasqua-

lino Monti come terzo candidato; i comuni di Civitavecchia, Fiumicino, Tarquinia e le Camere di commercio di Roma, Viterbo e Latina (queste ultime con nota congiunta) hanno fatto pervenire anch'essi una terna di candidati con un ordine preferenziale, designando tutti come primo candidato il dottor Pasqualino Monti; il dottor Monti è stato altresì designato come unico candidato dalla provincia di Viterbo e come primo candidato tra due dal comune di Gaeta; la provincia di Latina ha designato invece Gianbattista Balletta come unico candidato. Evidenza che il Ministero, quindi, dopo l'esame dei *curricula* e tenendo conto dell'ordine preferenziale espresso dagli enti, ha indicato – ai fini dell'acquisizione della prescritta intesa – il nome del dottor Monti, sul quale la Regione Lazio ha espresso il proprio parere favorevole il 3 maggio scorso.

Passando ad una breve illustrazione del *curriculum* del candidato, fa presente che il dottor Monti, nato ad Ischia il 28 aprile 1974, laureato in scienze statistiche ed economiche ed economia e commercio, con master in *Banking and finance*, ha rivestito importanti ruoli all'interno dell'Autorità portuale di Civitavecchia. In particolare, nel gennaio 2005 è diventato dirigente finanziario, responsabile dell'ufficio ragioneria e bilancio e dell'ufficio finanza dell'Autorità portuale, nell'aprile 2005 ha ricoperto il ruolo di dirigente amministrativo, preposto al controllo di gestione dell'ente, nel mese di ottobre del 2005 è diventato responsabile della realizzazione delle opere infrastrutturali dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, nel mese di febbraio 2006 è stato nominato responsabile della promozione e *marketing* dell'Autorità e ad ottobre del 2008 è stato nominato responsabile del controllo delle società di servizi di interesse generale partecipate dall'autorità, nonché responsabile delle relazioni con le organizzazioni sindacali. Ha svolto alcune attività di consulenza tra cui in particolare, dal maggio 1998 al marzo 2003, l'attività di supporto presso la società *KTP consulting* e, dal gennaio 2008, della società *Interportstroy*. Dal luglio 2007 al

luglio 2009 ha ricoperto l'incarico di assessore al bilancio, società partecipate, patrimonio e personale del comune di Civitavecchia.

Propone, in conclusione, tenuto conto dell'esperienza professionale del candidato, che la Commissione esprima parere favorevole sulla proposta di nomina in oggetto.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Proposta di nomina del professor Sergio Prete a presidente dell'Autorità portuale di Taranto.

Nomina n. 117.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame della proposta di nomina all'ordine del giorno.

Pietro FRANZOSO (Pdl), *relatore*, fa presente che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, la richiesta di parere parlamentare sulla proposta di nomina del professor avvocato Sergio Prete a presidente dell'Autorità portuale di Taranto. Osserva che la citata nomina segna una svolta, in quanto fa seguito ad una gestione commissariale, protrattasi per oltre tre anni che, con il suo regime di ordinaria amministrazione, è stata una delle concause della mancata crescita del porto di Taranto rispetto agli altri scali marittimi del Mezzogiorno e dei Paesi dell'area mediterranea. Sottolinea che il professor Prete – docente di diritto marittimo, nonché esperto di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore dell'economia portuale e dei trasporti – come già evidenziato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dagli altri enti coinvolti nel procedimento per la sua designazione, potrà dare slancio al porto di Taranto che rappresenta uno dei nodi fondamentali del sistema portuale e retroportuale del corridoio adriatico-

jonico, sia a livello europeo – per la sua correlazione con le reti transeuropee e paneuropee – sia in ambito nazionale, come risulta dal piano generale dei trasporti e della logistica e come confermato dal CIPE che, con deliberazione del 18 novembre 2010, ha dato il proprio via libera alla realizzazione della Piastra logistica. Osserva che dal *curriculum vitae* del professor Prete emergono le sue rilevanti qualità tecniche, come risulta dai suoi studi e dai suoi approfondimenti didattici, scientifici e professionali nell'ambito del diritto della navigazione, nonché dalla sua partecipazione, in qualità di relatore, a numerosi convegni e seminari, anche internazionali, in materia di diritto, economia, ambiente, trasporti e logistica. Tutto ciò conferma la bontà della proposta di nomina formulata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base dell'intesa raggiunta con la regione Puglia e della designazione effettuata dal comune di Taranto, che appare idonea a garantire al porto di Taranto una prospettiva di profondo rilancio.

Rileva inoltre, come siano cambiate dal 1994 – anno in cui il Parlamento ha approvato la legge n. 84 di riforma del sistema portuale – ad oggi, la dimensione e l'organizzazione della portualità in Italia, come dichiarato dal Ministro Matteoli, nel corso della sua audizione al Senato in merito al disegno di legge di riforma dei porti. In particolare, sottolinea come siano necessarie nuove figure e rinnovati rapporti tra gli organi delle Autorità portuali, ai fini di una adeguata valorizzazione della *governance* e delle relative managerialità. Rileva a questo riguardo come il professor Prete goda della stima e della considerazione dei vertici del Porto di Rotterdam, nonché di una vasta considerazione a livello locale, tanto che il comune di Taranto ha motivato la designazione del citato candidato sottolineandone l'impegno profuso in favore della città di cui conosce la storia, le problematiche, il tessuto sociale.

Evidenzia come dal *curriculum vitae* del professor Prete emergano quelle caratteristiche manageriali e quei requisiti di

massima e comprovata esperienza e competenza idonei ad assicurare l'innovazione e il rinnovamento manageriale necessari per garantire con maggiore efficienza il coordinamento tra l'autorità portuale e l'autorità marittima, per sostenere la filiera logistica del sistema portuale, in modo da rispondere alle esigenze reali della nuova domanda di trasporto.

Tutto ciò considerato, alla luce del *curriculum vitae* del professor Prete, propone di esprimere parere favorevole sulla proposta di nomina in oggetto.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Proposta di nomina del signor Hercules Haralambides a presidente dell'Autorità portuale di Brindisi. Nomina n. 119.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame della proposta di nomina all'ordine del giorno.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, segnala che, con lettera dell'11 maggio scorso, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la proposta di nomina del signor Hercules Haralambides a presidente dell'Autorità portuale di Brindisi. Fa presente che, a seguito della scadenza del mandato quadriennale del presidente Giuseppe Giurgola, è stato avviato il 4 ottobre 2010 il procedimento di rinnovo, con la richiesta inviata dal Ministro delle infrastrutture e trasporti agli enti interessati di segnalare i nominativi degli esperti fra i quali individuare il nuovo presidente. Sono quindi prevenute le proposte della provincia di Brindisi, che ha indicato i nomi di Giuseppe Giurgola, Calogero Casilli e Alberto Leopizzi, del comune di Brindisi, che ha indicato Hercules Haralambides, e della camera di commercio, che ha indicato Calogero Casilli.

Rileva che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con nota n. 15455 del 18 aprile scorso, dopo avere esaminato i *curricula* dei candidati, ha indicato alla Regione per l'acquisizione della prescritta intesa il nome del signor Hercules Haralambides. La Regione Puglia, con nota del 19 aprile, ha riscontrato favorevolmente la richiesta di intesa. Osserva che nella lettera trasmessa alla Presidenza della Camera, con la quale il Ministro propone la nomina del signor Haralambides, si sottolinea come il candidato, benché sprovvisto della cittadinanza italiana, è cittadino comunitario, e che tale status non pregiudica la sua nomina al vertice di un'autorità portuale, in quanto a tali enti, secondo l'articolo 6, comma 2, della legge n. 84 del 1994, non si applica la normativa concernente il possesso della cittadinanza italiana per l'accesso al pubblico impiego.

In particolare, ricorda che ai sensi dell'articolo 37, commi 1 e 2, del decreto legislativo n. 29 del 1993 – divenuto ora articolo 38, commi 1 e 2, del decreto legislativo n. 165 del 2001, recante norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche – i cittadini degli Stati membri dell'Unione europea possono accedere ai posti di lavoro presso le amministrazioni pubbliche che non implicano esercizio diretto o indiretto di pubblici poteri, ovvero non attengono alla tutela dell'interesse nazionale. Inoltre, si stabilisce che con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri siano individuati i posti e le funzioni per i quali non può prescindere dal possesso della cittadinanza italiana, nonché i requisiti indispensabili all'accesso dei cittadini dell'Unione europea ai citati posti di lavoro presso le amministrazioni pubbliche. Ai sensi delle predette disposizioni, quindi, il DPCM n. 174 del 1994 elenca, all'articolo 1, i posti delle amministrazioni pubbliche per l'accesso ai quali non può prescindere dal possesso della cittadinanza italiana. Si tratta in particolare, dei seguenti posti:

i posti dei livelli dirigenziali delle amministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo, nonché i posti dei

corrispondenti livelli delle altre pubbliche amministrazioni;

i posti con funzioni di vertice amministrativo delle strutture periferiche delle amministrazioni pubbliche dello Stato, anche ad ordinamento autonomo, degli enti pubblici non economici, delle province e dei comuni nonché delle regioni e della Banca d'Italia;

i posti dei magistrati ordinari, amministrativi, militari e contabili, nonché i posti degli avvocati e procuratori dello Stato;

i posti dei ruoli civili e militari della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Ministero degli affari esteri, del Ministero dell'interno, del Ministero della giustizia, del Ministero della difesa, del Ministero delle finanze e del Corpo forestale dello Stato.

L'articolo 2 dello stesso Regolamento precisa le seguenti tipologie di funzioni delle amministrazioni pubbliche per il cui esercizio si richiede il requisito della cittadinanza italiana:

funzioni che comportano l'elaborazione, la decisione, l'esecuzione di provvedimenti autorizzativi e coercitivi;

funzioni di controllo di legittimità e di merito.

In relazione alle disposizioni da ultimo citate, rileva che le funzioni del presidente dell'autorità portuale potrebbero rientrare nella prima tipologia di funzioni, per lo svolgimento delle quali è richiesto il requisito della cittadinanza italiana. Segnala peraltro che la disposizione sopra citata (articolo 6, comma 2, della legge n. 84 del 1994) che esclude l'applicazione alle autorità portuali delle norme in materia pubbliche amministrazioni, deve essere oggetto di una attenta valutazione, anche sotto il profilo sistematico. Ove infatti si concludesse per il riconoscimento della natura di enti pubblici non economici delle autorità portuali, sulla base delle funzioni e dei poteri ad essi attribuiti, e

quindi per la riconducibilità delle stesse all'ambito delle pubbliche amministrazioni troverebbe necessaria applicazione la citata norma di cui all'articolo 38 del decreto legislativo n. 165 del 2001, e verrebbe preclusa la possibilità di nomina del candidato in esame, in quanto sprovvisto del requisito della cittadinanza italiana. A questo riguardo, ritiene pertanto necessario un chiarimento da parte del Governo.

Ciò premesso, ricorda che il professor Hercules Haralambides, nato ad Atene nel 1952, è professore di economia marittima e logistica presso l'università Erasmo da Rotterdam, e direttore del Centro Erasmo per l'economia marittima. Ha fondato nel 1989 lo Special Interest Group sul trasporto marittimo, nell'ambito del World Conference on Transport Research Society, e, nel 1990, l'Associazione internazionale degli economisti marittimi. È esperto e consulente della Commissione europea e di numerosi organismi internazionali IMO (International Maritime Organization), ILO (International Labour Organization), UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development), nonché dei governi dei Paesi Bassi, del Belgio e della Grecia. È autore di un ampio numero di pubblicazioni scientifiche nel campo dei trasporti marittimi, delle politiche economiche e fiscali della navigazione, dei porti, del commercio marittimo, e dei mercati finanziari collegati all'industria navale. Nel periodo 1994-1996 è stato consulente dell'ILO, e responsabile per la ricerca su «Ristrutturazione dei porti e riforma del lavoro», progetto che ha definito le linee guida per la privatizzazione dei porti nei paesi in via di sviluppo.

Nell'ambito delle sue attività di consulenza per l'Unione europea, il professor Haralambides ha fornito un rilevante contributo alla formulazione delle politiche comunitarie per la navigazione ed il settore portuale.

Si riserva quindi di formulare una proposta di parere anche alla luce dei chiarimenti che saranno forniti dal rappresentante del Governo, in merito ai profili problematici dianzi evidenziati.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO rileva che lo *status* del candidato, che risulta cittadino comunitario, ma sprovvisto della cittadinanza italiana, non pregiudica la proposta di nomina, in quanto, ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge n. 84 del 1994, alle autorità portuali non sono applicabili le disposizioni del decreto legislativo n. 29 del 1993, ora decreto legislativo n. 165 del 2001, nonché dei relativi provvedimenti attuativi. Nel sottolineare che la medesima proposta è conforme ai principi elaborati dalla giurisprudenza comunitaria in materia di libera circolazione dei lavoratori, evidenzia che la regione Puglia ha ritenuto di condividere tale posizione, riscontrando favorevolmente la richiesta di intesa.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, alla luce dei chiarimenti forniti dal Governo, formula quindi una proposta di parere favorevole sulla proposta di nomina del professor Haralambides a presidente dell'Autorità portuale di Brindisi.

Carlo MONAI (IdV) ritiene utile che venga approfondito dal relatore e dal Governo il tema della reciprocità, al fine di verificare se un cittadino italiano possa assumere cariche analoghe in Grecia.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO si riserva di svolgere un approfondimento al riguardo.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Proposta di nomina del signor Francesco Palmiro Mariani a presidente dell'Autorità portuale di Bari. Nomina n. 116.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame della proposta di nomina all'ordine del giorno.

Mario TULLO (PD), *relatore*, segnala che, con lettera del 10 maggio scorso, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la proposta di nomina del signor Francesco Palmiro Mariani a presidente dell'Autorità portuale di Bari. Ricorda che, a seguito della scadenza del mandato quadriennale del signor Mariani come presidente uscente, il 5 dicembre 2010, egli stesso è stato nominato, con decreto del 19 gennaio 2011, commissario straordinario dell'Autorità portuale. Rammenta che nel frattempo erano state attivate, ai sensi della legge n. 84 del 1994, le procedure per la nomina del presidente. Rileva che gli enti pubblici interessati hanno fatto pervenire i nominativi dei candidati in numero complessivo di quattro, laddove la disposizione di cui alla citata legge n. 84 del 1994 prevede una «terna» di esperti. In data 14 febbraio 2011 è stato quindi chiesto agli enti interessati di far pervenire una terna di candidati e gli enti interessati hanno conseguentemente comunicato le proprie designazioni. In particolare, la Provincia di Bari ha designato l'avvocato Vito Mascolo, i comuni di Bari e Barletta il Signor Mariani mentre la Camera di Commercio di Bari ha indicato l'ingegner Manlio Guadagnuolo. Nessuna designazione è pervenuta dalla provincia di Andria-Trani-Barletta e dal comune di Monopoli. Sottolinea che il Ministero ha quindi indicato – ai fini dell'acquisizione della prescritta intesa – il nome del signor Mariani, già presidente ed attuale commissario straordinario dell'autorità portuale, sul quale la Regione Puglia ha espresso il proprio parere favorevole il 29 aprile scorso.

Passando ad una breve illustrazione del *curriculum* del candidato, ricorda che il signor Mariani, nato a Genova il 1° ottobre 1952, ha svolto dal 1980 attività politica e ha ricoperto varie cariche nel settore dei trasporti delle merci e dell'economia marittima. È stato componente del Consiglio di amministrazione dell'interporto Marche Spa, Presidente del Consiglio di amministrazione della società di ingegneria Proger Spa dal 1995 al 2001 e, dal 1995 al 2005,

direttore generale dell'Associazione nazionale compagnie imprese portuali. Dal 1997 al 2003 è stato componente del Consiglio di amministrazione di FS Cargo, in qualità di consigliere delegato ai porti e ha ricoperto, dal 1998 al 2004, la carica di presidente del Consiglio di amministrazione della società di integrazione di sistemi Dataspa Spa. Nel quinquennio 2000-2005 è stato presidente e amministratore delegato di Comport Spa, società holding con il compito di gestire partecipazioni nel settore delle attività portuali, mentre dal 2000 al 2006 è stato presidente del consiglio di amministrazione della società Intempo Spa, specializzata nella fornitura di personale nel settore portuale e della logistica e vice presidente di Interconsult, società che opera nel campo dei servizi assicurativi, principalmente nel settore dei trasporti. Come già ricordato, dal dicembre del 2005 a dicembre del 2006 è stato nominato Commissario dell'Autorità portuale di Bari, di cui successivamente è divenuto presidente fino al dicembre del 2010, e di nuovo commissario straordinario a partire dal 19 gennaio 2011. Dal 2006 riveste l'incarico di vicepresidente dell'associazione dei porti italiani (Assoporti) e dal 2007 ricopre la carica di presidente dell'osservatorio dei porti pugliesi costituito presso l'assessorato ai trasporti della regione Puglia.

Propone, in conclusione, tenuto conto dell'esperienza professionale del candidato, che la Commissione esprima parere favorevole sulla proposta di nomina del signor Francesco Palmiro Mariani a presidente dell'Autorità portuale di Bari.

Simeone DI CAGNO ABBRESCIA (PdL), nel ricordare che la Commissione è chiamata ad esprimere il parere sulla riconferma del signor Francesco Palmiro Mariani a Presidente dell'Autorità portuale del Levante, ritiene opportuno ed anzi doveroso, in quanto eletto a Bari e quindi diretto conoscitore delle vicende che hanno caratterizzato la gestione dell'Autorità portuale, sottoporre alla attenzione della Commissione alcuni oggettivi elementi di giudizio in ordine all'operato del

signor Mariani. Ricorda, in primo luogo, che la sua attività – piuttosto che indirizzarsi alla promozione dell'ulteriore sviluppo del porto che con la precedente presidenza aveva conosciuto un incisivo rilancio – si è immiserita in una lunga e persistente conflittualità con una società concessionaria – la B.P.M. – che aveva contribuito in misura rilevante alla crescita delle attività crocieristiche e del movimento passeggeri, una società – si badi bene – costituita dalla stessa Autorità portuale che ne deteneva il 30 per cento del capitale. Osserva che si è trattato di una guerra dissennata che è servita soltanto a logorare l'immagine del porto e ad indebolirne fortemente la capacità competitiva, aggravata dalla persistente incapacità ad incrementarne le dotazioni infrastrutturali. Sottolinea che a ciò si devono aggiungere le scelte a dir poco discutibili poste in essere dal signor Mariani nell'affidamento dei servizi portuali tanto che, come è stato ampiamente riportato dalla stampa, sono state aperte indagini da parte della Procura della Repubblica di Bari. Desidera anche ricordare che, a seguito di queste pesanti irregolarità, nel dicembre del 2008, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha nominato una Commissione d'indagine la cui relazione conclusiva sottolinea, tra l'altro, che « Il Presidente dell'Autorità portuale ha posto in essere iniziative ed atti quanto meno discutibili, in contrasto con le funzioni d'ufficio che postulerebbero la serena ed efficiente gestione, sotto il profilo istituzionale ed operativo, del Porto di Bari [...]». Alla luce dell'accertamento svolto, vi è ragione di ritenere che la situazione del Porto di Bari, già molto grave, sia destinata a peggiorare ulteriormente, proprio per effetto delle improvvise iniziative dell'Autorità portuale destinate a compromettere irreversibilmente lo sviluppo futuro dello scalo barese ». Rileva che, a seguito delle risultanze della Commissione d'indagine, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il 17 giugno 2009, ha disposto la rimozione del Mariani dal proprio incarico ed il contestuale commissariamento dell'Autorità portuale. Fa presente che il

decreto di commissariamento è stato poi annullato dal TAR di Bari, con decisione apparsa a molti sorprendentemente fulminea e che permangono, a suo giudizio, i pesanti rilievi formulati dalla Commissione d'indagine che dovrebbero scongiurare la riconferma del signor Mariani a presidente dell'Autorità portuale. Ricorda altresì che, a causa della già citata e assoluta carenza di programmazione e di iniziative progettuali, all'Autorità portuale di Bari, proprio nelle settimane scorse, sono stati revocati finanziamenti per oltre 60 milioni di euro, a dimostrazione ulteriore dell'imprevidenza gestionale del signor Mariani che, nei suoi cinque anni di presidenza, non è riuscito a realizzare alcun significativo investimento infrastrutturale in grado di potenziare lo scalo barese.

Al di là del giudizio di merito fortemente critico rispetto all'operato del Mariani, giudica opportuno fornire alla Commissione alcuni elementi incontrovertibili, che non solo dovrebbero scongiurare ma sono assolutamente ostativi, proprio in punto di diritto, della sua riconferma a presidente dell'Autorità portuale di Bari. Fa presente che il 29 aprile scorso il conto consuntivo 2010 dell'Autorità portuale di Bari è stato approvato con un disavanzo di gestione di 622.665 euro e che con sentenze pubblicate in data 9 maggio 2011, il Tar Puglia ha sancito la radicale nullità delle pretese dell'Autorità portuale nei confronti della Bari Porto Mediterraneo S.r.l., relative ad una richiesta di conguaglio dei canoni demaniali dal 2005 al 2009, per un ammontare complessivo di circa 8 milioni di euro, definendole prive di giustificazione ed assolutamente irragionevoli.

Osserva che, conseguentemente alle richiamate pronunce giurisdizionali, il predetto conto consuntivo del 2010 è in effetti gravato da un disavanzo pressoché doppio, ossia di circa 1,2 milioni di euro e che il conto economico consuntivo del 2009, formalmente chiuso con un avanzo di circa 900.000 euro, presenta in realtà un disavanzo di circa 500.000 euro, dovuto all'illegittima iscrizione in bilancio del presunto credito nei confronti della « B.P.M. »,

che già all'epoca era evidentemente inesigibile e che ora è stato dichiarato inesistente dal TAR Puglia.

Evidenzia che, in alcuni interventi sulla stampa locale, nel tentativo di mascherare le proprie incapacità gestionali, Mariani ha provato a confondere le idee sovrapponendo l'avanzo di amministrazione per circa 26 milioni di Euro – costituito da risorse in conto capitale peraltro rimaste nelle casse dell'Autorità portuale per la sua incapacità di attivare investimenti infrastrutturali e che ora gli verranno anche sottratte in applicazione del decreto milleproroghe – con la gestione ordinaria, appesantita dal disavanzo di 660.000 euro. Al riguardo ricorda che la legge n. 84 del 1994 ha avuto origine dall'esigenza di privatizzare la gestione dei porti in Italia, in quanto gli stessi assorbivano ingentissime risorse dalla finanza pubblica, registrando spaventosi disavanzi soprattutto in tema di lavoro portuale, che dovevano essere poi ripianati a carico dell'erario. Osserva che, pertanto, con la citata legge n. 84, si è inteso creare l'autonomia gestionale tramite l'istituzione delle Autorità portuali, un nuovo modello di *governance* improntato a criteri di managerialità, cosa confermata dai requisiti di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale richiesti per la nomina a presidente, nonché dare il via all'autonomia finanziaria delle Autorità portuali stesse. Ritiene che, in questa prospettiva, vada letta la norma di cui all'articolo 7, comma 3, lettera *b*), della legge n. 84 del 1994, che è appunto intesa a sanzionare con la revoca il Presidente dell'Autorità portuale che si sia dimostrato incapace nella gestione dell'Autorità stessa, producendo un disavanzo.

Rileva che anche uno studente al primo anno di contabilità saprebbe che le due voci non possono essere confuse e che, ad esempio, gli stipendi del personale e le altre spese correnti non possono certo essere coperte con le disponibilità in conto capitale che infatti sono dichiarate « indisponibili » nella stessa relazione dei revisori se non per le finalità di investimento

infrastrutturale per cui furono assegnate (sotto la precedente gestione del porto) dalla legge n. 413 del 1998. Sottolinea che si è dunque in presenza della fattispecie prevista dall'articolo 7, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modifiche ed integrazioni, il quale stabilisce che con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione vengono disposti la revoca del mandato del presidente e lo scioglimento del comitato portuale qualora il conto consuntivo evidenzia un disavanzo; richiama inoltre il successivo comma 4 dello stesso articolo 7, che stabilisce che « con decreto di cui al comma 3, il Ministro dei trasporti e della navigazione nomina altresì un commissario che esercita, per un periodo massimo di sei mesi, le attribuzioni conferitegli con il decreto stesso ». Osserva che condizione necessaria e sufficiente è dunque solo e soltanto la sussistenza di un disavanzo nel predetto documento contabile e che ai fini della revoca non è pertanto necessario alcun altro accertamento, ma è sufficiente un risultato negativo di gestione.

Osserva che, dalle disposizioni sopra citate risulta evidente che, avendo riportato un disavanzo nei conti consuntivi 2009 e 2010, il signor Mariani, essendo stato l'artefice, in qualità di Presidente dell'Autorità portuale di Bari, dei disavanzi di gestione nei conti consuntivi del 2009 e del 2010, non può essere rinominato Presidente dell'Autorità portuale di Bari, né continuare a svolgere le funzioni di Commissario della stessa Autorità. Nel giudicare doveroso portare a conoscenza della Commissione gli elementi sopra richiamati che ritiene non opinabili ma oggettivi ed incontestabili, rileva che il disposto dell'articolo 7 della legge n. 84 del 1994 è assolutamente chiaro e non lascia margini a dubbi: di fronte all'accertato dissesto dei bilanci 2009 e 2010 dell'Autorità portuale non esiste altra soluzione giuridica che la rimozione del responsabile e, in questo caso, il diniego della riconferma del signor Mariani che porta la diretta responsabilità di tale dis-

sesto in qualità di Presidente in carica per il bilancio 2009 e di attuale Commissario per il bilancio 2010.

Chiede pertanto al Ministro delle Infrastrutture di ritirare la proposta di nomina del Mariani, in quanto atto dovuto ai sensi dell'articolo 7 della citata legge n. 84 e, qualora invece si insistesse, invita la Commissione ad esprimere un parere contrario alla riconferma del medesimo.

Mario TASSONE (UdCpTP), nel condividere le considerazioni formulate dal collega Di Cagno Abbrescia, ringraziando il relatore per l'illustrazione svolta, osserva che, a suo giudizio, sarebbe stato necessario un ulteriore approfondimento, dal momento che la vicenda relativa al porto di Bari rappresenta una delle pagine più oscure della portualità italiana. Nel ricordare di aver presentato un'interpellanza urgente sulla vicenda al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ritenendo opportuno che lo stesso Ministro, autore di alcune iniziative volte a far luce sulla gestione del porto di Bari da parte del Mariani, potesse rispondere al riguardo, fornendo gli opportuni elementi di conoscenza su una vicenda caratterizzata da una scarsa trasparenza. Ricorda infatti che, a seguito di un'ispezione effettuata al porto di Bari per verificarne la correttezza gestionale, in data 17 giugno 2009, il citato Ministro ha ritenuto opportuno procedere al commissariamento dell'Autorità portuale, dal momento che la Commissione ministeriale d'indagine istituita dal Ministro stesso, nelle risultanze del proprio rapporto, aveva affermato che il presidente dell'Autorità portuale aveva posto in essere iniziative ed atti in contrasto con le funzioni d'ufficio e che erano state messe in atto improvvise iniziative dall'Autorità portuale destinate a compromettere irreversibilmente lo sviluppo futuro dello scalo barese. Ricorda che la commissione d'indagine ha evidenziato, inoltre, che il presidente Mariani, ha privilegiato la cooperativa multi servizi portuali, alla quale era stato affidato dall'autorità portuale « con una procedura che desta forti perplessità, un appalto di svariati milioni di

euro per lo svolgimento di servizi » tanto che tale affidamento è stato censurato sia dal Tar Puglia che dal Consiglio di Stato. Inoltre, la citata Commissione ha stigmatizzato la presenza di « soggetti discutibili » (con riferimento a trascorsi penali certificati per molti componenti) nella stessa cooperativa, che, con sprezzo di ogni dovere d'ufficio, sono stati dal presidente dell'Autorità portuale utilizzati addirittura come addetti di security per la prevenzione di eventuali attacchi terroristici internazionali. Sottolinea con forza che la legge n. 84 del 1994, all'articolo 7, comma 3, stabilisce con chiarezza che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, vengano disposti la revoca del mandato del presidente e lo scioglimento del comitato portuale qualora il conto consuntivo evidenziasse un disavanzo, e osserva che in seguito alle risultanze della Commissione d'indagine da lui stesso istituita, il Ministro ha ritenuto opportuno nominare lo stesso signor Mariani come commissario dell'autorità, non tenendo in alcun conto le valutazioni negative che erano emerse in ordine alla gestione del porto da parte dello stesso. Osserva che una notevole confusione si è generata anche a seguito degli articoli di stampa apparsi recentemente, che sostenevano che il signor Mariani ha dichiarato che il « conto consuntivo », di cui all'articolo 7, comma 3, lettera b), della legge n. 84 del 1994, non corrisponde al « conto economico » gestionale del Rendiconto generale, dichiaratamente in disavanzo, bensì alla « situazione amministrativa » di cui allo stesso rendiconto, che risulta essere in avanzo per circa 26 milioni di euro, in quanto comprende i finanziamenti in conto capitale ottenuti dallo Stato esclusivamente per la realizzazione delle infrastrutture portuali e non già per il pagamento delle spese correnti di gestione dell'autorità portuale. Tale tesi erronea è stata peraltro confermata dalla Direzione Generale per i porti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che ha sostenuto che alle Autorità portuali si applica il regolamento di conta-

bilità degli enti locali dello Stato, cioè il decreto del Presidente della Repubblica n. 97 del 2003.

Tutto ciò considerato, nel sottolineare la propria contrarietà alla nomina in oggetto, chiede che venga istituita una apposita Commissione d'inchiesta per far luce sulla gestione Assoporti e sull'intera vicenda legata alla gestione del porto di Bari.

Dario GINEFRA (PD), dichiarando di non avere l'esperienza pluridecennale del collega Tassone né la conoscenza della vicenda della società B.P.M. acquisita dal collega Di Cagno Abbrescia durante il suo mandato di sindaco di Bari, osserva che la situazione portuale della regione Puglia risulta fortemente compromessa dall'autorità portuale di Manfredonia, come evidenziato dagli atti di sindacato ispettivo presentati anche dal collega Bordo, e non dalla gestione dell'autorità portuale di Bari, il cui commissariamento è stato operato, in modo improvvido, alla vigilia di una consultazione elettorale. Ribadisce, come già sottolineato dal collega Tassone, che la Gazzetta del Mezzogiorno ha riportato la posizione del signor Mariani in ordine alla situazione economica dell'Autorità e che questa stessa posizione è stata avallata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che ha di fatto certificato una regolarità nella gestione economica dell'Autorità. Nel sottolineare che lo stesso Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha inteso riproporre il signor Mariani, attuale commissario dell'Autorità, a presidente dell'Autorità medesima, auspica quindi che si recuperi una serenità di giudizio nei confronti del candidato.

Sandro BIASOTTI (PdL) alla luce degli interventi dei colleghi, chiede al Governo che vengano esplicitate le motivazioni sottostanti alla scelta del signor Mariani a presidente dell'Autorità portuale di Bari, anche in considerazione della grande rilevanza economica e politica che le Autorità portuali rivestono.

Mario VALDUCCI, *presidente*, sottolinea che, al di là degli orientamenti politici

prevalenti nelle varie aree del territorio nazionale, la valutazione che la Commissione deve effettuare sulla proposta di nomina, sulla quale peraltro è stata raggiunta l'intesa tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Puglia, deve tener conto delle capacità professionali del candidato ed eventualmente della gestione pregressa.

Antonino FOTI (PdL), nell'osservare che l'unico accenno agli aspetti politici della questione è presente nel *curriculum* del candidato, e nel condividere le considerazioni svolte dal collega Di Cagno Abbrescia che, a suo giudizio, ha citato una serie di dati oggettivi, in virtù della profonda conoscenza delle realtà portuali meridionali, e di quella barese in particolare, giudica utile fare alcune riflessioni. Nel sottolineare che il porto di Gioia Tauro, che si caratterizza per essere il principale scalo commerciale marittimo situato nell'area metropolitana di Reggio Calabria, attraversa un periodo difficile anche a causa dell'intenzione della Maersk, la più importante compagnia al mondo nel trasporto dei container, di abbandonare il porto stesso, osserva che altrettanto accade per il porto di Bari, importante crocevia turistico, che nel corso di questi ultimi anni ha perso evidenti quote di competitività soprattutto per una mancanza di crescita infrastrutturale, che ha indotto importanti compagnie crocieristiche di livello internazionale a rivedere il piano dei futuri attracchi con l'intenzione di eliminare il porto di Bari dalle proprie rotte. Nel sottolineare di aver seguito con molta attenzione le interpellanze presentate dal deputato Di Cagno Abbrescia, e quella a prima firma Tassone, pubblicata negli atti parlamentari in data odierna, concorda con i predetti deputati sul fatto che le responsabilità del mancato sviluppo e della scarsa crescita del porto di Bari siano da imputarsi all'*ex* presidente ed all'attuale Commissario dell'Autorità portuale del Levante, Francesco Palmiro Mariani, candidato nuovamente alla presidenza del medesimo ente portuale. Analizzando brevemente una serie di recenti

elementi certamente non positivi, che hanno caratterizzato negativamente il porto di Bari, si limita a ricordare la recente revoca di 55 milioni di euro a seguito del provvedimento legislativo cosiddetto « milleproroghe », il conflitto protrattosi per molti mesi tra la stessa Autorità portuale e la società Bari Porto Mediterraneo, che ha generato una complicata disputa giuridica del tutto strumentale, la cui contrapposizione ha impedito nella realtà ogni margine di crescita e di sviluppo per lo scalo marittimo barese, i cui effetti hanno posto in serio pericolo l'operatività del porto stesso, creando notevoli difficoltà lavorative tra gli stessi operatori portuali, come alcuni imprenditori locali recentemente hanno fatto rilevare.

Ritiene, inoltre, che i risultati di gestione del porto di Bari negli ultimi anni – come emerge dal rilevante avanzo di amministrazione del bilancio 2010, che testimonia l'incapacità da parte della precedente gestione di realizzare rilevanti interventi infrastrutturali – confermino un'attività in netta controtendenza rispetto alle linee programmatiche e soprattutto ai brillanti risultati che in passato erano stati conseguiti dall'autorità portuale di Bari sotto il profilo degli investimenti infrastrutturali e finanziari, che hanno prodotto benefici, anche a livello di percentuale di crescita, i cui effetti si avvertono ancora oggi.

In conclusione, esprime il proprio dissenso in ordine alla proposta di nomina del signor Francesco Palmiro Mariani a presidente dell'Autorità portuale di Bari, ribadendo il giudizio negativo sia sull'operato svolto nel corso del mandato appena trascorso, sia sul *curriculum* professionale del medesimo, caratterizzato da una lunga militanza in una formazione politica attualmente facente parte delle forze di opposizione, grazie alla quale ottenne la nomina a presidente dell'autorità portuale di Bari pur non possedendone all'epoca i requisiti.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO, nel ricordare che sul nominativo

del signor Mariani è stata raggiunta la prescritta intesa con la regione Puglia, a fronte delle richieste di chiarimento emerse nel corso del dibattito, si riserva di effettuare un approfondimento in proposito.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.40.

RISOLUZIONI

Mercoledì 25 maggio 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 15.40.

7-00527 Garofalo: Problematiche dell'autotrasporto nella regione siciliana.

7-00546 Velo: Attuazione degli interventi contenuti nel protocollo d'intesa sull'autotrasporto del 17 giugno 2010.

7-00552 Desiderati: Controlli nelle zone di confine del Nord-est per verificare il rispetto delle disposizioni vigenti sulla circolazione stradale da parte di camion pesanti nazionali, comunitari ed extracomunitari.

(Seguito della discussione congiunta e rinvio).

La Commissione prosegue la discussione congiunta delle risoluzioni, rinviata nella seduta del 4 maggio 2011.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO, nel segnalare che il Governo sta svolgendo alcuni approfondimenti sulle risoluzioni in oggetto, chiede di rinviare il seguito della discussione.

Mario VALDUCCI, *presidente*, non essendovi obiezioni, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

7-00566 Lovelli: Collegamenti ferroviari dei territori della provincia di Alessandria e del basso Piemonte.

(Seguito della discussione e rinvio).

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione, rinviata nella seduta del 4 maggio 2011.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO, nel segnalare che il Governo sta svolgendo alcuni approfondimenti sulla risoluzione in oggetto, chiede di rinviare il seguito della discussione.

Mario VALDUCCI, *presidente*, non essendovi obiezioni, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.45.

COMITATO RISTRETTO

Mercoledì 25 maggio 2011.

Disposizioni per l'introduzione della patente nautica a punti e del patentino nautico a punti e delega al Governo in materia di sanzioni per le violazioni commesse dai conducenti di imbarcazioni.
C. 841 Fallica, C. 3644 Nastri e C. 4153 Meta.

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 15.45 alle 15.50.

Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme territoriali logistiche.
C. 3681 Velo.

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 15.50 alle 15.55.