

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Variazione nella composizione della Commissione	101
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea. (COM(2013)409 final).	
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'istituzione del cielo unico europeo (rifusione). (COM(2013)410 final).	
Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni « Accelerare l'attuazione del cielo unico europeo ». (COM(2013)408 final) (<i>Seguito dell'esame congiunto, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del Regolamento, e rinvio</i>)	102

COMITATO DEI NOVE:

Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali. C. 730-A Velo e altri	105
---	-----

INTERROGAZIONI:

5-01142 Agostinelli: Sperequazione nell'attribuzione delle risorse del Fondo per il trasporto pubblico locale alle regioni e in particolare alla regione Marche.	
5-01296 Morani: Sperequazione nell'attribuzione delle risorse del Fondo per il trasporto pubblico locale alle regioni e in particolare alla regione Marche	105
ALLEGATO 1 (<i>Testo della risposta</i>)	108
5-01257 Agostinelli: Ritardi nella nomina del presidente dell'Autorità portuale di Ancona.	
5-01377 Vezzali: Ritardi nella nomina del presidente dell'Autorità portuale di Ancona	106
ALLEGATO 2 (<i>Testo della risposta</i>)	110

COMITATO RISTRETTO:

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. C. 731 Velo e altri e C. 1588 Governo	106
---	-----

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.	
Audizione di rappresentanti delle associazioni di pendolari (<i>Svolgimento e conclusione</i>) ...	107

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Martedì 26 novembre 2013. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO.

La seduta comincia alle 11.10.

Variazione nella composizione della Commissione.

Ivan CATALANO, *presidente*, comunica che il deputato Sestino Giacomoni, appartenente al gruppo Forza Italia – Il Popolo

della Libertà – Berlusconi Presidente, è entrato a far parte della Commissione.

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea. (COM(2013)409 final).

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'istituzione del cielo unico europeo (rifusione). (COM(2013)410 final).

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni «Accelerare l'attuazione del cielo unico europeo». (COM(2013)408 final).

(Seguito dell'esame congiunto, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del Regolamento, e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame congiunto dei provvedimenti in oggetto.

Ivan CATALANO, *presidente*, come richiesto, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Matteo MAURI (PD), *relatore*, ricorda che la Commissione ha avviato il 6 novembre scorso l'esame della proposta di regolamento di modifica del regolamento (CE) N. 216/2008 in materia di aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea (COM(2013)409, che come ricordato nella relazione illustrativa, fa parte del pacchetto di misure noto come SES II+, volto ad aggiornare i quattro regolamenti istitutivi del Cielo unico europeo (Single European Sky – SES) e a modificare le norme che disciplinano l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA), l'organo di controllo del settore aeronautico dell'Unione europea.

Fa presente che il pacchetto legislativo, oltre che dalla suddetta proposta, è composto da: una comunicazione dal titolo «Accelerare l'attuazione del Cielo unico europeo», COM(2013)408; una proposta di regolamento relativo all'istituzione del Cielo unico europeo (rifusione), COM(2013)410.

Ricorda, inoltre, il regolamento (CE) 219/2007 del Consiglio relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR – *Single European Sky ATM Research Programme*).

Atteso che l'obiettivo generale è migliorare la competitività del sistema europeo del trasporto aereo e, in particolare, accelerare la realizzazione del Cielo unico europeo, ritiene opportuno che si proceda all'esame congiunto delle tre proposte che consente di approfondire meglio l'intero quadro di riferimento in materia.

Nel rinviare alla documentazione predisposta dagli uffici per l'illustrazione dettagliata del contenuto delle proposte, ricorda con riferimento alla proposta di rifusione COM(2013)410 che l'Unione europea ha adottato: il regolamento quadro (CE) n. 549/2004, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del Cielo unico europeo; il regolamento (CE) n. 550/2004, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel Cielo unico europeo («regolamento sulla fornitura dei servizi»); il regolamento (CE) n. 551/2004, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel Cielo unico europeo («regolamento sullo spazio aereo»); il regolamento (CE) n. 552/2004, del 10 marzo 2004, relativo all'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo («regolamento sulla interoperatività»).

Osserva che tali regolamenti sono stati già modificati nel 2009 dal regolamento (CE) n. 1070/2009 con il quale sono stati aggiunti ulteriori strumenti concreti per migliorare le prestazioni e guidare la riforma del sistema europeo di gestione del traffico aereo: una nuova strategia per incentivare la fornitura di servizi

integrati, un processo di definizione degli obiettivi prestazionali e l'istituzione del gestore della rete per coordinare l'azione a livello di rete europea. È stato quindi individuato un approccio a cinque livelli che tratta i vari aspetti del cielo unico europeo: sicurezza, prestazioni, tecnologia, aeroporti e fattore umano. Fa presente che, tra gli elementi fondamentali per l'attuazione del pacchetto, vi sono: l'operatività dei gestori della rete, richiedendo l'esistenza di un unico soggetto regolatore dell'aviazione civile e imponendo la separazione tra soggetti fornitori dei servizi e autorità di regolazione; l'obbligo del passaggio a blocchi funzionali di spazio aereo (FAB) di dimensione sovranazionale in luogo degli attuali 27 spazi di gestione del traffico aereo, per guadagnare in efficienza, tagliare i costi e ridurre le emissioni; l'analisi delle prestazioni, con piani nazionali delle prestazioni concordati a livello Ue.

Rileva che il 4 dicembre 2012 è scaduto il termine (fissato nel 2009) per il passaggio allo spazio aereo operativo più integrato, basato su blocchi funzionali di spazio aereo (FAB). Si tratta della spazi aerei di responsabilità di due o più Stati nel quale i velivoli vengono gestiti operativamente in modo indipendente dai confini nazionali, con requisiti operativi e tecnici tesi a semplificare e uniformare la gestione del traffico aereo, contenendone i costi, aumentando la capacità operativa e allo stesso tempo perseguendo l'obiettivo di ridurre l'impatto ambientale delle operazioni. Per istituire un FAB, in primo luogo gli Stati membri devono creare la struttura giuridica, attraverso accordi firmati dagli Stati membri partecipanti.

Fa presente che attualmente risultano istituiti nove blocchi nell'ambito del cielo unico europeo ma nessuno di questi risulta pienamente operativo. La Commissione europea il 26 settembre 2013 ha chiesto all'Italia, a Cipro e alla Grecia, con una lettera di costituzione in mora, di chiarire con urgenza le misure adottate per istituire blocchi funzionali di spazio aereo (FAB), di cui all'articolo 9 bis del regolamento (CE) n. 550/2004. In propo-

sito ricorda che il 12 ottobre 2012 è stato firmato a Limassol (Cipro) l'accordo internazionale per il progetto Functional Air Block (FAB) Blue Med tra Italia, Cipro, Grecia e Malta. Il progetto mira alla realizzazione di uno spazio aereo transnazionale esteso a tutto il Mediterraneo Sud-Orientale con Malta, Grecia e Cipro. L'Accordo è soggetto a ratifica presidenziale, previa legge di autorizzazione parlamentare. Il Consiglio dei ministri del 29 ottobre 2013 ha approvato il disegno di legge per la ratifica e l'esecuzione dell'Accordo, che determina le condizioni per avviare all'interno dell'Unione una « cooperazione rafforzata » tra gli Stati firmatari. Il disegno di legge non è stato ancora presentato alle Camere.

Sottolinea che, nella proposta di regolamento in esame, in particolare, la Commissione europea rileva la scarsa efficienza nella fornitura di servizi di navigazione aerea e la frammentazione dei sistemi di gestione del traffico aereo (ATM). Tra i principali elementi della proposta figura in primo luogo il miglioramento della sicurezza e della vigilanza (Autorità nazionali). Gli audit dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea hanno evidenziato gravi carenze nell'attività di vigilanza esercitata dalle Autorità nazionali sui fornitori di servizi di navigazione aerea negli Stati membri. La Commissione europea propone al riguardo: *a)* la piena separazione e indipendenza delle Autorità nazionali di vigilanza dai prestatori di servizi di navigazione aerea soggetti al loro controllo (articolo 3 della proposta); *b)* l'indipendenza finanziaria delle Autorità nazionali (articolo 3, paragrafo 7 della proposta) *c)* la cooperazione e interconnessione in rete tra le Autorità nonché lo scambio di esperti a livello dell'Unione europea per garantire che le Autorità dispongano delle competenze e degli strumenti necessari per svolgere il loro lavoro (articolo 5). In secondo luogo la proposta di regolamento rileva la necessità di una gestione del traffico aereo più efficiente. La riforma del sistema europeo di gestione del traffico aereo è imperniata sulla fissazione di

una serie di obiettivi di prestazione vincolanti per quanto concerne la sicurezza, l'efficacia sotto il profilo dei costi, la capacità e l'impatto ambientale. Tali obiettivi impongono ai prestatori di servizi di adeguarsi e fornire servizi migliori a costi inferiori. Secondo la Commissione, negli ultimi anni il conseguimento di tali obiettivi non è stato soddisfacente, pertanto propone di modificare l'articolo 11 della proposta, relativo al sistema di prestazioni, al fine di razionalizzare il processo di fissazione degli obiettivi. In tal modo la definizione degli obiettivi dovrebbe risultare più mirata e basata su elementi concreti. La Commissione propone, inoltre, talune sanzioni nel caso di mancata realizzazione degli obiettivi e misure tese a garantire l'indipendenza e l'imparzialità dell'organo di valutazione delle prestazioni. Ancora, la proposta di regolamento prevede una separazione strutturale dei servizi di supporto. La Commissione europea ritiene che i servizi di supporto quali la meteorologia, l'informazione aeronautica, le comunicazioni, i servizi di sorveglianza o di navigazione debbano essere aggiudicati mediante gare competitive nel rispetto della normativa sugli appalti, della trasparenza del processo di selezione e prestando attenzione alla efficienza in rapporto ai costi e alla qualità generale dei servizi. Secondo le stime l'introduzione di normali procedure di appalto dovrebbe consentire un risparmio del 20 per cento. I servizi essenziali di controllo del traffico aereo (controllo del traffico aereo e informazione sui voli) – considerati monopoli naturali – non saranno soggetti alle nuove norme. La proposta prevede inoltre: una maggiore attenzione dei fornitori di servizi di navigazione aerea alle esigenze dei clienti, attraverso l'introduzione di disposizioni volte ad agevolare la consultazione dei vari gruppi di utenti dello spazio aereo da parte dei fornitori di servizi e a prevedere il loro coinvolgimento nel processo di approvazione dei piani strategici di investimento (articolo 19); una maggiore flessibilità per permettere partenariati industriali nel quadro

dei blocchi funzionali di spazio aereo, finalizzati a sostituire i 27 blocchi di traffico aereo nazionali con una rete di blocchi regionali di dimensioni maggiori per guadagnare in efficienza, ridurre i costi e le emissioni. La Commissione propone di definire in modo più flessibile la cooperazione dei prestatori dei servizi attraverso i blocchi funzionali di spazio aereo, in modo tale che possano creare partenariati di settore e collaborare con un numero maggiore di soggetti al fine di migliorare le prestazioni.

In ultimo la proposta di regolamento prevede il rafforzamento del ruolo del gestore della rete. La Commissione intende rafforzare il ruolo del gestore della rete (Eurocontrol) per permettergli di fornire con maggiore efficienza servizi centralizzati in Europa.

Fa presente infine che la proposta conferisce alla Commissione il potere di adottare, in conformità all'articolo 26, atti delegati (articolo 11, paragrafo 7, articolo 17, paragrafo 3, e articolo 25). In particolare la Commissione europea può adottare atti delegati al fine di: definire modalità di applicazione per il funzionamento adeguato del sistema di prestazioni, aggiungere all'elenco di cui all'articolo 17, paragrafo 2, ulteriori tipologie di servizi forniti dal gestore della rete, integrare o modificare i requisiti relativi alle organizzazioni riconosciute di cui all'allegato I e le condizioni relative ai certificati da rilasciare ai fornitori di servizi di navigazione aerea di cui all'allegato II.

Ivan CATALANO, *presidente*, sottolinea che la proposta di regolamento ha come modello di riferimento quello americano, la cui federazione presenta una maggiore omogeneità rispetto all'Europa, con una conseguente maggiore facilità nell'adozione di regole comuni e di *standard*. Osserva che in Europa ogni Stato membro presenta una propria specificità, e nel caso italiano, l'adeguamento a quanto disposto dalla proposta di regolamento cambierebbe l'assetto degli enti preposti al settore del traffico aereo, privando l'Enac di alcune competenze e intaccando fortemente

i compiti dell'Enav. Esprime inoltre preoccupazione per quanto attiene al profilo della sicurezza, dal momento che, a suo giudizio, l'affidamento del controllo delle procedure di avvicinamento degli aeromobili e dei servizi di aeroporto a soggetti privati potrebbe creare una situazione di conflitto tra l'esigenza di garantire la sicurezza delle procedure e l'intento di massimizzare i profitti, come rilevato dai sindacati europei e dall'associazione dei *providers* europei. Ritiene che si tratti di profili sui quali la Commissione dovrebbe compiere un'attenta riflessione e che ritiene opportuno siano esplicitati anche al relatore europeo nel corso dell'audizione già prevista in Commissione per il 28 novembre prossimo.

Matteo MAURI (PD), *relatore*, nel rilevare che si tratta di una materia assai complessa e per lo più di carattere squisitamente tecnico, ritiene che l'audizione del relatore europeo sarà di sicuro interesse per la Commissione ai fini dell'elaborazione del documento finale e auspica che il Governo possa illustrare tempestivamente la propria posizione riguardo agli atti in esame, se possibile già nella seduta in cui si terrà l'audizione del relatore europeo.

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

La seduta termina alle 11.30.

COMITATO DEI NOVE

Martedì 26 novembre 2013.

Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali.

C. 730-A Velo e altri.

Il Comitato dei nove si è riunito dalle 11.30 alle 11.45.

INTERROGAZIONI

Martedì 26 novembre 2013. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 11.45.

5-01142 Agostinelli: Sperequazione nell'attribuzione delle risorse del Fondo per il trasporto pubblico locale alle regioni e in particolare alla regione Marche.

5-01296 Morani: Sperequazione nell'attribuzione delle risorse del Fondo per il trasporto pubblico locale alle regioni e in particolare alla regione Marche.

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla stessa materia, saranno svolte congiuntamente.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Donatella AGOSTINELLI (M5S), replicando, si dichiara soddisfatta della risposta del rappresentante del Governo, che ringrazia per i suggerimenti proposti. Osserva tuttavia che la regione Marche paradossalmente paga un prezzo molto alto per la propria efficienza nella gestione del trasporto pubblico locale, dal momento che l'entità delle risorse ad essa destinata è decisamente inferiore a quella delle altre regioni.

Alessia MORANI (PD), replicando, nel dichiararsi insoddisfatta della risposta, sottolinea che la regione Marche è fortemente penalizzata sia per quanto riguarda l'assegnazione delle risorse destinate al trasporto pubblico locale sia nel settore del trasporto ferroviario. Esprime preoccupazione dal momento che la razionaliz-

zazione e l'efficientamento del trasporto pubblico locale sono obiettivi che le Marche hanno già raggiunto e pertanto la scarsità di risorse attribuite alla regione, a differenza di quanto accade per altre regioni meno virtuose, non può che avere l'effetto negativo di obbligare la regione a riduzioni nella quantità e nella qualità del servizio di trasporto offerto, che penalizzerebbero i cittadini, in particolare lavoratori e studenti. Evidenza che le Marche sono state prese a modello per quanto riguarda l'applicazione dei costi *standard* in campo sanitario e auspica che quando si perverrà all'adozione dei costi *standard* anche nel settore dei trasporti si possa tenere conto della forte penalizzazione ricevuta dalla regione nell'attribuzione della quota di risorse del fondo per il trasporto pubblico locale ad essa spettante.

5-01257 Agostinelli: Ritardi nella nomina del presidente dell'Autorità portuale di Ancona.

5-01377 Vezzali: Ritardi nella nomina del presidente dell'Autorità portuale di Ancona.

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla stessa materia, saranno svolte congiuntamente.

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

Donatella AGOSTINELLI (M5S), replicando, si dichiara soddisfatta della risposta alla propria interrogazione, che era stata presentata per sbloccare una situazione di stallo nella nomina del presidente dell'Autorità portuale di Ancona, che stava producendo gravi conseguenze nell'attività di un dei porti più rilevanti del Paese, snodo importante del medio Adriatico. Nello stigmatizzare in ogni caso i ritardi con i quali si è pervenuti alla nomina, rileva che avrebbe preferito,

come riportato in un atto di sindacato ispettivo a firma di componenti del proprio gruppo, che il candidato presidente fosse espressione dei risultati delle ultime elezioni comunali, e non si facesse invece riferimento, come accaduto, alla proposta formulata dal precedente sindaco di Ancona.

Fucsia NISSOLI (SCpI), replicando in qualità di cofirmataria, nel dichiararsi soddisfatta della risposta resa dal rappresentante del Governo, osserva che si sarebbe dovuto procedere con maggiore celerità alla nomina di un presidente che fosse rappresentativo della città di Ancona. Nell'osservare che i lunghi tempi della politica non giovano al territorio, all'economia e all'operatività delle strutture che dalle decisioni della politica dipendono, auspica che l'Autorità portuale di Ancona possa delineare delle linee strategiche di intervento per il porto di Ancona, che rappresenta una delle più importanti realtà nel settore della navigazione, all'interno di un disegno complessivo di riordino del settore portuale.

Ivan CATALANO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 12.

COMITATO RISTRETTO

Martedì 26 novembre 2013.

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

C. 731 Velo e altri e C. 1588 Governo.

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 13.50 alle 14.40.

INDAGINE CONOSCITIVA

Martedì 26 novembre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.40.

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

Audizione di rappresentanti delle associazioni di pendolari.

(Svolgimento e conclusione).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Introduce, quindi, l'audizione.

Simona COSTAMAGNA, *Presidente dell'Osservatorio Regionale sui Trasporti del Lazio (ORT)*, Renato GOLINI, *Presidente del Comitato regionale degli utenti ferroviari dell'Emilia-Romagna (CRUFER)* e

dell'Associazione utenti e potenziali utenti linea ferroviaria Bologna-Verona, e Giuseppe POLI, *membro del Comitato regionale degli utenti ferroviari dell'Emilia-Romagna (CRUFER) e responsabile mobilità/trasporti di Federconsumatori regione Emilia-Romagna*, svolgono una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi i deputati Giorgio BRANDOLIN (PD) e Paolo GANDOLFI (PD).

Renato GOLINI, *Presidente del Comitato regionale degli utenti ferroviari dell'Emilia-Romagna (CRUFER) e dell'Associazione utenti e potenziali utenti linea ferroviaria Bologna-Verona*, risponde ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Michele Pompeo META, *presidente*, ringrazia i rappresentanti delle associazioni di pendolari per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.25.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

ALLEGATO 1

5-01142 Agostinelli: Sperequazione nell'attribuzione delle risorse del Fondo per il trasporto pubblico locale alle regioni e in particolare alla regione Marche.

5-01296 Morani: Sperequazione nell'attribuzione delle risorse del Fondo per il trasporto pubblico locale alle regioni e in particolare alla regione Marche.

TESTO DELLA RISPOSTA

Gli interroganti segnalano le forti disparità tra le Regioni nella ripartizione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, con particolare riferimento alla Regione Marche.

Al riguardo, come già noto agli interroganti, ricordo che l'istituzione di detto Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del TPL, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario è stata prevista, a decorrere dal 2013, dall'articolo 1, comma 301, della legge n. 228 del 2012, che ha integrato e modificato l'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012.

In merito, evidenzio che il Fondo, alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina, deve essere ripartito tra le Regioni a statuto ordinario sulla base dei criteri volti ad incentivare gli enti territoriali a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale e dei servizi ferroviari regionali, garantendo, tra l'altro, un'offerta più idonea, efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico, nonché il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi.

I criteri di ripartizione del Fondo in esame, ispirati come detto a logiche di

efficientamento e razionalizzazione, superando la cristallizzazione dei servizi storici e della spesa storica, renderanno sempre più coerente in termini quantitativi e qualitativi l'offerta dei servizi con la domanda reale esistente nelle singole realtà regionali.

Per verificare tale processo sono stati presi, a riferimento, infatti, indicatori quali quelli del rapporto ricavi/costi e del *load factor*, che consentono di verificare la rispondenza dell'offerta quantitativa e qualitativa dei servizi con la domanda esistente, evitando l'uso non ottimale delle risorse pubbliche disponibili.

Tuttavia, al fine di dare concreta attuazione a detto processo di razionalizzazione ed efficientamento si è reso necessario definire quale sia la ripartizione percentuale iniziale del Fondo medesimo.

Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013 ha, quindi, recepito le percentuali di ripartizione di tale Fondo precedentemente definite dalle Regioni nell'ambito dell'intesa sancita in Conferenza Unificata nella seduta del 7 febbraio 2013 e ha previsto che, in fase di prima applicazione, le medesime percentuali per gli anni 2014 e 2015 siano adeguate annualmente entro il 31 dicembre dell'anno precedente, su proposta della Conferenza delle Regioni e Province autonome, previa intesa in sede di Conferenza Unificata.

Senza dubbio, le eventuali esigenze di riequilibrio delle Regioni, quali quelle manifestate dagli interroganti, potranno essere manifestate in tale sede.

Devo evidenziare, altresì, che al fine di evitare traumi al settore e garantire un efficientamento strutturale e progressivo dello stesso, con il suddetto decreto del Presidente del Consiglio dei ministri si è prevista l'erogazione a regime, per ciascuna Regione, del 90 per cento delle risorse destinate alla regione medesima, condizionando il residuo 10 per cento alla verifica della produzione degli effetti di razionalizzazione attesi.

Solo a seguito di tale verifica e della determinazione dei cosiddetti costi *standard*, sui quali si sta lavorando, si potrà procedere progressivamente ad una nuova ripartizione tra le Regioni delle risorse disponibili, la quale non potrà non tenere conto anche di un livello essenziale di servizi di trasporto pubblico locale e ferroviario, ancora non definito, che, in modo uniforme, dovrà essere assicurato sull'intero territorio nazionale.

D'altra parte, come anche il MEF riferisce in merito, qualsiasi autonoma iniziativa governativa diretta alla costituzione di un fondo perequativo per la quota ancora da attribuire per l'anno 2013 si porrebbe in contrasto con quanto già stabilito dalle Regioni nella citata seduta della Conferenza unificata con violazione della loro autonomia finanziaria.

Da ultimo, mi preme segnalare, che all'esito della Conferenza Unificata dello scorso 21 novembre convocata in seduta straordinaria, proprio per discutere sulle iniziative da assumere nel settore del trasporto pubblico locale il Governo, le Regioni e le Province Autonome hanno concordato, tra l'altro, sulla costituzione di un gruppo di lavoro, con la partecipazione di tutti i soggetti istituzionali interessati, che analizzi le criticità del TPL e partecipi, nel contempo, alla produzione di elementi istruttori per la determinazione dei costi *standard* per il settore.

ALLEGATO 2

5-01257 Agostinelli: Ritardi nella nomina del presidente dell'Autorità portuale di Ancona.

5-01377 Vezzali: Ritardi nella nomina del presidente dell'Autorità portuale di Ancona.

TESTO DELLA RISPOSTA

Informo che il mandato quadriennale del Presidente dell'autorità portuale di Ancona è scaduto il 23 marzo scorso.

Devo precisare che già nel novembre 2012, in vista di detta scadenza, furono richieste le designazioni degli enti pubblici indicati dall'articolo 8 della legge del 28 gennaio 1994 n. 84, che disciplina, appunto, il procedimento di nomina dei Presidenti delle autorità portuali.

Venivano così acquisite, ai sensi del comma 1, articolo 8, della citata legge n. 84 del 1994, le candidature degli esperti per l'incarico di cui trattasi. La Provincia, i Comuni di Ancona e Falconara Marittima e la Camera di commercio hanno infatti proposto, complessivamente, quattro nominativi (Amos Benni, Rodolfo Giampieri, Giuseppe Guacci e Cristiano Lassandari).

L'iter per la nomina, che ha subito un lieve rallentamento a causa dell'avvio della nuova legislatura e dell'insediamento del nuovo Governo, è ripreso con le necessarie interlocuzioni istituzionali con la Regione, volte ad individuare, tra i candidati proposti, quello che meglio possa garantire lo sviluppo del porto di Ancona e del territorio ad esso attinente, fermi restando i requisiti professionali richiesti dalla citata legge n. 84 del 1994 e dei quali deve risultare in possesso il candidato Presidente; dopodiché, lo scorso 8 novembre è

stata raggiunta l'intesa con la Regione medesima, prescritta dal medesimo articolo 8 della legge n. 84 del 1994, sul nominativo del Signor Rodolfo Giampieri, candidato presente all'interno della rosa dei nominativi formulati dagli enti pubblici interessati e sul quale, peraltro, convergeva la designazione di tutti gli enti coinvolti.

Il 15 novembre, al fine di completare l'iter di nomina in aderenza a quanto prescritto dall'articolo 1 della legge n. 14 del 1978, la proposta in argomento è stata sottoposta al parere delle competenti Commissioni parlamentari, il cui esame risulta già calendarizzato per domani 27 novembre presso l'VIII Commissione del Senato.

Devo far presente, altresì, che, a fronte del termine del mandato del Commissario straordinario, Avv. Luciano Canepa, nominato lo scorso maggio per sopperire all'assenza dell'Organo ordinario, dal 9 novembre scorso, il Sig. Giampieri è stato chiamato a svolgere le funzioni commissariali fino al rinnovo della Presidenza dell'Ente. Al riguardo, informo che la nomina del Commissario straordinario presso le Autorità Portuali non è disciplinata da alcuna specifica normativa, ma si conforma ai principi di trasparenza e garanzia, nonché di leale collaborazione istituzionale.