



DISCUSSIONE CONGIUNTA IL 25/06/2013  
DISCUSSIONE IL 25/06/2013  
SVOLTO IL 25/06/2013  
CONCLUSO IL 25/06/2013

Atto Camera

Interrogazione a risposta in commissione 5-00026  
presentato da  
PILI Mauro  
testo di  
Venerdì 15 marzo 2013, seduta n. 1

PILI. — *Al Ministro dello sviluppo economico, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere – premesso che:

la continuità territoriale marittima risulta essere per la Sardegna elemento imprescindibile e vitale; considerata l'apertura di una procedura d'infrazione europea sulla vendita della Compagnia Tirrenia, è indispensabile ridefinire entro giugno 2013 le convenzioni relative agli oneri di servizio pubblico con la verifica della congruità del contributo statale;

la ridefinizione delle convenzioni costituisce elemento imprescindibile al fine di evitare il ripetersi dei gravi danni alla Sardegna dal comportamento irresponsabile della compagnia Tirrenia e degli armatori privati che hanno duramente penalizzato la passata stagione estiva;

il riesame delle convenzioni deve avvenire tenendo conto dei reali costi di produzione e di un margine limitato di utile d'impresa e della compensazione assegnata per quel tipo di servizio –: se il Ministro interrogato non intenda attivarsi al fine di definire, nelle more della definizione del contenzioso europeo sulla vendita di Tirrenia, una revisione sostanziale delle convenzioni per la continuità territoriale marittima al fine di garantire per il 2013 un servizio di trasporto marittimo commisurato alle sovvenzioni già garantite alla Tirrenia per oltre 72 milioni di euro all'anno. (5-00026)

Atto Camera

Risposta scritta pubblicata Martedì 25 giugno 2013  
nell'allegato al bollettino in Commissione IX (Trasporti)  
5-00026

Ritengo opportuno rispondere congiuntamente alle interrogazioni n. 5-00003, 5-00011, 5-00023, 5-00025 e 5-00026 presentate dal deputato Pili in quanto vertono sul medesimo argomento.

Com'è noto dal 2009 è stato avviato un processo di privatizzazione delle società dell'ex Gruppo Tirrenia, che rappresenta una svolta nel quadro del settore nazionale.

Detto processo di privatizzazione trae origine dalla necessità di adeguare il cabotaggio nazionale alle regole comunitarie, in particolare, al Regolamento 3577/1992 che ha previsto la liberalizzazione del cabotaggio marittimo, introdotto nell'ordinamento nazionale con l'articolo 19-ter del decreto-legge n. 135 del 2009 e relativa legge di conversione.

Tale processo, per la sua vasta portata, ha avuto un *iter* molto complesso con inizio, per quanto concerne le società operanti in ambito regionale (Caremar/Laziomar, Saremar e Toremar), con la sottoscrizione di appositi Accordi di Programma tra lo Stato e le regioni territorialmente competenti, mentre per quanto riguarda Tirrenia e Siremar, con l'indizione di apposite procedure di gara per la cessione dei compendi aziendali destinati all'esercizio dei servizi cosiddetti «sociali».

Le suddette tre società minori sono state cedute, a titolo gratuito, alle regioni competenti, ai sensi dell'articolo 19-ter del citato decreto-legge n. 135 del 2009, con il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2010, sono state trasferite anche le funzioni ed i compiti di programmazione ed amministrazione dei servizi di cabotaggio marittimo di interesse pubblico mentre, a partire dal 18 luglio 2012, è operante la nuova convenzione tra lo Stato e la società Compagnia Italiana di Navigazione (CIN)/Tirrenia.

Come è noto a seguito di numerose segnalazioni pervenute da parte di utenti che lamentavano abnormi aumenti tariffari da parte di vettori marittimi concorrenti della Tirrenia sulle rotte sarde, i competenti Uffici del MIT hanno provveduto, il 15 febbraio 2011, a denunciare il fatto all'Autorità garante della concorrenza e del mercato per gli eventuali seguiti di competenza; la medesima Autorità in pari data comunicava al Ministero di aver provveduto ad avviare una procedura d'indagine al riguardo.

In merito faccio presente che il Governo si è sempre espresso contro ogni forma di possibile cartello o accordo tra operatori a danno della concorrenza e dell'utenza.

Lo scorso 14 giugno l'Autorità, in esito alla conclusione dell'indagine sopra indicata, ha contestato gli aumenti dei prezzi praticati da quattro società (Moby, GNV, SNAV e Marinvest) ed ha comminato alle stesse una sanzione di circa 8 milioni di euro.

Devo far presente che l'attività svolta dalle società di navigazione private e i procedimenti antitrust a cui i soggetti armatoriali sono stati sottoposti all'Autorità Garante per la concorrenza ed il mercato non rientra nella sfera di competenza del MIT.

Evidenzio, inoltre, che la società CIN non è stata oggetto di alcuna sanzione da parte di detta Autorità per aumenti giudicati ingiustificati.

D'altra parte, le tariffe di Tirrenia, erano ferme a quelle del 2009; a ciò va aggiunto che la stessa procedura di privatizzazione che ha determinato il passaggio da Tirrenia a CIN, oltre che alla Commissione europea, è stata preventivamente sottoposta al vaglio della stessa Autorità.

Al riguardo ricordo che l'articolo 6 della Convenzione vigente – Rep. 54/2012 del 18 luglio 2012, in ottemperanza ai criteri stabiliti dalla delibera CIPE 111/2007, emanata ai sensi di quanto previsto dall'articolo 1, commi 998 e 999, della legge finanziaria 2007 (legge n. 296 del 2006), prevede un meccanismo tariffario basato sul limite di una tariffa massima, fissata per ogni linea e tipologia dall'Allegato A della Convenzione medesima, ed ancorata ai livelli tariffari assentiti dalle amministrazioni competenti in vigenza del precedente regime convenzionale di carattere regolatorio in campo tariffario.

Tale meccanismo prevede che la tariffa, nell'ambito della tariffa massima, possa essere aggiornata in funzione della variazione dei prezzi del combustibile come stabilito e delineato nella predetta clausola convenzionale.

L'aumento tariffario, in caso di rialzo dei predetti prezzi, potrebbe essere evitato solo se venissero decise misure compensative in termini di revisione degli assetti nautici, di differente articolazione tariffaria o di rideterminazione in diminuzione degli oneri di servizio pubblico, che facciano salvo l'equilibrio economico-finanziario determinato secondo i criteri fissati dalla citata delibera CIPE 111/2007.

Pertanto, la società CIN, nell'ambito del sistema vigente definisce le proprie tariffe nel limite massimo assentito in Convenzione, il quale viene aggiornato in funzione di aumenti dei prezzi dei combustibili accertati dalle Amministrazioni statali vigilanti secondo parametri tecnici fissati in Convenzione.

Informo, altresì, che l'articolo 7, primo comma della Convenzione medesima prevede il versamento da parte del MIT alla società CIN di un corrispettivo pari ad euro 72.685.642,00 per lo svolgimento dei servizi in parola a partire dall'anno 2012 e per ciascuno degli anni della durata della convenzione stessa.

A tal proposito, appare opportuno evidenziare all'interrogante che la CIN continua ad assicurare lo stesso numero di rotte effettuate dalla *ex* Tirrenia anche se alla stipula della nuova Convenzione con la CIN lo stanziamento annuale da parte dello Stato è passato da circa 100 milioni di euro del 2009 agli attuali 72.685.642,00.

Successivamente è intervenuto il disposto della legge n. 135 del 7 agosto 2012, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge n. 95 del 2012 che, all'articolo 6, comma 19, prevede che le Convenzioni stipulate con i soggetti aggiudicatari dei compendi aziendali, i cui schemi sono stati approvati con decreto interministeriale MIT-MEF e che sono stati successivamente oggetto del bando di gara per la privatizzazione dei servizi marittimi in parola, si intendano approvate *ope legis* e producano effetti a far data dalla sottoscrizione delle Convenzioni stesse.

Inoltre, la stessa norma prevede che ogni successiva modificazione o integrazione delle suddette Convenzioni venga approvata con decreto del MIT con il Ministro dell'economia e delle finanze,

sentite le regioni interessate.

Da ultimo evidenzio che lo scorso 12 giugno, viste le richieste di operatori del trasporto merci sardo circa i lamentati aggravii nei costi dovuti ad incrementi tariffari operati da Tirrenia, è stata indetta un'apposita riunione tra i vertici politici e tecnici del MIT e le rappresentanze politiche e degli operatori economici locali.

Da tale riunione è scaturita la volontà delle parti di istituire un tavolo tecnico con Tirrenia per un esame approfondito delle problematiche legate agli aspetti tariffari sopra descritti, nel quadro di possibili modifiche alla convenzione alla scadenza del primo anno di esecuzione.

Al riguardo, devo ribadire che sebbene gli aumenti praticati dalla CIN negli ultimi mesi rimangono al di sotto dei limiti di tariffa massima stabiliti in Convenzione, la problematica della continuità territoriale marittima della Sardegna costituisce una delle priorità del Governo.

Infatti, anche questa mattina, presso gli Uffici del MIT, il Ministro Lupi ha incontrato il Governatore della regione Sardegna e l'Amministratore delegato della Compagnia CIN per un esame congiunto della questione evidenziata nell'ottica di garantire un servizio efficiente ma non esageratamente oneroso per le collettività interessate, anche attraverso una revisione della Convenzione vigente, ove necessario. Nel corso dell'incontro, su proposta del Ministro, si è convenuto di congelare l'aumento tariffario, a far data da domani, fino al 17 luglio prossimo, nelle more dei necessari approfondimenti da parte del tavolo tecnico, istituito dallo stesso Ministro e avviatosi già in data odierna, di cui fanno parte i rappresentanti di regione, CIN, MIT e MEF.

Assicuro che il Governo, proprio in tale ottica, intende proseguire il dialogo avviato per una definitiva soluzione della vicenda.

**Classificazione EUROVOC:**

**SIGLA O DENOMINAZIONE:**

**SOCIETA' DI NAVIGAZIONE TIRRENIA**

**EUROVOC:**

costo di produzione, impresa di trasporto, trasporto marittimo