

---

**ATTO CAMERA**

---

**INTERROGAZIONE A RISPOSTA IN COMMISSIONE 5/02699****Dati di presentazione dell'atto**Legislatura : **17**Seduta di annuncio : **218 del 24/04/2014****Firmatari:**Primo firmatario: **MURA ROMINA**Gruppo: **PARTITO DEMOCRATICO**Data firma: **24/04/2014****Commissione assegnataria:**Commissione **IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)****Destinatari:**

Ministero destinatario :

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Attuale delegato a rispondere e data delega :

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 24/04/2014****Fasi iter :****MODIFICATO PER COMMISSIONE ASSEGNATARIA IL 24/04/2014****TESTO ATTO****Atto Camera****Interrogazione a risposta in commissione 5-02699**

presentato da

**MURA Romina**

testo di

**Giovedì 24 aprile 2014, seduta n. 218**

MURA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che: 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 1° 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 nelle tratte 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 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;

l'articolo 9 della convenzione prevede 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;

con risoluzione (atto Camera n. 8/00007) approvata dalla Commissione trasporti il 1° agosto 2013, il Governo *pro tempore* si è impegnato, fra le altre cose, ad avviare, non appena disponibili i necessari dati contabili, la 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;

da fonti giornalistiche (*Unione sarda* del 22 e 23 aprile 2014) si apprende la notizia (confermata dalla regione Sardegna), che Cin Tirrenia sarebbe in procinto di richiedere, avvalendosi delle citate prerogative previste dalla convenzione, l'incremento della sovvenzione pubblica prevista in convenzione, adducendo perdite tali (30 milioni di euro l'anno sulle tratte convenzionate) da vedersi costretta a proporre, senza l'incremento medesimo, il taglio/ridimensionamento dei servizi attualmente erogati ovvero ad aumentare le tariffe -:

quali siano i centri di costo e quali i centri di ricavo relativamente a ciascuna delle tratte in regime di servizio pubblico (di seguito elencate) e per l'esatto periodo di tempo in cui vige il medesimo: relativamente al trasporto passeggeri, Genova-Olbia-Arbatax, Napoli-Cagliari, Cagliari-Palermo, Cagliari-Trapani, Civitavecchia-Cagliari-Arbatax, Termoli-Isole Tremiti, Genova-Porto Torres, Civitavecchia-Olbia e Napoli-Palermo; relativamente al trasporto merci, Ravenna-Catania, Napoli-Cagliari e Livorno-Cagliari;

quali siano gli eventuali scostamenti, in eccesso o difetto dei ricavi e dei costi (al netto di quelli per il carburante), rispetto a ciascuna delle tratte in regime di servizio pubblico (elencate in precedenza) e per l'esatto periodo in cui vige il medesimo. (5-02699)

RISPOSTA ATTO