

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 5552

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CALVISI, FADDA, MARROCU, MELIS,  
ARTURO MARIO LUIGI PARISI, PES, SCHIRRU**

**Disciplina della continuità territoriale marittima nel trasporto  
di merci e passeggeri tra la Sardegna e il continente**

*Presentata il 25 ottobre 2012*

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La presente proposta di legge sulla continuità territoriale marittima nel trasporto di merci e passeggeri tra la Sardegna e il continente ha lo scopo di disciplinare in modo definitivo, attraverso una fattiva collaborazione istituzionale e nel rispetto delle prerogative della regione autonoma della Sardegna, l'annosa questione dei collegamenti di cabotaggio in continuità territoriale, in modo da creare per l'isola una vera condizione di pari opportunità con le altre regioni non solo nel quadro della politica di coesione ma in tutte le politiche dell'Unione europea, compresa quella della concorrenza.

Rispetto della concorrenza, che le misure previste dalla procedura di privatizzazione della società Tirrenia di naviga-

zione Spa non sembra abbiano considerato, almeno stando al comunicato stampa della Commissione europea del 5 ottobre 2011, che in merito ha aperto un'indagine approfondita ancora in corso. Al riguardo, lo ribadiamo, non condividiamo l'automatico affidamento ai soggetti aggiudicatari del ramo di azienda della società Tirrenia di navigazione Spa anche del compito di svolgere i collegamenti, merci e misti, con navi traghetto (denominate anche RO-RO dall'acronimo inglese *Roll-on/Roll-off*) in continuità territoriale, previsti dalla nuova convenzione, della durata di anni otto, con garanzia di relativa compensazione da parte dello Stato, in misura annua complessivamente non superiore a 72,686 milioni di euro. Rotte da svolgere, navi impiegate, frequenze e orari, tariffe ecce-

tera sulla cui scelta la regione autonoma della Sardegna non solo non è stata parte attiva ma addirittura ha dichiarato, attraverso il suo presidente, di non condividere « in modo assoluto ».

Inoltre, a conclusione della vendita alla Compagnia italiana di navigazione (CIN) Srl, qualora confermata, l'armatore Vincenzo Onorato e la società L 19 Spa controlleranno, oltre alla società Moby Spa, anche la CIN Srl e quindi, complessivamente, stando ai dati del 2011 (nel 2012 alcune compagnie fra quelle valutate o non operano più od operano in misura notevolmente ridotta) circa l'80 per cento delle quote del mercato riferito al trasporto marittimo di passeggeri e merci tra la Sardegna e il continente, il che costituirebbe una situazione che per l'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGOM) appare « idonea a determinare significativi effetti unilaterali sulle rotte interessate, con incrementi dei prezzi dei servizi offerti » (adunanza del 30 maggio 2012).

A questo si aggiunga che la società Moby Spa già oggi controlla la società Sinergest Olbia Spa, concessionaria della stazione marittima di Olbia e dei servizi di vigilanza all'interno del terminale marittimo e di ricezione e smistamento dei passeggeri e dei veicoli in transito, e che la società Rimorchiatori riuniti sardi Spa, che opera in concessione esclusiva per il servizio di rimorchio nei porti sardi, ha partecipazioni anche nel capitale sociale della società Stazioni marittime Spa del porto di Genova, con possibili effetti, quindi, di integrazione verticale tra queste attività e quella di trasporto marittimo che, sempre secondo l'AGOM, potrebbe comportare « potenziali rischi di discriminazione nei mercati a valle del trasporto marittimo per gli operatori concorrenti non integrati ».

La presente proposta di legge, che ribadisce la competenza dell'amministrazione regionale in materia, rimette in discussione rotte marittime di cabotaggio, frequenze, tipologia di navi, capacità, prezzo e altro, disciplinando la continuità territoriale marittima fra i porti sardi e

quelli continentali per il trasporto dei passeggeri, con o senza veicolo al seguito, e delle merci caricate su veicoli commerciali, *container* o carri ferroviari.

Si propone, quindi, una normativa speciale per la Sardegna che rappresenti lo strumento fondamentale per conseguire uno sviluppo sostenibile con nuovi e migliori posti di lavoro, che sia rispettosa delle disposizioni dell'Unione europea e nazionali che disciplinano la materia, che tenga conto dei principi di permanenza (l'insularità è un *handicap* costante nel tempo), di discriminazione positiva (garantire autentica parità con le altre regioni mediante misure volte a bilanciare gli svantaggi) e di proporzionalità (tenere conto delle differenti situazioni che sono certamente il ristretto mercato regionale ma anche e soprattutto la distanza degli scali sardi da quelli del continente che nel minimo è di 125 miglia nautiche — praticamente sette ore di navigazione — contro le appena 2 miglia della Sicilia) e che sia finalizzata a garantire un'efficiente mobilità delle persone e delle merci.

Una novità significativa, finalizzata alla diminuzione dell'entità della sovvenzione, è quella di aver previsto (articolo 3) la possibilità di imporre di operare tutto l'anno a qualsiasi armatore europeo che voglia operare su una rotta marittima di cabotaggio dove sia in vigore un contratto di servizio pubblico, che imponga servizi tutto l'anno. Un'ipotesi condivisa dalla Commissione europea, con la comunicazione COM(2003)595 del 22 dicembre 2003, proprio per evitare il cosiddetto « *market skimming* », ossia l'ingresso di un armatore sul mercato soltanto durante i mesi più redditizi, riducendo le entrate dell'armatore obbligato ad adempiere agli obblighi di servizio pubblico.

Viene inoltre proposto, all'articolo 11, che l'inserimento nelle autostrade del mare sia previsto anche per le navi miste in cui il trasporto di passeggeri sia magari prevalente nel periodo estivo, tenuto presente che la combinazione di passeggeri e di rimorchi, oltre ad abbassare il costo medio di produzione per unità trasportata, consente di neutralizzare la stagionalità

del traffico di passeggeri permettendo la realizzazione di servizi regolari tutto l'anno; un modo di trasporto peraltro giudicato efficiente dalla stessa Commissione europea nel Libro bianco dei trasporti.

La puntuale osservanza, infine, della normativa dell'Unione europea e nazionale e l'imposizione di obblighi di servizio pubblico in modo trasparente, con adeguata pubblicità e su base non discriminatoria nei confronti di tutti gli armatori europei, eviterà che il sostegno finanziario concesso per lo svolgimento del servizio richiesto possa essere considerato aiuto di Stato e quindi, vogliamo ricordarlo, essere recuperato *a posteriori*, ai sensi dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, con il rischio di un contenzioso che potrebbe avere effetti devastanti sulla continuità dei trasporti.

Passando all'esame degli articoli, ricordiamo brevemente che:

l'articolo 1 chiarisce l'oggetto e le finalità della legge, per larga parte indicate nella presente relazione;

l'articolo 2 reca la definizione di alcuni termini indicati nella legge;

l'articolo 3 prevede che sia il presidente della regione autonoma della Sardegna a indire e a presiedere la conferenza di servizi con il compito di individuare gli oneri di servizio pubblico;

l'articolo 4 disciplina, invece, l'assegnazione delle tratte con procedura di gara europea nel caso che nessun armatore dell'Unione europea accetti di istituire, senza corrispettivo finanziario, i servizi previsti in conformità agli oneri di servizio pubblico. Anche in questo caso è previsto che sia la regione autonoma della Sardegna a esperire la gara e le formalità prescritte;

l'articolo 5 affida al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'approvazione e l'esecuzione dei contratti di servizio pubblico;

l'articolo 6 specifica i casi di gravi deficienze o inadempienze nell'espletamento del servizio da parte dell'armatore europeo e le relative sanzioni;

l'articolo 7 indica i documenti e i dati da fornire o da comunicare annualmente all'amministrazione regionale da parte della società incaricata dello svolgimento del servizio pubblico al fine di valutare la rispondenza delle compensazioni previste e di verificare la misura di eventuali scostamenti rispetto alle previsioni iniziali;

l'articolo 8 disciplina le modalità per l'effettuazione di viaggi straordinari, che devono sempre essere autorizzati dall'amministrazione regionale;

l'articolo 9 affida al personale della regione autonoma della Sardegna, eventualmente affiancato da altro personale, l'espletamento dei compiti di vigilanza tecnica e amministrativa;

l'articolo 10 dispone che faccia capo alla regione autonoma della Sardegna la copertura finanziaria per garantire un adeguato livello e una buona qualità dei servizi; tuttavia, considerata l'insularità, si prevede anche il concorso da parte dello Stato;

l'articolo 11 prevede la possibilità di ulteriori interventi, includendo alcune rotte marittime di cabotaggio nelle autostrade del mare e migliorando le infrastrutture portuali sarde anche sotto il profilo della accessibilità, con riferimento in particolare al cosiddetto « ultimo miglio ».

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

*(Oggetto e finalità).*

1. La presente legge reca la disciplina, in conformità all'articolo 117 della Costituzione e nel rispetto della normativa dell'Unione europea in materia, della continuità territoriale marittima nei servizi di trasporto intermodale di cabotaggio con la regione Sardegna e quelli continentali, al fine di promuovere l'interconnessione con la rete primaria nazionale e centrale della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e il collegamento via mare tra i terminali ferroviari inclusi nel Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) o in altre rotte marittime di cabotaggio individuate con le modalità previste dall'articolo 37 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, della legge 24 marzo 2012, n. 27.

2. Le disposizioni della presente legge sono finalizzate, in particolare, ad assicurare un servizio di trasporto via mare dei passeggeri, con o senza veicoli al seguito, delle merci, caricate su veicoli commerciali, *container* o carri ferroviari, efficace, efficiente, sicuro, sostenibile ed economicamente accessibile al fine di ridurre lo svantaggio strutturale dovuto all'insularità della regione Sardegna e di favorire condizioni essenziali per conseguire una crescita sostenibile, una migliore qualità della vita e la coesione economica, sociale e territoriale.

3. Il sistema tariffario dei servizi di cui al comma 1, certo e trasparente, è definito tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese interessate, l'efficienza e la produttività delle gestioni, la qualità del servizio e il contenimento dei costi.

## ART. 2.

*(Definizioni).*

1. Ai fini della presente legge si applicano le seguenti definizioni:

a) armatori europei: gli armatori che impiegano navi registrate in uno Stato membro dell'Unione europea e che battono bandiera del medesimo Stato, a condizione che tali navi soddisfino i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio in tale Stato;

b) obblighi di servizio pubblico (OSP): gli obblighi che l'armatore europeo, se considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe nella stessa misura e alle stesse condizioni;

c) contratto di servizio pubblico (CSP): il contratto stipulato tra un'autorità competente e un armatore europeo allo scopo di fornire alla collettività servizi di trasporto sufficienti;

d) aiuti di Stato: gli aiuti concessi sotto qualsiasi forma che, favorendo un armatore europeo, alterano o minacciano di alterare la concorrenza nel trasporto sulle rotte marittime di cabotaggio;

e) cabotaggio con la Sardegna: il trasporto via mare di passeggeri, con o senza veicoli al seguito, e di merci, imbarcate su veicoli commerciali, *container* e carri ferroviari, tra porti situati nel continente e porti della regione Sardegna;

f) trasporto intermodale: il trasporto di passeggeri e di merci effettuato con navi traghetto, il trasporto di *container* effettuato con navi e il trasporto di carri ferroviari effettuato con *ferry boat*;

g) contabilità analitica: un sistema di contabilità, certificata da una società di revisione contabile, in grado di fornire, con riferimento a ciascun collegamento di servizio pubblico esercitato, la rendicontazione analitica dei costi e dei ricavi di

competenza, la riconciliazione con i dati della contabilità civilistica, nonché la rilevazione delle grandezze economiche funzionali per le determinazioni tariffarie.

ART. 3.

*(Imposizione di obblighi  
di servizio pubblico).*

1. Al fine di assicurare la continuità territoriale marittima di merci e passeggeri mediante l'impiego di unità di trasporto intermodale il presidente della regione Sardegna indice e presiede una conferenza di servizi con il compito di stabilire gli OSP da imporre sulle rotte marittime di cabotaggio in conformità alle disposizioni del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, di seguito denominato « regolamento (CEE) n. 3577/92 », e della decisione n. 2012/21/UE della Commissione, del 20 dicembre 2011, e dei criteri di cui alla deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) n. 111/2007 del 9 novembre 2007, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 50 del 28 febbraio 2008, sui criteri per la fissazione delle tariffe, sulle condizioni minime di qualità, sullo schema di bando di gara e sui diritti risarcitori in favore degli utenti. L'imposizione di OSP deve essere proporzionata all'obiettivo da perseguire ed effettuata in modo trasparente, con adeguata pubblicità e su base non discriminatoria nei confronti di tutti gli armatori europei.

2. La Conferenza di servizi di cui al comma 1, nello stabilire gli OSP, individua:

a) i porti che devono essere collegati dalle rotte marittime di cabotaggio, indicando i collegamenti essenziali ai sensi degli articoli 1, 2 e 3 della legge 12 giugno 1990, n. 146, e successive modificazioni;

b) i requisiti per garantire la regolarità, la continuità e la frequenza del servizio. Tali requisiti possono essere anche soddisfatti collettivamente da armatori europei che servono la stessa rotta;

c) la capacità degli armatori europei di prestare il servizio. Tale capacità include la loro solvibilità, l'assenza di debiti fiscali o contributivi, l'obbligo di utilizzare navi con determinate caratteristiche in materia di lunghezza, di velocità, di tonnellate di stazza lorda, di pescaggio, di metri lineari, di *garage*, di capacità dei *container* o dei vagoni ferroviari e di età e le modalità di sistemazione per i passeggeri, nonché per quanto riguarda le certificazioni relative alla nave e agli impianti con particolare riferimento all'uso di combustibile a basso tenore di zolfo, le misure di efficienza energetica adottate che comprendono il piano di gestione dell'efficienza energetica della nave, il trattamento delle acque di zavorra e la minimizzazione del *biofouling*. Relativamente alla capacità in metri lineari della stiva sono eventualmente indicati i metri lineari da riservare ai veicoli commerciali e, al fine di garantire l'affidabilità del vettore marittimo, è prevista una cauzione di accettazione riferita a ciascuna rotta marittima di cabotaggio, da svincolare entro i sei mesi successivi alla fine del servizio;

d) le tariffe richieste. La struttura tariffaria prevede una tariffa massima applicabile per le varie rotte nei confronti dei passeggeri e dei veicoli al seguito, dei veicoli commerciali, dei *container* e dei carri ferroviari, con la previsione delle modalità di revisione dei meccanismi di efficientamento volti a ridurre i costi del trasporto per l'utenza. La tariffa può essere differenziata rispetto ai diversi periodi dell'anno e ai giorni della settimana, per alcune categorie di passeggeri, per le tratte di andata e di ritorno, per i veicoli, *container* o carri ferroviari vuoti, per categorie merceologiche trasportate o attraverso altre forme di flessibilità purché non distorsive della concorrenza;

e) l'equipaggio della nave, prevedendo l'obbligo di applicare le norme vigenti in materia di composizione dell'equipaggio, di coperture assicurative e di contratti collettivi di lavoro, nonché di osservare le norme e le convenzioni internazionali, dell'Unione europea e nazionali in materia

di sicurezza e di formazione per il salvataggio a mare e per l'addestramento, l'abilitazione e la tenuta della guardia del personale navigante.

3. Gli OSP stabiliti dalla conferenza di servizi sono trasmessi al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che, con proprio decreto, fissa la data a decorrere dalla quale gli OSP sono resi obbligatori, il termine e le modalità di accettazione da parte degli armatori europei senza corrispettivo finanziario, avvertendo che, qualora nessun armatore accetti gli OSP, la regione Sardegna procede all'assegnazione, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, delle rotte marittime di cabotaggio con una procedura di gara, in modo aperto, trasparente e non discriminatorio, e può imporre l'obbligo di operare per l'intero arco dell'anno agli armatori europei che operano in concorrenza su una tratta marittima di cabotaggio sottoposta agli OSP.

4. Il decreto di cui al comma 3 è comunicato, ai sensi dell'articolo 9 del regolamento (CEE) n. 3577/92, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti alla Commissione europea.

5. Al fine di garantire l'osservanza degli orari previsti dalla continuità territoriale per ciascuna rotta marittima di cabotaggio, agli armatori europei che accettano gli OSP è garantita, esclusivamente in relazione alle rotte gestite in regime di servizio pubblico, la priorità nell'assegnazione degli accosti nel rispetto delle procedure di competenza delle autorità portuali e marittime e dei principi stabiliti dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, dal codice della navigazione e dal relativo regolamento per l'esecuzione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328. Degli orari previsti, relativamente alle linee di passeggeri, si tiene conto anche al fine della definizione degli orari dei treni nazionali e regionali. Gli armatori europei che accettano di esercitare il servizio secondo le prescrizioni degli OSP possono essere compensati per le disconomie derivanti da tale esercizio.

## ART. 4.

*(Contratto di servizio pubblico).*

1. Qualora entro il termine per l'accettazione degli OSP fissato dal decreto, di cui all'articolo 3, comma 3, nessun armatore europeo abbia accettato di istituire i servizi di trasporto sulle rotte marittime di cabotaggio previste conformemente agli OSP, la regione Sardegna individua tramite procedure di gara un unico armatore europeo con il quale stipula il CSP relativo a tali rotte.

2. Il CSP, redatto secondo le indicazioni del regolamento (CEE) n. 3577/92, stabilisce le condizioni per servire in modo adeguato una determinata rotta marittima di cabotaggio, compresi i requisiti di qualità. In ogni caso il CSP prevede:

a) l'oggetto e la durata degli OSP. La durata, ai fini del rispetto del principio di proporzionalità e per consentire una prospezione periodica e aperta del mercato, può essere fissata per un periodo di otto anni. La proposta di una durata superiore è consentita a condizione che sia giustificata con riferimento a criteri oggettivi quali la necessità di ammortizzare attività fisse non trasferibili;

b) l'armatore europeo, le rotte marittime di cabotaggio interessate e le garanzie da presentare per ciascuna rotta. Il raggruppamento di tali rotte, finalizzato ad attrarre armatori europei e a ottenere economie di scala, è possibile nella misura in cui non dia adito a discriminazioni;

c) le caratteristiche e l'età delle navi impiegate su ciascuna rotta marittima di cabotaggio. Tali navi non devono avere comunque un'età superiore a venti anni, raggiunta la quale la nave deve essere sostituita. La sostituzione, temporanea o definitiva, delle navi assegnate alle citate rotte deve essere preventivamente autorizzata dalla regione Sardegna;

d) la sovvenzione annua massima per ciascuna rotta marittima di cabotaggio. Oltre alla misura della sovvenzione sono

stabiliti le procedure e i tempi di liquidazione e gli interessi per l'eventuale ritardo nell'erogazione; la corresponsione della sovvenzione nell'anno di riferimento non può comunque superare l'80 per cento della misura prevista e il restante 20 per cento è corrisposto dopo l'effettuazione dei controlli sulla regolarità del servizio e sul rispetto delle norme contrattuali, previdenziali e assicurative nonché dell'accertamento dell'esito economico della gestione di ogni singola rotta. La liquidazione della sovvenzione avviene entro il mese di giugno dell'anno successivo;

e) la natura dei diritti esclusivi o speciali eventualmente previsti;

f) la descrizione del sistema di compensazione e i parametri per il controllo e la revisione delle compensazioni. I parametri per il calcolo delle compensazioni, da definire in anticipo, sono riferiti a ogni rotta marittima di cabotaggio considerata singolarmente anche nel caso di raggruppamento delle rotte. Relativamente alle compensazioni, al fine di evitare che esse possano configurarsi come aiuti di Stato, devono essere rispettate le seguenti condizioni:

1) l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e tali obblighi devono essere definiti in modo chiaro;

2) i parametri sulla base dei quali è calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente, al fine di evitare che essa comporti un vantaggio economico atto a favorire l'impresa beneficiaria rispetto a imprese concorrenti;

3) quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di OSP, in un caso specifico, non sia effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, la misura della compensazione deve essere determinata sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa

media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto in grado di soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi;

4) la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli OSP, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento;

g) il divieto di apportare modifiche societarie, con particolare riferimento alla titolarità, al controllo, alla sede sociale, all'oggetto e al capitale sociali, senza la previa autorizzazione della regione Sardegna, che può esercitare al riguardo il potere di veto o imporre specifiche condizioni o prescrizioni per l'effettuazione dell'operazione. La regione Sardegna si esprime sulle modifiche richieste entro venti giorni dalla data di notifica delle stesse da parte della società;

h) le disposizioni finalizzate a prevenire e, eventualmente, a recuperare le sovracompensazioni;

i) le clausole di salvaguardia e di rinegoziazione, che possono essere previste in favore di entrambi i contraenti nel caso di significativo scostamento del contesto economico rispetto a quello previsto in sede di stipulazione del CSP;

l) le modalità di applicazione del regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, in materia dei diritti di non discriminazione, fra i passeggeri, di non discriminazione e di assistenza alle persone con disabilità o con mobilità ridotta e dei diritti del passeggero in caso di cancellazione o di ritardo, di informazioni da fornire ai passeggeri e di trattamento dei reclami;

m) le regole generali per l'applicazione della disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e dello scarico dei veicoli

industriali di cui al decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 69 del 24 marzo 2011, pubblicato, per comunicato, nella *Gazzetta Ufficiale* n. 80 del 7 aprile 2011;

n) il riferimento alla decisione n. 2012/21/UE della Commissione, del 20 dicembre 2011, al fine di garantire la trasparenza sull'applicazione della decisione stessa.

3. La regione Sardegna è incaricata di esperire la procedura di gara di cui al comma 1, di pubblicare nel proprio sito *internet* istituzionale i bandi di gara, di fornire informazioni e di mettere a disposizione degli interessati, gratuitamente, la documentazione correlata alla precedenza di gara stessa e agli OSP.

#### ART. 5.

##### *(Approvazione dei contributi di servizio pubblico).*

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti notifica i CSP alla Commissione europea per la verifica della loro compatibilità con il regime dell'Unione europea e, ottenuto il consenso, approva e rende esecutivi i CSP con proprio decreto, da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*. Qualora la decisione della Commissione europea non sia comunicata entro due mesi dalla notifica, il CSP si intende approvato.

#### ART. 6.

##### *(Deficienze o inadempienze e sanzioni).*

1. Salvo i casi di forza maggiore, nello svolgimento dei servizi previsti dagli OSP costituiscono gravi deficienze o inadempienze:

a) l'interruzione temporanea di una o di più rotte marittime di cabotaggio ovvero l'inosservanza degli orari, in misura superiore a venti minuti dall'orario stabilito, in più del 20 per cento delle rotte;

b) l'esercizio delle rotte marittime di cabotaggio con navi non conformi, per quanto concerne le caratteristiche e l'età, allo svolgimento del servizio;

c) l'impiego di navi non in regola con i documenti di bordo o con gli equipaggi;

d) la sostituzione di navi senza l'autorizzazione regionale di cui all'articolo 4, comma 2, lettera c);

e) il peggioramento della qualità del servizio;

f) la vendita delle navi assegnate alle diverse rotte marittime di cabotaggio;

g) il rifiuto di effettuare viaggi straordinari di cui all'articolo 8;

h) la mancata o ritardata presentazione delle relazioni, del bilancio e dei piani di cui all'articolo 7;

i) le inadempienze in materia di trattamenti retributivi, contributivi e assicurativi relativi al personale imbarcato e di terra.

2. Le misure delle sanzioni amministrative pecuniarie per le gravi deficienze o inadempienze di cui al comma 1 sono stabilite nel CPS. In caso di particolare gravità rispetto all'osservanza degli obblighi previsti dal CSP il pagamento della sovvenzione di cui all'articolo 4, comma 2, lettera d), può essere sospeso per tutta la durata della deficienza o inadempienza senza che ciò comporti il riconoscimento di oneri finanziari.

3. Per l'inosservanza del divieto di apportare modifiche societarie senza l'autorizzazione di cui all'articolo 4, comma 2, lettera g), è stabilita una sanzione amministrativa pecuniaria comunque non inferiore all'1 per cento del fatturato annuo relativo alle diverse rotte marittime di cabotaggio interessate dal servizio.

4. L'applicazione di sanzioni amministrative pecuniarie per le gravi deficienze o inadempienze di cui al comma 1 del presente articolo non costituisce pregiudizio per la revoca, da parte della regione Sardegna, del CSP, con conseguente revoca

delle compensazioni ancora da erogare e con l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria pari alla cauzione di accettazione di cui all'articolo 3, comma 2, lettera c).

5. L'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e la revoca del CSP di cui al comma 4 non esonerano la società incaricata dello svolgimento del servizio pubblico dalle eventuali responsabilità verso terzi.

6. L'importo delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al presente articolo è prelevato automaticamente dalle sovvenzioni o, in via sussidiaria, dalla cauzione.

#### ART. 7.

*(Relazione economico-finanziaria, bilancio di esercizio e piano industriale).*

1. Entro il mese di aprile di ogni anno la società incaricata dello svolgimento del servizio pubblico trasmette alla regione Sardegna:

a) una relazione economico-finanziaria per ciascuna rotta marittima di cabotaggio con l'indicazione del movimento della navigazione verificatosi in ogni mese dell'anno considerato;

b) il bilancio di esercizio, certificato da una società di revisione contabile;

c) il piano industriale, il cui contenuto deve essere coerente con le attività previste dagli OSP.

#### ART. 8.

*(Viaggi straordinari).*

1. La regione Sardegna, allo scopo di soddisfare straordinarie esigenze di pubblico interesse, può disporre o autorizzare l'effettuazione di viaggi straordinari su tutte o su alcune rotte marittime di cabotaggio sottoposte agli OSP. Del risultato economico di tali viaggi si tiene conto in sede di liquidazione della sovvenzione di cui all'articolo 4, comma 2, lettera d),

considerando l'eventuale impiego per i medesimi viaggi di navi assegnate o non assegnate alle rotte.

ART. 9.

*(Vigilanza tecnica e amministrativa).*

1. Ai fini di cui alla presente legge, l'espletamento dei compiti di vigilanza tecnica e amministrativa, a terra e a bordo delle navi, è affidato a personale della regione Sardegna, che può richiedere di essere affiancato, di volta in volta, da personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Corpo delle capitanerie di porto.

2. Per l'espletamento dei compiti di cui al comma 1, il personale incaricato ha facoltà di accedere a tutti gli uffici della società armatrice e a bordo delle navi e di prendere visione di tutti gli atti e della documentazione necessari. Le spese per l'espletamento di tali compiti sono a carico della regione Sardegna.

ART. 10.

*(Copertura finanziaria).*

1. L'onere dei servizi previsti dai CSP è posto a carico della regione Sardegna. Tenuto comunque conto della condizione di difficoltà permanente rappresentata dall'insularità, anche per le dimensioni ridotte del mercato interno, nonché del ruolo fondamentale della mobilità per la crescita economica in quanto favorisce una maggiore coesione economica, sociale e territoriale, è inoltre previsto un contributo dello Stato, per tutta la durata dei CSP, nella misura di:

a) 72.000.000 di euro per il servizio di trasporto di passeggeri, con o senza veicoli al seguito, e di veicoli commerciali;

b) 15.000.000 di euro per il servizio di collegamento tra terminali ferroviari o *container*; qualora il servizio non sia attivato il contributo può essere utilizzato per migliorare il trasporto di veicoli commerciali.

2. Il contributo dello Stato di cui al comma 1 può essere incrementato nel caso di maggiori oneri legati al tasso di inflazione o di maggiori oneri contributivi riferiti al personale addetto ai servizi previsti dai CSP.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 11.

*(Ulteriori interventi).*

1. Le rotte marittime di cabotaggio individuate per assicurare la continuità territoriale marittima ai sensi della presente legge, fatta eccezione per la rotta marittima di cabotaggio più breve, garantiscono, altresì, la riduzione del traffico su strada e, qualora soddisfano i criteri previsti dall'articolo 3, comma 6, del regolamento di cui al decreto Presidente della Repubblica 11 aprile 2006, n. 205, compreso l'utilizzo combinato di passeggeri e di rimorchi, sono inserite nelle autostrade del mare e beneficiano delle agevolazioni previste dalla legislazione vigente per le medesime autostrade.

2. Tenuto conto della condizione di difficoltà permanente rappresentata dall'insularità in favore dei porti della regione Sardegna interessati dalle rotte marittime di cabotaggio per assicurare la continuità territoriale marittima sono previsti interventi speciali e prioritari, al fine di migliorare le infrastrutture relative alle navi, ai passeggeri e alle merci nonché il grado di accessibilità portuale, viaria e ferroviaria, con particolare riferimento agli allacci tra i porti e le infrastrutture di terra, denominati « ultimo miglio ». La copertura finanziaria di tali interventi è garantita dalle risorse del Piano nazionale per il sud ovvero di fondi europei o nazionali.

