

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di contratto di programma 2016-2021 – parte servizi tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana SpA. Atto n. 374 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	99
Proposta di nomina del dottor Pino Musolino a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale. Nomina n. 95 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	103
Proposta di nomina dell'ingegner Stefano Corsini a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale. Nomina n. 96 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	106
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	106

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 25 gennaio 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.05.

Schema di contratto di programma 2016-2021 – parte servizi tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana SpA.

Atto n. 374.

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

Michele Pompeo META, *presidente*, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, invita il relatore, onorevole Minnucci, a svolgere la relazione introduttiva.

Emiliano MINNUCCI (PD), *relatore*, ricorda che la Commissione è chiamata a esaminare il contratto di programma 2016-2021 – parte servizi tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI Spa (A.G. 374) ai fini dell'espressione del parere.

Segnala che il precedente Contratto di programma, parte servizi riguardava il periodo 2012-2014, ma è stato prorogato, in via contrattuale, fino al 2015, per poi essere ulteriormente prorogato con legge per il periodo necessario alla stipula del nuovo contratto, ai medesimi patti e condizioni già previsti, comunque non oltre il 31 dicembre 2016 (articolo 7, comma 9 del decreto-legge n. 210 del 2015).

Sottolinea che in realtà, l'articolo 10, comma 2, del decreto-legge n. 193 del

2016 ha stabilito che le risorse stanziare per l'anno 2016 per il contratto di programma – parte servizi con la società RFI Spa sono destinate al contratto 2016-2021. Quindi sostanzialmente il nuovo contratto di programma di cui oggi iniziamo l'esame ha durata di sei anni, prorogabili, già in via contrattuale di altri due (sulla base dell'articolo 4 del testo del contratto di programma) e prende data dal 1 gennaio 2016.

In via incidentale segnala peraltro che non sarà sottoposto all'esame della Commissione l'Aggiornamento 2016 del contratto di programma 2012-2016, parte investimenti, che risulta essere stato approvato in via legislativa ai sensi dell'articolo 10, comma 1 del medesimo decreto-legge n. 193 del 2016.

Prima di illustrare l'articolato, richiama l'attenzione sui contenuti della relazione che accompagna il provvedimento, evidenziando positivamente come in essa siano chiaramente esposte le problematiche emerse nella predisposizione del nuovo contratto nonché le principali novità introdotte in questo nuovo accordo.

Una delle questioni emerse nel corso della predisposizione del contratto ha riguardato l'attuazione della norma – introdotta nella legge di stabilità per il 2015 e poi modificata con il decreto-legge n. 185 del 2015 – che destinava risorse per compensare gli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura, dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci nelle regioni del Centro-sud (Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia). Tale norma è stata oggetto di interlocuzione con le Autorità europee, al fine di escluderne la natura di « aiuto di Stato » ed ottenere la necessaria autorizzazione.

La relazione si sofferma, inoltre, sulle problematiche di carattere finanziario emerse nelle interlocuzioni tra Ministero e Gestore dell'infrastruttura, nonché sugli effetti delle deliberazioni adottate dall'Autorità per la regolazione dei trasporti nel settore ferroviario (in particolare la deli-

bera n. 95 del 2016, recante i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria).

Infine, essa elenca le novità dell'impianto contrattuale rispetto a quello precedente, di cui darà conto nell'illustrazione dell'articolato.

L'articolo 1 elenca gli allegati al contratto precisando che ne costituiscono parte integrante.

L'articolo 2 reca le definizioni dei termini maggiormente utilizzati nel contratto.

L'oggetto del contratto è stabilito dall'articolo 3: formano oggetto del contratto di programma – parte servizi:

le attività di manutenzione ordinaria necessarie al mantenimento in esercizio per la messa in disponibilità della rete in condizioni di sicurezza ed affidabilità;

le attività di Safety, Security e Navigazione ferroviaria, prestate dal Gestore secondo standard concordati;

le attività di manutenzione straordinaria necessarie al mantenimento in esercizio per la messa in disponibilità della Rete in condizioni di sicurezza ed affidabilità;

altri obblighi di servizio o oneri collegati all'attività del Gestore e discendenti da evoluzioni della normativa di settore o da prescrizioni delle Autorità competenti.

In questa disposizione si richiamano le fonti di finanziamento riconosciute al Gestore e si conviene che il completamento del programma di manutenzione straordinaria richiede la copertura finanziaria dei fabbisogni dell'anno 2021 (stimati, nell'Allegato 4a, pari a 750 milioni di euro).

Nella medesima norma si subordina poi l'estensione del progetto « Gate » (l'introduzione di varchi per l'accesso ai binari e del sistema di informazioni al pubblico, già sperimentati per le stazioni di Roma e Milano) e l'incremento delle altre attività di *safety* e di assistenza a passeggeri a ridotta mobilità (PRM), a partire dal 2017, all'eventuale reperimento di risorse finanziarie aggiuntive, demandandone la regolazione ad un apposito atto ricognitivo/

integrativo. Nell'Allegato 4a, i fabbisogni aggiuntivi, non coperti a legislazione vigente, legati alle attività del progetto « Gate » e al servizio di PRM sono stimati in 222 milioni di euro.

Nella relazione illustrativa si precisa che per i servizi PRM, in alternativa all'assegnazione di risorse aggiuntive, potrebbero essere applicati coefficienti di maggiorazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

L'articolo 4, come detto, fissa in sei anni, prorogabili, già in via contrattuale di altri due, la durata del nuovo contratto di programma a decorrere dal 1 gennaio 2016. Questa innovazione dell'impianto contrattuale viene giustificata nella relazione di accompagnamento segnalando come l'esperienza abbia dimostrato esservi tempi lunghi per il rinnovo di tale atto.

L'articolo 5 individua gli obblighi delle parti contraenti: a fronte della corresponsione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti delle risorse finanziarie indicate negli allegati al contratto medesimo, Rete ferroviaria italiana si obbliga a garantire, per la durata del contratto, l'utilizzabilità della rete in condizioni di sicurezza e di affidabilità mediante le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria e ad assicurare la circolazione in sicurezza dei treni attraverso le attività di gestione della circolazione nonché le attività di *safety, security* e navigazione.

Accanto a questi obblighi generali Rete ferroviaria è destinataria anche di ulteriori obblighi specifici che, in parte, ricalcano quelli previsti dal precedente contratto di programma e in parte si presentano come innovativi. Tra i nuovi obblighi si segnalano, in particolare, i seguenti: predisporre un piano di manutenzione programmata per il mantenimento in piena efficienza dell'infrastruttura utilizzata per svolgere il servizio in concessione, quale strumento di riferimento per l'effettuazione delle prestazioni manutentorie; fornire al Ministero e aggiornare, attraverso il sistema di monitoraggio, i quadri tecnici economici che riportano, tra l'altro, il valore dei lavori e delle forniture (distinguendo quelle da

appaltare da quelle eseguite direttamente dal gestore), delle altre somme a disposizione e degli oneri di sicurezza; trasmettere al Ministero, con cadenza annuale, una relazione sulle attività condotte da RFI nell'anno, in merito all'applicazione della normativa sugli appalti e sui connessi adempimenti antimafia e la definizione di nuove modalità per la composizione delle commissioni di collaudo e di gara.

Gli articoli 6 e 7 regolano i rapporti tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e gestore della rete sotto due importanti profili, ai fini di un buon equilibrio delle reciproche prestazioni presenti e future.

L'articolo 6 indica le modalità di aggiornamento del contratto, prevedendo una serie di casi per i quali si dispone la stipulazione di un apposito atto integrativo. Si tratta di aspetti attinenti all'entità della prestazione da rendere da parte del gestore in relazione alla controprestazione economica dovuta dal Ministero.

Rientrano quindi in tali ipotesi la variazione permanente del perimetro del contratto per sospensione della circolazione sulle linee (o apertura di nuove linee) o del livello di disponibilità della rete (in aumento o in diminuzione), le disposizioni normative o le delibere CIPE che apportino variazioni alle risorse previste dal contratto, l'imposizione di nuovi obblighi di servizio o di esercizio al gestore, eventi eccezionali, l'esecuzione di atti di indirizzo del Ministero aventi per oggetto modifiche o integrazioni sostanziali alle linee strategiche per il settore ferroviario (con le relative coperture) ovvero l'avvenuto mutamento del quadro regolatorio.

L'articolo 7 indica le risorse destinate al finanziamento del contratto che saranno corrisposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le modalità di corresponsione e la procedura da seguire, da parte del gestore, nel caso in cui le risorse disponibili sulla base del contratto dovessero risultare inferiori a quelle necessarie alla copertura dei fabbisogni.

Nel complesso il contratto quindi per i sei anni di durata riconosce risorse pari a

5.853 milioni di euro per le manutenzioni ordinarie e le spese relative alla *safety*, alla *security* e alla navigazione e 4.500 milioni di euro per le manutenzioni straordinarie (rispetto a quest'ultimo importo occorre però segnalare che non sono state ancora stanziati le risorse per le manutenzioni straordinarie riferite all'anno 2021).

In particolare sono riconosciute a RFI, per ciascun anno di esecuzione del Contratto, risorse finanziarie in larga parte già disponibili a legislazione vigente, così individuate: per le spese di manutenzione ordinaria e circolazione circa 890 milioni di euro annui dal 2016 al 2021; per le spese connesse a *safety*, *security* e navigazione circa 85 milioni di euro annui per il medesimo periodo; per la manutenzione straordinaria sono invece riconosciuti 750 milioni di euro annui.

A tali contributi occorre aggiungere una somma pari a 241 milioni di euro che viene corrisposta nell'ambito del contratto a compensazione di precedenti riduzioni di spesa che hanno riguardato in particolare: i fondi per la manutenzione straordinaria per il 2015 (rispetto ai quali la legge di stabilità per il 2015 aveva previsto una disponibilità di soli 500 milioni di euro a fronte di un fabbisogno di 720 milioni di euro); una riduzione di risorse per 21 milioni di euro sull'esercizio 2014 derivante da un definanziamento operato sul capitolo di bilancio 7514.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha riconosciuto il debito nei confronti di Rete ferroviaria italiana e, avvalendosi delle risorse stanziati dalla legge di stabilità per il 2016, ha provveduto a reperire quanto necessario a copertura di tali spese. Di tale operazione si dà peraltro simmetricamente conto anche nell'Aggiornamento 2016 del contratto di programma 2012-2016, parte investimenti.

Una importante novità prevista dall'articolo 7 è infine rappresentata dal recepimento delle disposizioni – cui ha già fatto riferimento in premessa – dell'articolo 1, comma 294, della legge n. 190 del 2014, così come modificate dal decreto-legge n. 185 del 2015, che prevede che il contratto di programma parte servizi sia ag-

giornato limitatamente alla sola annualità 2015 – e comunque in attesa della liberatoria da parte della Commissione europea – con le risorse attribuite a Rete ferroviaria italiana da destinare alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura, dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia.

L'articolo 8 prevede che RFI predisponga entro il mese di luglio di ciascun anno del contratto una relazione sullo stato di attuazione degli investimenti per la manutenzione straordinaria, nonché un rendiconto (nominato rendiconto annuale del contratto) delle performance di rete e dei costi sostenuti al 31 dicembre dell'anno precedente. Quest'ultimo, che deve essere trasmesso al Ministero successivamente all'approvazione del bilancio RFI.

L'articolo 9 impone ad RFI l'obbligo di attestare, attraverso il monitoraggio di qualità della Rete, il livello degli indicatori di prestazione raggiunti, in coerenza con gli obiettivi degli allegati 1a (tempi di primo intervento e indicatore livello guasti) e 1b (soglia di *performance* e possibile oscillazione della stessa). L'articolo prevede anche la possibilità di applicare ad RFI le penali di cui all'allegato 8 in caso di disponibilità degradata della Rete non dovuta ad eventi di forza maggiore ovvero « ad eventi non imputabili alla responsabilità diretta di RFI per attività di manutenzione della rete ». L'articolo esclude inoltre espressamente l'applicazione di penali dovuta ad « eventi di forza maggiore ».

L'articolo 9 prevede anche che l'importo complessivo di tutte le penali non potrà superare per ciascun anno il limite massimo del due per mille delle risorse annualmente erogate al Gestore (ancorché non precisato nel testo si tratta esclusivamente delle risorse riferite al presente contratto di programma).

L'articolo 10 prevede che il Ministero possa effettuare attività di *audit* documentale sugli interventi e sui livelli di qualità oggetto del contratto, nonché verifiche, ispezioni, controlli diretti e indiretti, finalizzati alla vigilanza sulle attività svolte dal gestore. Nell'espletamento di tali attività di controllo e vigilanza il Ministero può avvalersi del supporto specialistico del gestore.

Gli ultimi articoli precisano alcuni profili specifici connessi all'attuazione e gestione del contratto sotto l'aspetto più propriamente tecnico.

In particolare, l'articolo 11 disciplina i casi di risoluzione del contratto.

L'articolo 12 stabilisce che le modifiche, le variazioni o le rinunce al contratto non sono ritenute valide e vincolanti se non risultanti da atto scritto e firmato dalle parti. Precisa inoltre che l'eventuale nullità di una o più clausole contrattuali, salvo che non abbiano carattere essenziale, non determina la nullità del contratto per la parte restante.

L'articolo 13 disciplina le comunicazioni tra le parti.

L'articolo 14 stabilisce che le prestazioni previste dal contratto siano esenti da IVA.

L'articolo 15 disciplina la procedura in caso di contenzioso tra le parti e, infine, l'articolo 16 precisa che gli indici e le rubriche contenute nel presente contratto sono posti al fine di facilitare la lettura e non hanno valore a fini interpretativi.

Nel sottolineare l'importanza del documento posto all'attenzione della Commissione, si riserva, in conclusione, di formulare una proposta di parere alla luce delle considerazioni che potranno emergere nel corso dell'esame.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che nell'ambito dell'esame del presente schema di contratto di programma è prevista l'audizione dell'Amministratore delegato di Rete ferroviaria italiana (RFI) Maurizio Gentile.

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

Proposta di nomina del dottor Pino Musolino a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale.

Nomina n. 95.

(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*, ricorda che la Commissione è chiamata ad esprimersi sulla proposta di nomina del dott. Pino Musolino a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale (competente per i porti di Venezia e Chioggia), trasmessa dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con lettera dell'11 gennaio scorso.

Ricorda che il 15 settembre 2016 è entrato in vigore il decreto legislativo n. 169 del 2016 recante norme per la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali, che attua normativamente quanto delineato nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica con riferimento alla riduzione del numero e alla riforma della *governance* delle autorità portuali, che vengono soppresse e sostituite dalle nuove 15 Autorità di Sistema Portuale. Il nuovo assetto normativo prevede che il Presidente dell'Autorità di sistema portuale è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Presidente o i Presidenti delle regioni interessate, restando la nomina assoggettata al parere parlamentare ai sensi dell'articolo 1 della legge n. 14 del 1978.

Sottolinea, per quanto riguarda i requisiti di nomina, che il Presidente deve essere scelto fra soggetti aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale.

Segnala che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha quindi indicato – ai fini dell'acquisizione della prescritta intesa – il nome del dottor Pino Musolino, sul quale la regione Veneto ha espresso intesa il 23 dicembre scorso.

Rimarca che il Ministro fa presente che il dottor Musolino risulta in possesso dei requisiti prescritti vantando una specifica professionalità nel settore del trasporto marittimo internazionale, nonché un'approfondita conoscenza del sistema portuale veneziano che, ad avviso del ministro medesimo, appaiono funzionali all'avvio del nuovo Ente ben potendo, in questa fase di *start-up* del riformato assetto organizzativo, contribuire ad assicurare da subito la piena operatività della neo-istituita Autorità di sistema portuale in oggetto.

Nell'illustrare brevemente il *curriculum* del candidato, fa presente che il dott. Musolino, nato a Venezia il 2 marzo 1978, laureato in Giurisprudenza presso l'Università degli studi di Bologna nel 2006 – con successivo master in diritto conseguito presso l'Università del Galles nel 2010 – dopo la pratica in uno studio legale e l'impiego presso la Provincia di Venezia come Assistente del Segretario-direttore generale, ha svolto il ruolo di *Sales and Contracts Manager* per conto di Mechel Service Belgium BVBA (multinazionale leader mondiale nel settore della produzione e vendita di materie prime) e, successivamente, di *Senior Claims Manager* e *Average Adjuster* per Atlantis International Services NV con compiti di consulenza professionale giuridica su tutti i temi del trasporto internazionale, in particolar modo del trasporto marittimo, sia nel *dry* che nel *wet shipping*, per i principali trasportatori e assicuratori di merci internazionali. Infine, da giugno 2016, ricopre l'incarico di *Corporate Insurance Risk Manager* – Area Manager dei sinistri e reclami per l'area Middle East – presso la compagnia di navigazione Hapag Lloyd (nella sede di Singapore). Dal 2014 è altresì membro effettivo dell'Associazione belga di diritto marittimo (BVZ – Belgische Vereniging voor Zeerecht) e membro associato dell'Associazione britannica dei liquidatori di avarie marittime internazionali (Association of Average Adjusters – United Kingdom).

Propone, in conclusione, tenuto conto dell'esperienza professionale del candi-

dato, che la Commissione esprima parere favorevole sulla proposta di nomina del dottor Pino Musolino a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale.

Michele MOGNATO (PD) ritiene che l'esame della nomina a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale e la presenza del rappresentante del Governo sia l'occasione opportuna per porre all'attenzione della Commissione e del Governo medesimo alcune rilevanti questioni, tutt'ora aperte, che riguardano la crocieristica navale del porto di Venezia nonché altre che sono state oggetto di audizione della Commissione con anche l'intervento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Per quanto riguarda il passaggio delle navi da crociera a Venezia, ricorda che quando si è trattato di realizzare il MOSE è stata preventivamente definita la profondità dei canali, stabilita in dodici metri. È stata quindi fondamentale la realizzazione di una conca di navigazione per consentire il passaggio delle navi durante l'operatività delle paratoie che ha richiesto l'impiego di notevoli risorse pubbliche ma che, tuttavia, risulta oggi inadeguata rispetto alle dimensioni della navi cargo e passeggeri, e realizzata anche con alcuni errori progettuali che ne limitano pesantemente la funzionalità.

Segnala, inoltre, la problematica relativa al porto *off-shore*, che alcuni anni fa è stato considerato opera strategica nazionale. Ricorda che sono stati svolti studi e realizzato il progetto preliminare ma che, allo stato dell'arte, la questione è tutt'ora in fase di stallo presso il CIPE in attesa dell'autorizzazione alla progettazione definitiva ed al conseguente avvio dei lavori.

Altro tema di rilevante importanza, come ha avuto modo già di ricordare, è rappresentato dalla questione relativa alle navi da crociera e al loro impatto nel delicato ambiente veneziano. È notizia di queste ore che il sindaco di Venezia è in visita all'Unesco, che nel luglio 2016 aveva lasciato intendere di voler inserire Venezia e la laguna nella lista del Patrimonio

Culturale dell'Umanità considerato in pericolo se l'amministrazione non avesse adottato misure concrete per favorire un turismo sostenibile e per salvaguardare il delicato sistema ambientale e culturale della città. Per scongiurare effetti negativi, da notizie di stampa si apprende che una possibile soluzione sarebbe portare tali navi a Porto Marghera, nei terminal commerciali dove approdano ogni giorni decine e decine di navi mercantili, cisterna e porta container, anche se, almeno per il momento, le informazioni sono discordanti.

Ritiene che quanto ipotizzato potrebbe anche rispondere a realtà; tuttavia è convinto che la realizzazione di una scelta del genere sarebbe molto complicata in ragione dei problemi legati alle interferenze tra navi da crociera e navi commerciali e considerato che, per raggiungere le banchine e i terminal commerciali, bisogna superare l'imbuto di Malamocco e passare per il Canale dei petroli che, essendo a senso unico, nelle 24 ore permette il passaggio solo di un certo numero di navi. Segnala che anche per quanto riguarda il porto di Chioggia sorgono problemi sia per quanto riguarda l'altezza dei canali sia per la presenza del deposito GPL, tanto più rilevanti considerato che il transito delle navi gasiere inibisce il contemporaneo passaggio di altre navi.

Ritiene che quelli esposti siano solo alcuni temi importanti che interferiscono con le problematiche attinenti agli altri porti di quel quadrante marittimo, come, per esempio, il porto di Trieste: sul punto valuta che sarebbe stato opportuno, forse, istituire una sola Autorità di sistema portuale anziché diversi organismi, come avvenuto con quella di Napoli che è competente anche per il porto di Salerno.

Conclude sottolineando che si tratta di temi di rilevanza nazionale e, comunque, idonee a compromettere l'economia veneziana, tali da suggerire che il potere di indirizzo del Governo sia responsabilmente esercitato.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL) segnalato che le questioni sollevate nell'intervento

del collega Mognato sono importanti per l'intero sistema dei porti italiani, evidenzia che il *curriculum* del candidato a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale non gli sembra soddisfare i requisiti di legge, privo com'è delle caratteristiche richieste, e comunque non gli pare all'altezza.

Ricorda che, prima della recente normativa di riforma delle Autorità di sistema portuale, si erano verificati casi in cui la nomina aveva riguardato anche soggetti con esperienze professionali estranee al settore portuale, che in taluni casi hanno dimostrato di avere le qualità necessarie ed in altri casi meno. Tuttavia, la normativa attuale richiede adesso specifici requisiti soggettivi che nel caso concreto sembrano deficitari. Sottolinea che le sue valutazioni non sono dettate da logiche di schieramento, anche perché discendono da un'intesa con una amministrazione regionale di area politica a lui affine. Invita pertanto il rappresentante del dicastero a motivare una scelta che personalmente gli desta stupore o, quanto meno, a rendere noti anche i *curricula* degli altri possibili candidati.

Franco BORDO (SI-SEL) concordando con quanto rilevato dal collega Biasotti, sottolinea che il profilo che esce dal *curriculum* del candidato alla presidenza dell'Autorità di sistema portuale all'esame sembra essere essenzialmente caratterizzato da esperienze incentrate sulla materia assicurativa, ciò che ritiene insufficiente a realizzare quanto previsto dalla normativa di settore. Per tali motivi invita il Governo a ritirare la candidatura all'esame.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) considerato quanto emerso nel corso del dibattito intende segnalare il contenuto dell'interrogazione, da lei sottoscritta, concernente l'Autorità di sistema portuale di Gioia Tauro cogliendo, altresì, l'occasione per sollecitarne pronta risposta.

Diego DE LORENZIS (M5S) segnala che avrebbe voluto assistere ad una simile dinamica del dibattito anche in occasione

delle precedenti nomine, allorché era stato lui a sollevare questioni analoghe senza suscitare l'interesse che oggi sembrano provare i colleghi della maggioranza, cosa che gli sembra un po' paradossale.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Proposta di nomina dell'ingegner Stefano Corsini a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale.

Nomina n. 96.

(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.

Michele MOGNATO (PD), *relatore*, ricorda che la Commissione è chiamata ad esprimersi sulla proposta di nomina dell'ingegner Stefano Corsini a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale (competente per i porti di Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio e Rio Marina e Cavo), trasmessa dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con lettera dell'11 gennaio scorso.

Ricorda che il 15 settembre 2016 è entrato in vigore il decreto legislativo n. 169 del 2016 recante norme per la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali, che attua normativamente quanto delineato nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica con riferimento alla riduzione del numero e alla riforma della *governance* delle autorità portuali, che vengono soppresse e sostituite dalle nuove 15 Autorità di Sistema Portuale. Il nuovo assetto normativo prevede che il Presidente dell'Autorità di sistema portuale è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Presidente o i Presidenti delle regioni interessate, restando

la nomina assoggettata al parere parlamentare ai sensi dell'articolo 1 della legge n. 14 del 1978.

Sottolinea, per quanto riguarda i requisiti di nomina, che il Presidente deve essere scelto fra soggetti aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale.

Segnala che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha quindi indicato – ai fini dell'acquisizione della prescritta intesa – il nome dell'ingegner Stefano Corsini, sul quale la Regione Toscana ha espresso intesa il 23 dicembre scorso.

Rimarca che il ministro fa presente che l'ingegner Corsini risulta in possesso dei requisiti prescritti vantando una lunga e rilevante esperienza nel settore della programmazione e del coordinamento della politica economica in materia di infrastrutture, specificamente portuali, e di regolazione dei servizi di pubblica utilità, e avendo così maturato una specifica competenza a livello di pianificazione strategica in tema di portualità e logistica che, ad avviso del ministro medesimo, appare funzionale all'avvio del nuovo Ente ben potendo, in questa fase di start-up del riformato assetto organizzativo, contribuire ad assicurare da subito la piena operatività della neo-istituita Autorità di sistema portuale in oggetto.

Dopo aver illustrato il *curriculum*, propone, in conclusione, tenuto conto dell'esperienza professionale del candidato, che la Commissione esprima parere favorevole sulla proposta di nomina dell'ingegner Stefano Corsini a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.50.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.50 alle 14.55.