ATTO CAMERA**RISOLUZIONE IN COMMISSIONE 7/00059****Dati di presentazione dell'atto**Legislatura : **17**Seduta di annuncio : **47 del 05/07/2013****Firmatari:**Primo firmatario: **MURA ROMINA**Gruppo: **PARTITO DEMOCRATICO**Data firma: **05/07/2013**

Cofirmatario	Gruppo	Data firma
META MICHELE POMPEO	PARTITO DEMOCRATICO	05/07/2013
SANNA FRANCESCO	PARTITO DEMOCRATICO	05/07/2013
CANI EMANUELE	PARTITO DEMOCRATICO	05/07/2013
MARROCU SIRO	PARTITO DEMOCRATICO	05/07/2013
MELONI MARCO	PARTITO DEMOCRATICO	05/07/2013
PES CATERINA	PARTITO DEMOCRATICO	05/07/2013
SANNA GIOVANNA	PARTITO DEMOCRATICO	05/07/2013
SCANU GIAN PIERO	PARTITO DEMOCRATICO	05/07/2013

Commissione assegnataria:Commissione **IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)****TESTO ATTO****Atto Camera****Risoluzione in commissione 7-00059**

presentato da

MURA Romina

testo di

Venerdì 5 luglio 2013, seduta n. 47La IX Commissione,
premessi che:

l'articolo 3 della Costituzione pone a carico della Repubblica la rimozione degli ostacoli di ordine economico e sociale che ostacolano il raggiungimento di condizioni di eguaglianza sostanziale fra i cittadini italiani, a prescindere dal luogo in cui vivono e operano;

l'articolo 16 della Costituzione riconosce a ogni cittadino il diritto alla mobilità in ogni parte del territorio nazionale così come l'articolo 18 del Trattato dell'Unione europea stabilisce per ogni cittadino europeo la libera circolazione nel territorio degli Stati membri;

l'articolo 119, comma 5 della Costituzione stabilisce che lo Stato, al fine di promuovere lo sviluppo, la coesione e la solidarietà sociale e di rimuovere gli squilibri economici e sociali, destina risorse aggiuntive ed effettua interventi speciali in favore di determinati comuni,

province, città metropolitane e regioni;

l'articolo 174 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea stabilisce che per promuovere uno sviluppo armonioso dell'insieme dell'Unione, questa mira, tra l'altro, a ridurre il divario tra i livelli di sviluppo delle varie regioni e il ritardo delle regioni meno favorite, in particolare rispetto alle zone rurali, alle zone interessate da transizione industriale e alle regioni che presentano gravi e permanenti svantaggi naturali o demografici, quali le regioni più settentrionali con bassissima densità demografica e le regioni insulari, transfrontaliere e di montagna;

l'Italia è il Paese europeo con il più alto numero (circa 6,5 milioni) di abitanti che risiedono in aree del territorio regionale separate dal mare;

dai porti transita oltre il 60 per cento delle merci importate dall'Italia in peso (il 34 per cento in valore) ed il 45 per cento delle merci esportate (il 27 per cento in valore);

il trasporto oltre che come elemento essenziale di attualizzazione del diritto costituzionale alla mobilità delle persone, si configura, pertanto, come rilevante attività di tipo economico, e costituisce per la Sardegna, un pilastro fondamentale per lo sviluppo socio-economico e per la competitività dell'intero sistema regionale;

l'ordinamento giuridico italiano ha previsto specifiche misure volte a ridurre gli effetti negativi derivanti dallo svantaggio territoriale;

fra queste, lo strumento della continuità territoriale marittima consente di assicurare il servizio di trasporto (passeggeri e merci) anche in tratte non remunerative, perché scarsamente frequentate o perché caratterizzate da frequenza stagionale, mediante il finanziamento statale degli obblighi di servizio pubblico, da considerarsi non come erogazione di denaro per lo svolgimento di un servizio pubblico, ma come «compensazione» del disavanzo economico che l'impresa sostiene al fine di assicurare il servizio;

la conclusione di un contratto e l'imposizione di un obbligo di servizio pubblico costituiscono, pertanto, strumenti con cui lo Stato può sovvenzionare il vettore che svolge il servizio in questione, compensandolo delle perdite subite a causa dell'antieconomicità del servizio stesso;

il 18 luglio 2012 il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha stipulato con la Compagnia italiana di navigazione – CIN – soggetto aggiudicatario del ramo d'azienda Tirrenia navigazione spa, apposita Convenzione con termine il 18 luglio 2020, che disciplina obblighi e diritti derivanti dall'esercizio di servizi di collegamento marittimo (passeggeri e merci) in regime di servizio pubblico da e per la Sardegna, nonché nella tratta Napoli/Palermo, Ravenna/Catania, Termoli/Isole Tremiti;

è riconosciuto a CIN un corrispettivo di euro 72.685.642,00 per ciascuno degli 8 anni di durata della convenzione affinché sia garantito il rispetto degli obblighi di servizio pubblico, imposti in condizione di complessivo equilibrio economico-finanziario della gestione, senza cioè che da ciò possano determinarsi sovra-compensazioni, in linea con quanto previsto dalla normativa comunitaria in materia di compensazione di oneri di servizio pubblico;

la detta convenzione stabilisce gli assetti cui deve uniformarsi la gestione del servizio stesso da parte della società relativamente alle tratte, alla frequenza dei collegamenti, alla qualità, al limite massimo delle tariffe da applicare agli utenti, alle modalità stesse della gestione contabile e finanziaria che devono salvaguardare l'equilibrio economico-finanziario di cui alla delibera CIPE n. 111 del 2007;

rispetto alla gestione contabile e finanziaria, è previsto che CIN adotti un sistema di contabilità analitica da cui emergano con chiarezza i centri di costo e di ricavo relativamente a ciascuno dei collegamenti in regime di servizio pubblico. Le risultanze della contabilità analitica così definite, vengono trasmesse, entro 60 giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio, ai Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze ai fini del controllo circa la correttezza dell'imputazioni relative ai servizi di collegamento in regime di continuità territoriale;

rispetto alla prevista prerogativa di aggiornamento delle tariffe da parte di CIN, è stabilita una specifica procedura che consente ai Ministeri preposti al controllo (Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze) di verificare la congruità degli stessi rispetto ai vincoli di cui alla convenzione medesima e alle motivazioni addotte per giustificare gli aggiornamenti stessi;

la convenzione (articolo 6) prevede che CIN non applichi tariffe superiori a quelle previste nell'Allegato A, aggiornabili secondo la procedura che segue, che si riporta integralmente perché fondamentale nel chiarire la fattibilità o meno di interventi risolutivi

immediati, rispetto alla questione «caro traghetti»:

articolo 6, comma 2. «Perentoriamente entro il ventesimo giorno precedente l'inizio di ciascun bimestre, CIN trasmette ai Ministeri vigilanti la rideterminazione delle tariffe massime di cui all'All. A.

Perentoriamente entro i 15 giorni successivi alla detta comunicazione, i Ministeri vigilanti possono richiedere a CIN la sospensione dell'applicazione dell'aggiornamento delle tariffe, individuando contestualmente misure compensative, in termini di revisione degli assetti nautici, di differente articolazione tariffaria o di rideterminazione in aumento o in diminuzione degli oneri di servizio pubblico che fanno salvo l'equilibrio economico-finanziario di cui ai criteri Direttiva CIPE. Resta inteso che non potranno comunque essere assentiti aumenti degli oneri del servizio pubblico in misura superiore alle risorse stanziato in bilancio.

In caso di mancata richiesta di sospensione o nel caso di richiesta senza l'individuazione di adeguate misure compensative, le tariffe massime sono aggiornate senza ulteriori formalità»;

ai sensi dell'articolo 8 le parti, con cadenza triennale, possono verificare le condizioni di equilibrio economico-finanziario della convenzione, ridurre il perimetro delle attività sovvenzionate, e/o rivedere gli assetti nautici e/o modificare i vincoli tariffari previsti;

ai sensi dell'articolo 9 è però prevista una clausola di salvaguardia che stabilisce che in caso di scostamenti, in eccesso o difetto, dei ricavi e dei costi (al netto di quelli per carburante) da attività superiori al 3 per cento rispetto a quelli previsti nell'Allegato B alla convenzione, le parti possono proporre istanza per la verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario e addivenire a nuovi accordi che le ripristinino ai sensi della delibera CIPE 111/2007;

affinché i ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze siano messi nella condizione di attivare la detta istanza, è prevista, per gli stessi, la possibilità di richiedere, con cadenza semestrale, i relativi dati contabili;

come detto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, onorevole Lupi, nel corso dell'audizione presso la Commissione trasporti il giorno 29 maggio 2013, il costo generalizzato del trasporto misura l'accessibilità ai corrispondenti sistemi di servizio. «Rappresenta cioè una misura dell'equità o dell'iniustizia della dotazione di beni e servizi da cui la Politica fa discendere la necessità o meno di raggiungere gradi più elevati di coesione economica e sociale»;

in Sardegna la difficoltà di accedere al servizio di trasporto marittimo a prezzi accettabili sia per i residenti che per i turisti ha alimentato e ampliato la crisi economica e lo stallo occupazionale e produttivo. Il declino del sistema complessivamente inteso è risultato ulteriormente accentuato proprio a partire dall'entrata in vigore della nuova convenzione;

il trasporto passeggeri come quello merci da e per la Sardegna ha visto un notevole incremento delle tariffe anche e oltre il 50 per cento con ripercussioni negative, evidenti e documentabili, sul generale diritto di accesso al servizio di trasporto marittimo da parte dei Sardi. Nei porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, si è realizzato nel 2012, rispetto al 2010, un calo di 2 milioni di passeggeri, quanto ai flussi turistici: la stagione turistica 2013, dopo un 2012 fallimentare, registra un decisivo calo di prenotazioni e presenze;

sull'*import/export* delle merci da e per la Sardegna, dal 1° dicembre 2012 si sono susseguiti ben tre aumenti, l'ultimo quello del 1° giugno;

riemergono, in tal modo, i forti dubbi che accompagnarono le modalità di determinazione dei contenuti della nuova convenzione per le tratte marittime nazionali, plasmate – quanto a tipologia di servizi e assetti nautici – sulle caratteristiche della flotta Tirrenia oggetto della cessione. L'esigenza di vendere (insieme le navi e le rotte sovvenzionate) prevalse difatti su quella di garantire il diritto costituzionale alla mobilità e *standard* di servizio accettabili, attraverso l'espletamento di una gara internazionale per affidare il servizio,

impegna il Governo:

ad attivare tutti gli strumenti per valutare in tempi rapidissimi la congruità procedurale e sostanziale degli incrementi tariffari intervenuti a partire dal 2012 e a disporre, se ne ricorrano le condizioni, la revoca;

a intervenire per «salvare» l'ultimo scorcio di stagione, prevedendo una campagna promozionale che contempra tariffe particolarmente favorevoli per i collegamenti marittimi da e per la Sardegna nei mesi di luglio, agosto e settembre;

ad avviare l'istanza di verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario di cui all'articolo 9 della convenzione rispetto a ciascuna delle tratte in regime di continuità, al fine di verificare l'intervento di eventuali scostamenti e addivenire, nel caso, alla stipulazione di nuovi

•
accordi che le ripristinino ai sensi della delibera CIPE 111/2007;

ad addivenire con il coinvolgimento del Parlamento, di concerto con la regione Sardegna e Cin, alla rivisitazione urgente della convenzione sulla base di un'attenta analisi delle tratte in regime di servizio pubblico, in modo da valutare rispetto a ciascuna delle stesse *standard* di servizio, frequenze, costi, ricavi e prospettive di sviluppo, fornendo ogni elemento utile al riguardo alle competenti Commissioni parlamentari;

a promuovere, attesa la forte incidenza del costo del carburante sul costo del trasporto marittimo di persone e merci, anche a fini ambientali e in linea con gli indirizzi comunitari, la sperimentazione dell'utilizzo del GNL (gas naturale liquido) nel trasporto marittimo medesimo. (7-00059) «Mura, Meta, Francesco Sanna, Luigi Fiorino, Franco Marini, Pirella, Giuseppe Sanna, Caramanna».

RISPOSTA ATTO