Senato della Repubblica XVII LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO n. 7

8ª COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

INTERROGAZIONI

43ª seduta: giovedì 5 dicembre 2013

Presidenza del presidente MATTEOLI

IN 0190
TIPOGRAFIA DEL SENATO

I N D I C E

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 7, 9
BORIOLI *(PD)* 6
GIRLANDA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti* 3, 7
LAI *(PD)* 8
ALLEGATO (contiene i testi di seduta) 10

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Grandi Autonomie e Libertà: GAL; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Nuovo Centrodestra: NCD; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Per l'Italia: PI; Misto: Misto; Misto-Gruppo Azione Partecipazione popolare: Misto-GAPp; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti Girlanda.

I lavori hanno inizio alle ore 9,05.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

Sarà svolta per prima l'interrogazione 3-00361, presentata dal senatore Borioli e da altri senatori.

GIRLANDA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Gli onorevoli interroganti pongono all'attenzione la delicata questione del trasporto ferroviario regionale, con particolare riferimento alla Regione Piemonte.

Come il ministro Lupi ha avuto modo di riferire più volte, il trasporto pubblico locale costituisce una delle priorità del Governo, considerato che la collettività, soprattutto in momenti di crisi come questo, avverte sempre più la necessità di poter usufruire di mezzi pubblici di trasporto.

In Italia, il comparto del trasporto pubblico locale conta approssimativamente 1.150 aziende pubbliche e private (delle quali circa il 26 per cento svolge servizio urbano, circa il 55 per cento solo servizio extraurbano e circa il 19 per cento entrambi i tipi di servizio); la media annuale dei passeggeri trasportati è stimata in circa 7 miliardi.

I compiti istituzionali, di amministrazione e programmazione, in materia di trasporto pubblico locale e di servizi ferroviari regionali sono stati attribuiti, come è noto, alle Regioni dal decreto legislativo n. 422 del 1997, ancor prima, quindi, della riforma del Titolo V della Costituzione, in base alla quale la materia del trasporto pubblico locale rientra nell'ambito delle competenze residuali delle Regioni, ai sensi del quarto comma dell'articolo 117.

Storicamente il settore ha un costo annuale per la finanza pubblica di circa 7,2 miliardi di euro, di cui circa 6,4 miliardi di euro relativi ai servizi di trasporto pubblico locale e ferroviari esercitati nelle Regioni a Statuto ordinario.

In merito alla programmazione dei servizi da parte delle Regioni, si ricorda che con l'emanazione del citato decreto legislativo n. 422 del 1997 il settore è stato oggetto di una riforma che, ad oggi, purtroppo, non ha ancora prodotto gli effetti previsti; ciò in quanto le Regioni, che avrebbero dovuto individuare, secondo criteri di efficienza e razionalità, i cosiddetti servizi minimi da garantire alla stregua di quelli essenziali, si sono limi-

tate, per lo più, alla conservazione dei servizi storici e conseguentemente della spesa storica indicizzata, senza procedere all'adeguamento dinamico, sia quantitativo che modale, dell'offerta di servizi al mutare della domanda conseguente all'evolversi socioeconomico del Paese. Si fa riferimento, ad esempio, alle numerose linee ferroviarie nate agli inizi del secolo scorso, in assenza di una rete viaria e di trasporto automobilistico, che continuano ad essere in esercizio, a fronte di una domanda ormai limitata che non giustifica più il costo pubblico di una modalità ferroviaria. Tale mancato adeguamento ha distratto le poche risorse finanziarie disponibili da quei servizi che, proprio in funzione dell'evoluzione economico-sociale del Paese, andavano incrementati qualitativamente e quantitativamente (ad esempio, i servizi per pendolari in prossimità dei medi e grandi centri urbani).

Per ovviare a tale anomalia, nell'ambito del più complessivo processo di liberalizzazione dei servizi pubblici locali, è stato avviato un percorso normativo finalizzato all'efficientamento e alla razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, che ha portato al varo della disciplina volta al riordino del settore, inserita all'interno della legge di stabilità per l'anno 2013.

L'articolo 1, comma 301, della legge 28 dicembre 2012 n. 228, nel sostituire l'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012, ha previsto, infatti, a decorrere dal 2013, l'istituzione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario; tale norma ha lo scopo di incentivare le Regioni a riprogrammare i servizi secondo criteri oggettivi ed uniformi a livello nazionale, di efficientamento e razionalizzazione; criteri questi definiti con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'11 marzo 2013, emanato ai sensi del comma 3 del citato articolo 16-*bis*.

L'applicazione di tali criteri, superando la cristallizzazione dei servizi storici e della spesa storica, consentirà la progressiva rispondenza tra offerta e domanda di trasporto.

Tale programmazione sarà diretta ad individuare e ridurre i servizi scarsamente utili e sovrapposti o prodotti con modalità eccessivamente onerosa in relazione alla domanda esistente, secondo i predetti criteri di cui all'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dal canto suo, avrà cura di verificare, anche per il tramite dell'Osservatorio istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007, che la Regione stia procedendo, secondo i criteri indicati dal citato articolo 16-*bis*, alla riprogrammazione dei servizi per ovviare alle criticità riscontrate dall'utenza.

La verifica è diretta a ripartire tra le Regioni a statuto ordinario le somme stanziate sul fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale con la previsione, qualora la Regione non esegua tale efficientamento e razionalizzazione, di una penalizzazione corrispondente ad una riduzione, nel limite massimo del 10 per cento, delle risorse ad essa destinate.

Nell'ambito del processo di razionalizzazione e di efficientamento del settore si è ravvisata la necessità di consentire alle Regioni, ove necessario, di ripianare i disavanzi sino ad oggi prodotti da una programmazione statica e non più rispondente alle moderne esigenze di mobilità e di garantire un flusso di finanziamenti diretto ad investimenti nel settore coerenti con i già citati criteri, uniformi a livello nazionale, di efficientamento e razionalizzazione che le Regioni adotteranno per la programmazione dei servizi.

Tali necessità sono già state in parte risolte ricorrendo alle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione di cui al decreto legislativo n. 88 del 2011.

In particolare, per quanto riguarda la Regione Piemonte, è opportuno ricordare, come gli stessi onorevoli interroganti hanno evidenziato, che, l'articolo 11, commi 6 e 7, del decreto-legge n. 35 del 2013, e relativa legge di conversione, relativo ai servizi di trasporto pubblico locale e ferroviari regionali, ha previsto che la Regione stessa possa utilizzare le risorse di detto Fondo per regolare i debiti nei confronti di alcune aziende del settore.

E in effetti, ai sensi della citata normativa (articolo 11, comma 6), la Regione Piemonte ha trasmesso il relativo Piano di rientro del debito che è stato oggetto di valutazione congiunta da parte dei Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze per la relativa approvazione. A seguito di approfondimenti e dei necessari chiarimenti forniti dalla Regione, nella riunione dello scorso 3 ottobre i rappresentanti dei suddetti Dicasteri hanno ritenuto approvabile, in sede istruttoria, il Piano stesso con utilizzo delle risorse rinvenienti su detto Fondo coesione e sviluppo nel limite massimo di 150 milioni di euro, come stabilito dal citato articolo 11, comma 7.

Infatti, lo scorso 31 ottobre i competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti hanno provveduto a trasmettere al Ministero dell'economia e delle finanze la bozza di decreto di approvazione del piano in argomento.

Detto piano, come anche il Ministero dell'economia e delle finanze, interessato al riguardo sostiene, prevede una razionalizzazione della spesa in materia dei servizi su gomma e su ferro associata ad azioni di efficientamento. In particolare, per il trasporto pubblico locale su gomma si provvede a una rimodulazione del servizio in termini di razionalizzazione della produzione chilometrica e ad un miglioramento del *load factor* (coefficiente di riempimento), mentre per il trasporto pubblico locale su ferro è prevista la riprogrammazione dei servizi ferroviari secondo precisi criteri con conseguente revisione dei vigenti contratti di servizio ferroviario stipulati dalla Regione con Trenitalia.

Ricordo, da ultimo, che la legge di stabilità 2014, all'esame del Parlamento, oltre alle risorse di cui al citato Fondo nazionale, dispone l'incremento del Fondo per il miglioramento della mobilità dei pendolari, pari a 100 milioni di euro, per ciascuno degli anni del triennio 2014-2016, da destinare all'acquisto di materiale rotabile su gomma e a 200 milioni di

euro, per l'anno 2014, da destinare all'acquisto di materiale rotabile ferroviario.

Assicuro che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti continuerà a vigilare, con rinnovato impegno, affinché vengano garantiti collegamenti adeguati ed efficienti: sono stati a tal fine già istituiti appositi tavoli tecnici con i soggetti interessati.

Sottolineo, in proposito, 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 Provincie autonome hanno concordato, tra l'altro, sulla necessità di pervenire rapidamente alla determinazione dei costi *standard* per il settore, che rappresenta un passaggio indispensabile alla razionalizzazione del settore stesso. Un gruppo di lavoro con la partecipazione di tutti i soggetti istituzionali interessati è stato costituito a questo fine.

BORIOLI *(PD).* Signor Presidente, ringrazio il Sottosegretario per la risposta, in ordine alla quale vorrei però fare alcuni rilievi.

In primo luogo, se possibile, chiediamo di poter acquisire copia del Piano di rientro del debito presentato dalla Regione Piemonte che, come lei ricordava, è stato valutato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed ora è all'esame del Ministero dell'economia e delle finanze affinché possano essere emanati i relativi decreti di approvazione.

Ciò detto, tengo a sottolineare che la nostra interrogazione muoveva essenzialmente da una considerazione che collegava quanto previsto dal decreto-legge n. 35 del 2013 – che ha attribuito alla Regione Piemonte la facoltà di utilizzare, nel limite massimo di 150 milioni, le risorse del Fondo coesione e sviluppo al fine di ripianare una parte del debito maturato nel triennio 2010-2012 sul fronte del trasporto ferroviario regionale e di quello pubblico locale – con l'emersione di quella che ormai si può definire una situazione di vero e proprio dissesto del sistema di trasporto ferroviario regionale e di quello pubblico locale, che in verità non interessa soltanto la Regione Piemonte, ma che in tale ambito assume termini particolarmente acuti.

Ringrazio quindi il Sottosegretario per la risposta, della quale non posso però che dichiararmi parzialmente soddisfatto. Dico ciò soprattutto alla luce di quanto sta continuando a verificarsi e non solo nella Regione Piemonte, dove ormai da mesi assistiamo costantemente a forme di agitazione non soltanto da parte dei pendolari ma anche degli amministratori locali, che a più riprese hanno manifestato, indossando tanto di fascia tricolore, contro la continua dinamica di tagli, la soppressione di corse e i mutamenti di programmi di esercizio che, attraverso quelle che apparentemente sembrerebbero solo correzioni di orario, in realtà dissestano il rapporto con l'utenza di cui non si considerano le esigenze.

Al riguardo, signor Sottosegretario, mi permetto di segnalare che se l'opera di razionalizzazione ed efficientamento produce i risultati che le cronache ci restituiscono giornalmente a proposito del mondo dei pendo-

lari di ogni angolo d'Italia, allora è di tutta evidenza che qualcosa deve essere rivisto in profondità.

Naturalmente, sto parlando di un tema che richiede un approfondimento con il Ministero e che certo non potrà essere risolto nell'ambito dell'odierna seduta; tuttavia, su questa materia una riflessione andrà certamente fatta, perché c'è un problema di disponibilità delle risorse. Lei ha evocato concetti di efficientamento e razionalizzazione, ma occorre considerare che il risultato dei primi passi della riorganizzazione del sistema del trasporto pubblico locale è purtroppo quello cui ogni giorno le cronache locali dedicano spazio, dando conto di pendolari che vengono lasciati senza servizi e che sono costretti ad organizzare la propria vita a seconda dei diversi mutamenti di orario. Faccio presente che i tempi di spostamento sono tempi di vita; ad esempio, l'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario di dicembre in alcuni casi comporterà per gli utenti la necessità di partire tre quarti d'ora prima da casa per poter arrivare sul luogo di lavoro con un mezzo pubblico.

In conclusione, se, da un lato, c'è un meritorio orientamento generale del Governo volto a riorganizzare, efficientare e valorizzare gli indici di riempimento, dall'altro, vi è la necessità di considerare che il nostro è un territorio con caratteristiche particolari e con insediamenti antropici anche diffusi. Pertanto, se gli obiettivi di razionalizzazione ed efficientamento non dovessero tenere conto delle peculiarità del territorio e degli insediamenti umani, il risultato sarebbe che si servirebbero alcuni poli metropolitani e tutto il resto verrebbe desertificato.

Rinnovo quindi i miei ringraziamenti al Sottosegretario, ma al contempo sottolineo l'esigenza di una riconsiderazione più complessiva della filosofia ispiratrice dell'approccio al sistema del trasporto pubblico locale, riconsiderazione che naturalmente deve tener conto delle esigenze di compatibilità finanziaria, ma che corregga anche una impostazione che a mio giudizio non sta funzionando, visto che gli utenti si lamentano ed il trasporto pubblico locale dimostra di essere uno dei grandi malati del nostro sistema Paese ed una delle grandi questioni nazionali tuttora aperte.

PRESIDENTE. Segue ora l'interrogazione 3-00350, presentata dal senatore Lai e da altri senatori.

GIRLANDA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti.* Signor Presidente, gli onorevoli interroganti portano all'attenzione del Governo il delicato tema del commissariamento dell'Autorità portuale del Nord Sardegna.

Come è noto il 22 luglio 2013 è scaduto il secondo mandato del presidente dell'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci, dottor Paolo Silverio Piro, che ha così completato due quadrienni consecutivi e, pertanto, ai sensi del comma 2, articolo 8, della legge n. 84 del 28 gennaio 1984, non risulta più rieleggibile.

Al fine di pervenire al rinnovo della presidenza dell'ente portuale sardo, è stata avviata per tempo la complessa procedura per l'individua-

zione del nominativo da sottoporre alla Regione. Nelle more del completamento di detto *iter* è stato necessario garantire la funzionalità dell'ente e pertanto è stato nominato un commissario straordinario nella persona del senatore Fedele Sanciu, esperto, già presente nella rosa di nominativi forniti dagli enti pubblici locali.

A tale proposito ricordo, infatti, che ai sensi del comma 1 del citato articolo 8, il presidente dell'Autorità portuale è nominato, previa intesa con la Regione interessata, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito di una terna di esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuali, designati rispettivamente dalla Provincia, dai Comuni e dalle Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura competenti territorialmente.

Inoltre, tengo a evidenziare che, nelle more della definizione del nominativo del presidente, il commissariamento costituisce un atto dovuto a garanzia del buon andamento dell'ente.

Peraltro, la nomina di un commissario straordinario presso le autorità portuali non è disciplinata da alcuna specifica normativa ma rientra nei poteri impliciti in capo all'amministrazione vigilante conformemente ai principi generali stabiliti per l'adozione dei provvedimenti amministrativi, ivi compresi quelli di alta amministrazione, come nel caso in specie, ed al precetto della leale collaborazione istituzionale.

In ordine, poi, allo specifico quesito concernente le procedure seguite per la richiesta d'intesa con la Regione, faccio presente che la citata legge n. 84 del 1994 non prescrive alcun atto formale propedeutico al raggiungimento dell'intesa per la nomina del Presidente, la quale pertanto può formarsi anche sulla base di interlocuzioni dirette tra i soggetti coinvolti (Ministro e Presidente della Regione).

Nel concludere, mi preme evidenziare che, in ogni caso, il senatore Sanciu risulta in possesso delle competenze che lo rendono idoneo a ricoprire l'incarico commissariale di cui trattasi: la sua candidatura alla nomina di presidente dell'Autorità portuale da parte degli enti locali interessati costituisce la riprova che lo stesso è dotato delle caratteristiche previste dal menzionato articolo 8 per la nomina presidenziale in parola.

LAI *(PD).* Ringrazio il Sottosegretario per la risposta, della quale, tuttavia, mi dichiaro insoddisfatto, anzitutto perché ritengo che il fatto che il commissario sia stato scelto nell'ambito di una rosa di esperti indicati dagli enti locali di per sé non costituisca la certezza del possesso di una competenza specifica da parte di questi soggetti.

In secondo luogo, proprio l'assenza di una normativa specifica che disciplini la figura di commissario ha fatto sì che fosse nominata una persona che non solo non dispone di una competenza specifica, ma che agisce in assenza del Comitato portuale e quindi si trova a detenere gli stessi poteri di presidente cui per di più si vanno ad aggiungersi anche quelli in capo al Comitato, che, peraltro, svolge anche una funzione di controllo oltre a quella in materia di competenze. Reputo pertanto assolutamente in-

credibile che una figura, sulla quale esistono dubbi circa il possesso delle necessarie competenze, venga nominata e per di più per ricoprire il ruolo di commissario, venendo così a raccogliere su di sé i poteri di un organismo molto complesso.

In terzo luogo, segnalo che una recente sentenza del Consiglio di Stato – sia pure intervenuta successivamente – sottolinea che per la nomina a presidente dell'Autorità portuali, occorrono requisiti specifici, quali ad esempio la partecipazione a commissioni competenti sul tema e non semplicemente il fatto di essere parte di un organo istituzionale come il Senato, e nel caso del senatore Sanciu non si ravvisano i requisiti, né alcuna partecipazione alle suddette commissioni che possano giustificarne la nomina.

La sentenza del Consiglio di Stato ha censurato la nomina del presidente dell'Autorità portuale di Cagliari, in quanto la persona nominata non aveva fatto parte, se non per un periodo brevissimo, di una commissione competente sul tema portuale. Il Ministero ha però deciso in tal caso – che sarà peraltro oggetto di una ulteriore interrogazione che intendo presentare – di nominare questa stessa persona, censurata nel ruolo di presidente dell'Autorità portuale, commissario straordinario.

Penso pertanto che ci si sia immessi in una china pericolosa. Ciò ovviamente non significa che l'esperienza politica non debba essere considerata, ma semplicemente che un'esperienza politica in campo medico non si può far coincidere con un'esperienza politica nel campo dei trasporti e delle infrastrutture; del resto, allo stesso modo non porrei a capo di una ASL una persona che abbia competenze in campo portuale.

Mi dichiaro pertanto insoddisfatto della risposta e giudico insufficiente la spiegazione in essa fornita ed a tale riguardo invito il Governo a valutare con maggiore attenzione la sentenza del Consiglio di Stato e a tutelare le decisioni che in tale ambito sono state prese.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 9,30.

ALLEGATO

INTERROGAZIONI

BORIOLI, BUEMI, CHITI, DIRINDIN, ESPOSITO Stefano, FAVERO, FERRARA Elena, FISSORE, FORNARO, LEPRI, MANASSERO, MARINO Mauro Maria, ZANONI- Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze. –

Premesso che:

in Piemonte la condizione del trasporto pubblico locale su gomma, così come quella del trasporto ferroviario regionale, è connotata, ormai da lungo tempo, da un progressivo depauperamento, in termini sia quantitativi che qualitativi, dei servizi destinati ai pendolari, sopratutto studenti e lavoratori che quotidianamente utilizzano i mezzi pubblici;

la soppressione indiscriminata di corse e intere linee degli ultimi anni e il degrado e l'obsolescenza del materiale rotabile ancora in uso sono il chiaro segnale della grave e profonda crisi in cui versa l'intero settore dei trasporti nella regione;

a ciò si aggiungono le preoccupanti difficoltà economiche in cui versano gli enti locali soggetti di delega (Comuni e Province) che non consento più agli stessi enti di far fronte agli obblighi finanziari verso le aziende di trasporto, ciò a causa dei gravi ritardi nel trasferimento da parte della Regione Piemonte delle risorse dovute;

considerato che:

con la ripresa delle attività dopo la pausa estiva si è registrato un ulteriore peggioramento della situazione, determinato dell'entrata in vigore di nuovi e pesanti tagli ai servizi con un effetto devastante soprattutto sulle realtà provinciali dove la cancellazione di linee e corse rischia di assumere *tout court* il profilo di una vera e propria soppressione del trasporto pubblico;

la preoccupante situazione che si è venuta a determinare, che mette in discussione il diritto fondamentale alla mobilità di interi gruppi sociali e che sta mettendo in ginocchio un settore economico di primaria rilevanza che occupa svariate migliaia di lavoratori, è dovuta soprattutto al cospicuo debito pregresso, maturato dalla Regione Piemonte in questo comparto tra il 2010 e il 2012;

inoltre, il ritardo nel trasferimento delle risorse da parte della Regione agli enti risulta tanto più grave se si considera che di recente, proprio per far fronte a tale debito, la Regione Piemonte ha beneficiato di un intervento straordinario, dedicato solo ad essa, che le ha consentito di spostare dagli investimenti alla spesa corrente poste consistenti del Fondo per lo sviluppo e la coesione;

l'articolo 11, comma 6, del decreto-legge 8 aprile 2013, n. 35, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2013, n. 64, ha infatti fissato per la Regione Piemonte l'impegno a redigere un piano di rientro dallo squilibrio finanziario «derivante da debiti pregressi a carico del bilancio regionale inerenti ai servizi di trasporto pubblico locale su gomma e di trasporto ferroviario regionale», da sottoporre, entro 30 giorni dall'entrata in vigore del provvedimento, all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze;

lo stesso comma 6 stabilisce inoltre che le linee del piano devono essere orientate alla razionalizzazione e all'incremento dell'efficienza, in osservanza dei criteri stabiliti dall'articolo 16-*bis*, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e successive modificazioni;

l'obbligo ad ottemperare a quanto stabilito dal comma 6 è direttamente collegato all'attuazione di quanto stabilito al successivo comma 7, con il quale si autorizza la Regione Piemonte a finanziare per il 2013 il piano di rientro, sino al limite massimo di 150 milioni di euro, attraverso le risorse del Fondo per la coesione e lo sviluppo ad essa assegnate con la delibera CIPE n. 1 dell'11 gennaio 2011;

le scelte pesantissime di soppressione dei servizi operata dalla Regione Piemonte avvengono pertanto nonostante le appena richiamate facoltà ad essa concesse, ed assumono la connotazione di un risanamento del debito che va a gravare esclusivamente sui pendolari su cui incombono anche ulteriori aumenti tariffari già annunciati;

inoltre, nel parere approvato in fase consultiva dall'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato sul richiamato decreto-legge n. 35, veniva esplicitamente espressa l'indicazione che il piano di rientro richiesto ai sensi dell'articolo 11, comma 6, ferma restando la prerogativa dell'approvazione posta in capo ai competenti organi di governo, fosse portato all'attenzione e alla valutazione della Commissione medesima;

a tale indicazione, sino ad oggi, non si è dato corso e nulla è dato sapere in ordine al piano medesimo,

si chiede di sapere:

quale sia lo stato di avanzamento dell'*iter* di presentazione e approvazione del piano di cui all'articolo 11, comma 6;

quali siano le valutazioni istruttorie ovvero conclusive eventualmente rilasciate in ordine a tale piano, non solo in relazione a quanto stabilito dal decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, ma anche in relazione alle finalità e agli obiettivi di servizio pubblico universale connesse al trasporto locale e regionale; finalità e obiettivi cui sono destinate le risorse del Fondo nazionale;

in quali tempi si intenda convocare un tavolo congiunto che coinvolga, oltre alla Regione Piemonte, i rappresentanti degli enti locali soggetti di delega in materia di trasporto pubblico locale per affrontare e risolvere in tempi brevi e in via definitiva le principali criticità che coinvol-

gono i pendolari piemontesi, nonché le aziende e i lavoratori che operano nel settore del trasporto pubblico locale della regione.

(3-00361)

LAI, ANGIONI, CUCCA, MANCONI- Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. –

Premesso che il 4 settembre 2013 è stato nominato del commissario dell'Autorità portuale del Nord Sardegna, costituita dai porti di Golfo Aranci, Olbia e Porto Torres;

considerato che la nomina è avvenuta dopo la proroga di 45 giorni del presidente uscente e in luogo della normale procedura di nomina del presidente dell'Autorità portuale di cui all'articolo 8 della legge n. 84 del 1994, ovvero senza la ricerca delle opportune intese sulla base delle terne dei soggetti interessati,

si chiede di sapere:

quali siano i motivi che hanno indotto il Ministro in indirizzo a commissariare l'Autorità portuale del Nord Sardegna anziché procedere, come previsto dalla legge, alla nomina dopo 45 giorni di proroga del presidente uscente;

quali siano state le procedure d'intesa con la Regione formalmente esperite prima di arrivare al commissariamento;

quali siano le ragioni che hanno portato ad individuare il commissario all'interno delle terne indicate da un ente locale piuttosto che tra i tecnici del Ministero o tra esperti provenienti dalle capitanerie;

quali siano le ragioni che hanno portato alla scelta del commissario che, secondo le notizie giornalistiche, sarebbe privo dei requisiti previsti dalla legge e quali siano invece i titoli scolastici, professionali e di esperienza specifica;

per quale motivo, se fosse vero che il commissario non ha i requisiti previsti dalla normativa per l'incarico di presidente dell'autorità, il Ministro abbia ritenuto di affidargli la funzione commissariale che comporta maggiori competenze e responsabilità perché agisce in assenza degli organismi ordinari, come il comitato portuale.

(3-00350)