

**ATTO SENATO****INTERROGAZIONE A RISPOSTA ORALE 3/00320****Dati di presentazione dell'atto**Legislatura : **17**Seduta di annuncio : **93 del 08/08/2013****Firmatari:**Primo firmatario: **ORRU' PAMELA GIACOMA GIOVANNA**Gruppo: **PARTITO DEMOCRATICO**Data firma: **08/08/2013**

Cofirmatario	Gruppo	Data firma
LAI BACHISIO SILVIO	PARTITO DEMOCRATICO	08/08/2013

**Commissione assegnataria:**Commissione **8. COMMISSIONE (LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)****Destinatari:**

Ministero destinatario :

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Attuale delegato a rispondere e data delega :

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 08/08/2013****Fasi iter :****ASSEGNATO IN COMMISSIONE****TESTO ATTO****Atto Senato****Interrogazione a risposta orale 3-00320**

presentata da

**PAMELA GIACOMA GIOVANNA ORRU'****giovedì 8 agosto 2013, seduta n.093**ORRU', LAI - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

negli ultimi due anni la gestione del collegamento marittimo da e per la Sardegna, per la Sicilia e per le isole minori sono state attribuite alla compagnia italiana di navigazione (CIN) che è subentrata alla compagnia Tirrenia nella gestione delle stesse tratte oggetto di una convenzione di servizio e che sono stati frequenti i richiami sui *media* relativi al "caro traghetti" per le persone e le merci con gravi conseguenze sotto il profilo economico e sociale;

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 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 ad essere elemento essenziale di attualizzazione del diritto costituzionale alla mobilità delle persone, si configura 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;

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, 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, le connessioni tra la Sicilia e alcune parti d'Italia;

è riconosciuto a CIN un corrispettivo di 72.685.642 euro 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 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 le modalità di vigilanza da parte del Governo nei confronti di CIN sulle tariffe applicate compresa 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 della direttiva CIPE;

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;

dopo il primo anno devono essere resi disponibili i dati relativi alla contabilità analitica delle singole rotte e possono essere fatte proposte di revisione delle singole tratte e dei vincoli relativi alla convenzione di servizio;

la CIN avrebbe avanzato, come da contratto, al termine del primo anno di gestione, alcune proposte di revisione della convenzione di servizio finalizzata ad abbassare le tariffe per contrastare il cosiddetto caro traghetti che ha colpito duramente i trasporti di merci e passeggeri sulle rotte oggetto della convenzione;

questi maggiori costi sono insorti dopo l'avvio della convenzione di servizio e riemergono, in tal modo, i forti dubbi che accompagnarono le modalità di determinazione dei contenuti della nuova convenzione per le tratte marittime nazionali, plasmati, quanto a tipologia di servizi e assetti nautici, sulle caratteristiche della flotta Tirrenia oggetto della cessione, e che 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;

come detto dal Ministro delle infrastrutture nel corso dell'audizione presso la IX Commissione trasporti della Camera dei deputati il 29 maggio 2013, il costo generalizzato del trasporto misura l'accessibilità ai corrispondenti sistemi di servizio. «Rappresenta cioè una misura dell'equità o dell'inequità 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»,

si chiede di sapere:

quale sia lo stato della convenzione di servizio di CIN;

quali siano le proposte di revisione fatte dalla compagnia, quali i possibili risparmi, quale utilizzo delle risorse liberate e quali possibili effetti sulla occupazione siano previsti nelle proposte;

se tali proposte siano state comunicate alle regioni interessate e quali siano le valutazioni espresse;

se siano stati attivati tutti gli strumenti per valutare in tempi rapidissimi la congruità procedurale e sostanziale delle proposte fatte da CIN al Governo in ordine alla revisione della convenzione;

se, qualora corrisponda al vero che siano state comunicate le proposte, il Governo abbia già dato l'assenso alla CIN per la modifica della convenzione di servizio;

se siano stato resi disponibili i dati contabili analitici per singola rotta e si sia proceduto alla 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 n. 111/2007;

se non ritenga opportuno valutare la possibilità di prevedere anche il coinvolgimento delle competenti Commissioni parlamentari nella procedura di rivisitazione della convenzione attraverso 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.

(3-00320)

#### RISPOSTA ATTO