

Camera dei Deputati

**Legislatura 16
ATTO CAMERA**

Sindacato Ispettivo

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IN COMMISSIONE : 5/00508
presentata da **NIZZI SETTIMO** il **27/10/2008** nella seduta numero **72**Stato iter : **IN CORSO**

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
MONTAGNOLI ALESSANDRO	LEGA NORD PADANIA	27/10/2008
IAPICCA MAURIZIO	POPOLO DELLA LIBERTA'	27/10/2008
BARBARESCHI LUCA GIORGIO	POPOLO DELLA LIBERTA'	27/10/2008
LORENZIN BEATRICE	POPOLO DELLA LIBERTA'	27/10/2008
TOTO DANIELE	POPOLO DELLA LIBERTA'	27/10/2008
MOFFA SILVANO	POPOLO DELLA LIBERTA'	27/10/2008

Assegnato alla commissione :

IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

Ministero destinatario :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE**Delegato a rispondere : **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI** , data delega **27/10/2008**Delegato a rispondere : **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI** , data delega **27/10/2008**

Attuale Delegato a rispondere :

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE , data delega **12/11/2008**

Fasi dell'iter e data di svolgimento :

MODIFICATO PER COMMISSIONE ASSEGNATARIA IL 27/10/2008

MODIFICATO PER MINISTRO DELEGATO IL 12/11/2008

TESTO ATTO

Atto Camera

Interrogazione a risposta in Commissione 5-00508

presentata da

SETTIMO NIZZI

lunedì 27 ottobre 2008, seduta n.072

NIZZI, MONTAGNOLI, IAPICCA, BARBARESCHI, LORENZIN, TOTO e MOFFA. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* - Per sapere - premesso che:

il Gruppo Tirrenia Spa, è controllata interamente dalla Fintecna, di cui il 100 per cento dell'azionariato appartiene al Ministero dell'economia e finanze;

dal 1993 la Tirrenia effettua i servizi di cabotaggio marittimo a valenza sociale, a garanzia della continuità territoriale, soprattutto tra le maggiori isole italiane ed il continente;

di questo traffico, il 75 per cento interessa la Regione Sardegna;

dallo stesso anno, lo Stato garantisce dei contributi pubblici per ammortizzare i costi delle tratte soggette ad oneri pubblici;

il regolamento comunitario n. 3577 del 1992 riconosce agli Stati membri di stabilire i livelli minimi di servizi giudicati essenziali per la mobilità, ma soltanto nei casi in cui tali servizi non siano sufficientemente coperti dai privati, in quanto considerati fuori mercato;

da tempo l'UE ha aperto una procedura d'infrazione contro l'Italia, in quanto i sussidi dati alla Tirrenia sembrano configurarsi più come un aiuto dello Stato che come compensazione dei costi per ottemperare agli oneri di servizio pubblico;

la normativa europea, inoltre, prevede che l'individuazione dei vettori cui assegnare gli oneri di servizio pubblico, deve essere effettuata con procedura competitiva, tramite cioè gara europea di evidenza pubblica, e che l'ammontare dei sussidi deve essere strettamente correlato ai costi effettivamente sostenuti dal vettore per le tratte non commerciali;

in tutti questi anni i bilanci della Tirrenia registrano perdite continue, con un indebitamento pari a 716 milioni di euro e con un servizio che si è dimostrato, anche a seguito di diverse inchieste, alquanto deficitario;

la convenzione in essere tra lo Stato e la Tirrenia ha scadenza il 31 dicembre 2008, senonché la legge finanziaria per il 2007, legge 27 dicembre 2006, n. 296), prevedendo un piano di privatizzazione del Gruppo, ha prorogato tale convenzione fino al 2012 e, nel contempo, ha previsto una progressiva diminuzione dei contributi pubblici, fino al loro completo azzeramento;

l'articolo 57, del decreto-legge n. 112 del 2008, convertito con modificazioni dalla legge n. 133 del 2008, riprende il percorso di privatizzazione del Gruppo Tirrenia, prevedendo che le funzioni e i compiti di programmazione di cabotaggio marittimo di livello regionale, siano esercitate dalla Regione stessa. Entro 120 giorni dall'entrata in vigore della legge, alle regioni che ne facciano richiesta, sono trasferite le società partecipate della Tirrenia, che gestiscono i collegamenti interni (Caremar, Saremar, Siremar, Toremar) a titolo gratuito. Lo Stato oltre alle società trasferirà alle regioni interessate anche i contributi per i servizi di trasporto pubblico così come da criteri stabiliti dal Cipe;

nel DPEF 2009-2011 il Governo ha ribadito il suo intendimento ad «attivare tempestivamente, in coerenza con quanto già previsto dalla finanziaria 2007, un processo di privatizzazione della società»;

nonostante le sovvenzioni statali ammontino a 200 milioni di euro all'anno, i continui buchi nei bilanci della società Tirrenia e gli enormi esuberi stimati in circa 1600 su di un totale di 3300 dipendenti, nell'ultimo bilancio aziendale le spese sono state di circa 540 milioni di euro, mentre i ricavi toccano appena 370 milioni;

la ormai continua denuncia degli altri armatori privati che svolgono servizi analoghi, spesso molto più efficienti e dignitosi per gli utenti, e che accusano la Tirrenia di fare concorrenza sleale con i soldi dello Stato e chiedono, come da regolamento europeo, che i soldi pubblici siano assegnati attraverso una gara internazionale -:

se il Ministro non ritiene che sia il caso di anticipare entro il 31 dicembre 2009 il termine perentorio di privatizzazione della Tirrenia e che comunque abbiano termine i continui ed infiniti contributi statali, essendo presenti sulle stesse tratte altri vettori privati disposti a continuare a svolgere i servizi di cabotaggio senza oneri a carico della collettività. (5-00508)