

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-04752 Di Cagno Abbrescia: Gravi responsabilità dei vertici dell'Autorità portuale di Bari in ordine ai disavanzi di gestione verificatisi negli anni 2009 e 2010	92
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	96
5-05224 Velo: Cronico ritardo del Poligrafico dello Stato nella produzione e nella consegna di targhe agli uffici della motorizzazione civile	94
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	97
5-05572 Velo: Modifica della disciplina dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizione di eccezionalità	94
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	98
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	95
AUDIZIONI INFORMALI:	
Audizione di rappresentanti di Vodafone Omnitel N.V. sulle prospettive di realizzazione in Italia delle reti NGN	95
Audizione di rappresentanti di Wind Telecomunicazioni SpA sulle prospettive di realizzazione in Italia delle reti NGN	95

INTERROGAZIONI

Mercoledì 15 febbraio 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Guido Improta.

La seduta comincia alle 9.

5-04752 Di Cagno Abbrescia: Gravi responsabilità dei vertici dell'Autorità portuale di Bari in ordine ai disavanzi di gestione verificatisi negli anni 2009 e 2010.

Il sottosegretario Guido IMPROTA risponde all'interrogazione in titolo nei

termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Simeone DI CAGNO ABBRESCIA (PdL), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta resa all'interrogazione presentata alcuni mesi or sono, dalla quale tuttavia emerge un quadro parziale rispetto alla situazione generale, ed economico-finanziaria in particolare, più complessa e negativa in cui si trova il porto di Bari, che evidenzia una incapacità gestionale da parte dell'Autorità del Levante.

Nel ricordare che il precedente Governo aveva fornito una risposta ad una interpellanza a firma propria e di nume-

rosi altri colleghi, in merito alla revoca dei finanziamenti per il porto di Bari, nella quale erano stati forniti elementi fuorvianti e lacunosi senza che emergessero chiarimenti sul mancato utilizzo degli oltre 85 milioni di euro a favore del porto barese, evidenzia che nella citata interpellanza erano stati riportati elementi, a proprio giudizio, essenziali per evidenziare le gravi responsabilità da parte dell'Autorità portuale del Levante in ordine al mancato utilizzo e alla successiva revoca – disposta dal decreto-legge cosiddetto « mille-proroghe » del 2011 – dei fondi statali messi a disposizione per la crescita e lo sviluppo del porto di Bari.

Nel fare presente che la perdita dei fondi si deve attribuire all'incapacità dei vertici dell'Autorità portuale, che non sono stati in grado di presentare un progetto tale da essere approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, esprime preoccupazione per la grave e penalizzante situazione del porto, che incide anche sullo sviluppo dell'intera area portuale adriatica meridionale e per i mancati investimenti, derivanti dalle esigue risorse disponibili nei capitoli di bilancio del porto.

Tra gli elementi di cattiva gestione del porto annovera, poi, l'incomprensibile e, a suo giudizio, inutile conflittualità con la società Bari Porto Mediterraneo, società concessionaria dei servizi passeggeri per traghetti e crociere nel porto di Bari, protrattasi per molti anni con conseguenze giudiziarie, che ha determinato uno spreco intollerabile di denaro pubblico e che ha distratto tempo e risorse dalla predisposizione di un serio programma di investimenti finanziari ed una pianificazione economica volta a potenziare e rilanciare l'importante scalo marittimo barese.

Nel fare presente di essere in possesso di ulteriori elementi contabili e amministrativi, che evidenziano che l'Autorità del Levante non ha avuto alcun titolo giuridico e contabile per inserire ingenti somme nei bilanci 2009 e 2010, ritiene che sarebbe stato opportuno che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti revocasse il mandato dell'allora commissario

ed attuale presidente dell'Autorità del Levante, come previsto dalla legge n. 84 del 1994, che stabilisce, nel caso di conto consuntivo in disavanzo, la revoca del mandato del presidente e lo scioglimento del comitato portuale, nonché la nomina di un commissario. Nel sottolineare che il decreto-legge « mille-proroghe » del dicembre 2010 ha disposto la decurtazione dei finanziamenti per il porto di Bari nella misura di 55 milioni di euro, evidenzia la grave situazione che ne è derivata, come emerge anche dalla lettera inviata dall'Autorità portuale del Levante alla Direzione generale per i Porti nella quale si dice che « nel caso la ricognizione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti mettesse in discussione i fondi necessari alla realizzazione dei Piani triennali delle Opere, che formano parte integrante dell'avanzo di amministrazione, l'Autorità del Levante, si troverebbe di fatto dinanzi ad una profonda alterazione degli equilibri finanziari, stabiliti con i bilanci già approvati dal Ministero competente, ovvero delle infrastrutture e dei trasporti, compromettendo la funzionalità dell'ente ».

Nello stigmatizzare, infine, il comportamento contraddittorio del presidente dell'Autorità portuale, che di fronte all'opinione pubblica, ha apertamente dichiarato che i fondi revocati non sarebbero serviti per il porto di Bari e che addirittura l'Unione europea avrebbe dichiarato nulla la norma del decreto-legge « mille-proroghe » in quanto reputati aiuti di stato, ma che ha contestualmente manifestato le proprie perplessità al Ministero circa la revoca dei medesimi fondi, ribadisce, fuori da strumentalizzazioni politiche o questioni personali, l'inadeguatezza nella gestione del porto di Bari, un tempo considerato una delle eccellenze della polifunzionalità nel Mezzogiorno, polo importante e strategico dal punto di vista geografico ed economico, che ha perso evidenti quote di competitività nel corso degli ultimi anni, come confermato dal volume dei traffici marittimi e commerciali ridottisi significativamente a causa delle carenze infrastrutturali e che da anni risulta paralizzato e visibilmente

ridimensionato nel complesso, privo di significative prospettive di crescita per l'immediato futuro.

Nel constatare che emergono una serie di elementi che richiedono, a suo avviso, ulteriori approfondimenti, di carattere amministrativo e contabile, conferma il proprio impegno, in qualità di *ex* sindaco di Bari, nel porre in atto ogni iniziativa volta a sostenere e potenziare lo scalo marittimo pugliese, affinché possa recuperare quelle porzioni di competitività e di sviluppo, che anche dalle valutazioni precedentemente esposte, appaiono oggi visibilmente compromesse.

5-05224 Velo: Cronico ritardo del Poligrafico dello Stato nella produzione e nella consegna di targhe agli uffici della motorizzazione civile.

Il sottosegretario Guido IMPROTA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Silvia VELO (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta fornita all'atto di sindacato ispettivo, pur comprendendo che la problematica rappresentata nell'interrogazione risale ad un periodo in cui il Governo non era ancora insediato, ritiene in ogni caso opportuno che il Ministero possa avere contezza di alcune disfunzioni amministrative la cui risoluzione avrebbe un grande impatto sui cittadini e sul sistema produttivo, pur non rappresentando un onere per l'amministrazione pubblica. Ricorda che, nel corso dell'iter legislativo che ha portato all'approvazione della legge n. 120 del 2010, recante modifiche del codice della strada, era stata avanzata la proposta di togliere al Poligrafico dello Stato il monopolio sull'emissione delle targhe per evitare proprio le problematiche esposte nell'interrogazione, in considerazione del fatto che la sicurezza della conformità nell'emissione delle targhe può essere rispettata anche da soggetti diversi dal Poligrafico. Nel ricordare che la Commissione ha lungamente lavorato sulla materia delle targhe, ritiene che non vi siano sufficienti motivazioni

per mantenere in capo al Poligrafico l'emissione delle targhe, e invita pertanto il Governo ad elaborare una proposta emendativa volta all'abolizione di tale monopolio già nel decreto-legge sulle liberalizzazioni.

5-05572 Velo: Modifica della disciplina dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizione di eccezionalità.

Il sottosegretario Guido IMPROTA, nel rispondere all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*), precisa infine che il regolamento prevederà una serie di semplificazioni, tra le quali la validità semestrale delle autorizzazioni relative al trasporto delle medesime merci.

Silvia VELO (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta fornita, che contiene elementi di informazione di cui era già a conoscenza, ricorda che la IX Commissione è stata lungamente impegnata sulla questione oggetto dell'interrogazione, che, a proprio avviso, sarebbe stato meglio risolvere in via regolamentare, come previsto dalla legge, anziché in via legislativa, come invece è avvenuto. Pur comprendendo che l'emanazione di taluni regolamenti in cui sono coinvolti più Ministeri può richiedere uno sforzo e dei tempi maggiori di quelli necessari nel caso in cui vi sia un solo Ministero competente, fa presente che la mancata emanazione di tali atti, abbastanza frequente nell'ordinamento, lascia spesso imprese e cittadini in uno stato di incertezza normativa che potrebbe invece essere evitato.

Mario VALDUCCI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 9.30.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

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

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 15 febbraio 2012.

**Audizione di rappresentanti di Vodafone Omnitel
N.V. sulle prospettive di realizzazione in Italia delle
reti NGN.**

L'audizione informale è stata svolta
dalle 14.20 alle 15.25.

**Audizione di rappresentanti di Wind Telecomunica-
zioni SpA sulle prospettive di realizzazione in Italia
delle reti NGN.**

L'audizione informale è stata svolta
dalle 15.25 alle 16.10.

ALLEGATO 1

5-04752 Di Cagno Abbrescia: Gravi responsabilità dei vertici dell'Autorità portuale di Bari in ordine ai disavanzi di gestione verificatisi negli anni 2009 e 2010.

TESTO DELLA RISPOSTA

Rappresento che in data 8 agosto 2011 questo Ministero ha approvato, previo parere favorevole del Ministero dell'economia e delle finanze, il rendiconto generale 2010 dell'Autorità portuale di Bari: detto rendiconto ha registrato un disavanzo di esercizio di euro 662.665,73 la cui copertura era assicurata dal parziale utilizzo dell'avanzo di amministrazione.

A, tale proposito, occorre richiamare l'articolo 3, comma 11, del Regolamento di amministrazione e di contabilità dell'Autorità portuale, in base al quale « il bilancio di previsione deve risultare in avanzo o in equilibrio, che può essere conseguito anche attraverso l'utilizzo del presunto avanzo di amministrazione, con l'esclusione dei fondi destinati a particolari finalità »; risulta, pertanto, naturale l'utilizzo dell'avanzo di amministrazione al fine di preservare gli equilibri di bilancio.

Faccio presente, altresì, che con decreto ministeriale del 7 giugno 2011, il signor Francesco Palmiro Mariani è stato confermato, per un ulteriore quadriennio, Presidente dell'Autorità portuale di Bari, non essendosi ravvisati, per la ragione suindicata, i motivi ostativi segnalati dal-

l'Onorevole interrogante in relazione al presunto disavanzo finanziario.

Per quanto attiene, poi, al contenzioso sulla rideterminazione dei canoni applicati alla Bari Porto Mediterraneo, rideterminazione resasi necessaria, poiché la consistenza dei beni era risultata superiore del 773 per cento rispetto al calcolo originario, faccio presente che la VI Sezione del Consiglio di Stato, con sentenza depositata il 19 gennaio 2012, ha annullato le sentenze del TAR Puglia n. 687 e n. 688 del 10 maggio 2011, stabilendo che, trattandosi, nel caso di specie, di un contenzioso avente natura meramente patrimoniale, la competenza a decidere non può che essere del giudice ordinario. In virtù di tale decisione, dunque, tornano a rivivere gli atti di rideterminazione dei canoni deliberati dall'Autorità portuale di Bari, venendo meno anche il pericolo, paventato dall'Onorevole interrogante, degli effetti delle vicende processuali sul bilancio dell'Ente.

Per completezza di informazione, faccio presente che, in data 10 gennaio 2012, previo consueto parere del Dicastero economico, è stato approvato il bilancio di previsione 2012 del citato Ente.

ALLEGATO 2

5-05224 Velo: Cronico ritardo del Poligrafico dello Stato nella produzione e nella consegna di targhe agli uffici della motorizzazione civile.**TESTO DELLA RISPOSTA**

La problematica della carenza di targhe presso gli uffici della Motorizzazione Civile è stata particolarmente avvertita la scorsa estate, causa il rallentamento della produzione da parte del competente Istituto Poligrafico dello Stato.

Sebbene l'Amministrazione che rappresento avesse tempestivamente provveduto ad un'adeguata richiesta e la stessa fosse stata regolarmente approvata, come prescritto, dal Ministero dell'economia e finanze, il Poligrafico non è riuscito a produrre, nei tempi dovuti, il fabbisogno necessario.

Al fine di ovviare alla ricaduta negativa che tale situazione stava determinando nell'ambito di un settore già in grave difficoltà, è stata, a suo tempo, più volte richiamata l'attenzione dei competenti organi del Ministero dell'economia e delle finanze e dello stesso Istituto Poligrafico dello Stato, per una rapida soluzione della questione.

Nel frattempo, allo scopo di limitare i disagi all'utenza e nelle more di un com-

pleto allineamento domanda-offerta, il Ministero che rappresento ha dato disposizione agli uffici periferici della Motorizzazione Civile di attuare un transito di targhe dagli uffici maggiormente dotati a quelli in evidente sofferenza.

Mi preme evidenziare che la richiesta anche a seguito delle anzidette sollecitazioni, è stata poi soddisfatta: il Poligrafico ha, proceduto, al corretto allineamento fabbisogno-produzione, recuperando il *deficit* che ha causato il disagio manifestato dall'utenza e dagli operatori del settore.

Attualmente, sulla base dei monitoraggi effettuati dalle, competenti strutture del Ministero, non risulta alcuna criticità in ordine alla fornitura di targhe agli uffici preposti.

Assicuro, comunque, che sono state e continuano ad essere effettuate periodiche verifiche circa la corretta e puntuale fornitura delle targhe da parte dell'Istituto poligrafico, al fine di evitare, in futuro, il ripetersi di episodi analoghi.

ALLEGATO 3

5-05572 Velo: Modifica della disciplina dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizione di eccezionalità.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In effetti, l'articolo 6, comma 2, lettera e), della legge 12 luglio 2011, n. 106, ha introdotto all'articolo 10 del nuovo Codice della Strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285) il comma 9-*bis*, prevedendosi talune semplificazioni nelle procedure di rilascio delle autorizzazioni relative ai trasporti eccezionali su gomma.

A tale proposito, questo Ministero aveva già avviato la predisposizione delle necessarie modifiche al Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo codice della strada (decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495), tenendo conto anche delle proposte formulate dalle associazioni di categoria e dagli enti proprietari di strade, che erano stati preventivamente ascoltati per poter pervenire alla formulazione di un testo che fosse il più possibile condiviso.

Pertanto, le suddette disposizioni normative sono state successivamente superate dall'articolo 14 comma 16, della legge 12 novembre 2011, n. 183, il quale ha modificato il comma 9-*bis* del citato articolo 10 C.d.S., individuando in maniera puntuale le procedure semplificate per il rilascio delle suddette autorizzazioni per trasporti eccezionali.

Al riguardo, si fa presente che è stato già avviato l'*iter* relativo alle, modifiche del Regolamento di esecuzione al codice della strada, ai sensi del già citato articolo 10, comma 9-*bis*: su detto provvedimento regolamentare – il quale, come è noto, è adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge n. 400 del 1988, e il cui contenuto, pertanto, sarà, sottoposto al parere del Consiglio di Stato – saranno nuovamente sentiti gli enti proprietari di strade e le associazioni di categoria.