

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

Variazione nella composizione della Commissione	134
5-01912 Catalano: Dispositivo unico <i>open hardware</i> e <i>open source</i> per il monitoraggio degli spostamenti dei mezzi su strada	134
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	140
5-03392 Francesco Sanna: Termini e attuazione della convenzione tra lo Stato e la società Compagnia italiana di navigazione SpA per l'esercizio dei collegamenti marittimi con le isole maggiori e minori	135
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	141
5-03451 Censore: Assenza di collegamenti ferroviari efficienti in Calabria, con particolare riguardo alla provincia di Vibo Valentia	136
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	147

SEDE REFERENTE:

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave Moby Prince. Doc. XXII, n. 23 Piras ed altri (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	136
--	-----

RISOLUZIONI:

7-00453 De Lorenzis: Procedura di rilascio della patente nautica (<i>Discussione e rinvio</i>) ...	137
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	139
AVVERTENZA	139

INTERROGAZIONI

Giovedì 16 ottobre 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e i trasporti Riccardo Nencini.

La seduta comincia alle 13.40.

Variazione nella composizione della Commissione.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che l'onorevole Paolo VITELLI, appartenente al gruppo Scelta Civica per

l'Italia (SCpI), ha cessato di far parte della Commissione.

5-01912 Catalano: Dispositivo unico *open hardware* e *open source* per il monitoraggio degli spostamenti dei mezzi su strada.

Il viceministro Riccardo NENCINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Ivan CATALANO (Misto), replicando, fa presente che l'utilizzo di un sistema *open data* rappresenterebbe un motore per la

crescita e lo sviluppo efficiente del sistema di trasporto delle merci. Osserva, infatti, che sia in ambito portuale che ferroviario si stanno sperimentando sistemi di geolocalizzazione delle merci, che, attraverso l'utilizzo telematico di dispositivi a bordo dei mezzi su strada che interagiscono con i sistemi centrali presenti nelle infrastrutture portuali e ferroviarie, rendono più efficiente il trasporto delle merci. Ritiene pertanto opportuno che si realizzi un dispositivo telematico per il rilevamento degli spostamenti, che, attraverso una interazione con una banca dati generale gestita da un'unica struttura, da individuarsi, a suo giudizio, all'interno del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, consenta agli operatori dell'autotrasporto di dotarsi di un unico dispositivo in grado di far conoscere in tempo reale e in modo preciso e puntuale il tragitto delle merci e permettere una riduzione dei costi.

5-03392 Francesco Sanna: Termini e attuazione della convenzione tra lo Stato e la società Compagnia italiana di navigazione SpA per l'esercizio dei collegamenti marittimi con le isole maggiori e minori.

Il viceministro Riccardo NENCINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Francesco SANNA (PD), replicando, manifesta preliminarmente il forte interesse non solo proprio, ma anche di altri colleghi provenienti dalla Sardegna per le questioni sollevate nell'interrogazione da lui presentata. Esprime apprezzamento per la puntualità analitica della risposta fornita dal rappresentante del Governo e si riserva di esaminare con attenzione le tabelle che il Viceministro ha depositato, in particolare al fine di valutare l'effettiva situazione finanziaria derivante dalle attività sovvenzionate. Auspica la prosecuzione e il rafforzamento delle misure di vigilanza, che a suo giudizio devono essere adottate principalmente a bordo e presso le banchine, in modo da poter verificare la qualità e puntualità del servizio. Evidenzia infatti che la Convenzione prevede para-

metri in merito ai tempi di trasporto del servizio che risultano assai arretrati, in quanto non corrispondono alla velocità di cui le navi sono attualmente capaci. Ciò arreca un evidente pregiudizio riguardo ai tempi di percorrenza, che potrebbero già oggi essere notevolmente ridotti. Rileva che in assenza di livelli adeguati di efficienza e velocità dei servizi di trasporto non è possibile incrementare il numero dei passeggeri. Per queste ragioni ritiene che un giudizio sul merito delle questioni avanzate nella propria interrogazione può basarsi soltanto su un attenta lettura dei dati contenuti nella documentazione fornita dal rappresentante del Governo. In ogni caso ritiene che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze non possano limitarsi a prendere atto delle valutazioni espresse dalla società di revisione, tanto più che la società Tirrenia Compagnia italiana di navigazione non è quotata in borsa. Ritiene invece che i due Ministeri incaricati di compiti di vigilanza e controllo debbano formulare una propria valutazione con la terzietà che caratterizza gli organi dell'amministrazione pubblica. Sottolinea altresì un ulteriore aspetto che, a suo giudizio, merita di essere evidenziato, vale a dire che la società in questione nei mesi estivi opera, anche sulle rotte sovvenzionate, in situazione di mercato, incrementando i prezzi in rapporto alla domanda di gran lunga più alta. Ritiene invece che permettere alla società di operare per quattro mesi l'anno al di fuori della convenzione rappresenti un vantaggio non giustificato; a suo giudizio, infatti, anche nel periodo estivo i prezzi dovrebbero essere allineati alle tariffe previste dalla convenzione. La situazione attuale ha invece comportato un notevolissimo incremento dei prezzi che ha avuto per conseguenza la perdita di oltre un milione di passeggeri che si è determinata in pochi anni, con ricadute pesantissime sul turismo e un forte incentivo per i passeggeri stessi che intendono raggiungere la Sardegna a ricorrere al trasporto aereo.

5-03451 Censore: Assenza di collegamenti ferroviari efficienti in Calabria, con particolare riguardo alla provincia di Vibo Valentia.

Il viceministro Riccardo NENCINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), replicando in qualità di cofirmataria, si dichiara non soddisfatta della risposta del rappresentante del Governo, dalla quale si evince da una parte la responsabilità della regione nella gestione delle risorse destinate al trasporto pubblico locale, ma dall'altra anche una modalità non condivisibile di gestione, da parte di Trenitalia, dei servizi di trasporto ferroviario nei territori nei quali si registra scarsa domanda. Ritiene che il servizio universale debba essere garantito in tutto il territorio nazionale e che quindi si debbano mettere in campo politiche volte ad affrontare e risolvere le problematiche dei territori svantaggiati, nei quali la qualità del servizio ferroviario è andata sempre più peggiorando, sia a causa della riduzione del trasporto ferroviario sia a causa della cattiva pianificazione sugli orari dei treni in partenza e in arrivo, che spesso non tiene conto delle coincidenze ferroviarie, generando gravi danni ai cittadini di quei territori.

Michele Pompeo META, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.15.

SEDE REFERENTE

Giovedì 16 ottobre 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e i trasporti Riccardo Nencini.

La seduta comincia alle 14.15.

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave Moby Prince.

Doc. XXII, n. 23 Piras ed altri.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 24 luglio 2014.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Il viceministro Riccardo NENCINI si riserva di intervenire nel prosieguo dell'esame.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, dichiara conclusa la discussione generale e rinvia alle determinazioni che saranno assunte in sede di Ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi la determinazione delle modalità con cui proseguirà l'esame del provvedimento, anche per quanto concerne la fissazione del termine per la presentazione degli emendamenti.

Rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.20.

RISOLUZIONI

Giovedì 16 ottobre 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e i trasporti Riccardo Nencini.

La seduta comincia alle 14.20.

7-00453 De Lorenzis: Procedura di rilascio della patente nautica.

(Discussione e rinvio).

La Commissione inizia la discussione della risoluzione in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Giuseppe L'ABBATE (M5S) fa presente che, ai sensi dell'articolo 39 del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n.171, la patente nautica per unità da diporto è obbligatoria per la navigazione oltre le sei miglia dalla costa o, comunque, su moto d'acqua.

In base a quanto stabilito dall'articolo 65 del codice della nautica da diporto, la regolamentazione, tra le altre cose, dei titoli abilitativi necessari al comando, alla condotta e alla direzione nautica delle unità da diporto, compresa l'introduzione di nuovi criteri in materia di requisiti fisici per il conseguimento della patente nautica, è demandata a un decreto ministeriale di natura regolamentare.

Ricorda che il decreto ministeriale 29 luglio 2008, n. 146 costituisce il regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto ed attualmente prevede tre tipologie di patenti nautiche e diverse autorità competenti per il loro rilascio: le patenti di categoria A, che abilitano al comando e alla condotta dei natanti, ossia dei mezzi fino a 10 metri, esclusi dall'obbligo di registrazione e tenuti a navigare comunque entro le 12 miglia, ovvero delle imbarcazioni da diporto la cui lunghezza varia da 10 a 24 metri, sia entro dodici miglia dalla costa, che senza alcun limite dalla costa; le patenti di categoria B, che abilitano al comando delle navi da diporto ovvero di lunghezza pari o superiore a 24 metri a motore, a vela e a propulsione mista; le patenti di categoria C, che abi-

litano per la direzione nautica di unità da diporto di lunghezza pari o inferiore a 24 metri, rilasciate esclusivamente a soggetti portatori di alcune patologie invalidanti, sempre che sia presente a bordo almeno un'altra persona maggiorenne idonea a svolgere le funzioni manuali di conduzione del mezzo e di salvaguardia della vita umana in mare.

Osserva che il rilascio delle patenti dipende non solo dal tipo di patente, ma anche dalla tipologia di navigazione, essendo previsti attualmente una molteplicità di uffici a seconda che la navigazione si svolga entro le 12 miglia dalla costa o oltre questa distanza. Volendo illustrare più nel dettaglio la normativa al riguardo, fa presente che per la navigazione entro le 12 miglia sono competenti sia le capitanerie di porto che gli uffici circondariali marittimi, nonché gli uffici della motorizzazione civile delle direzioni generali territoriali del Dipartimento per i trasporti terrestri e il trasporto intermodale; per la navigazione oltre le 12 miglia sono competenti solo le capitanerie di porto e gli uffici circondariali marittimi; per le navi da diporto, quindi per le patenti di categoria B sono competenti le sole Capitanerie di porto.

Per quanto riguarda, infine, l'esame per il conseguimento delle patenti nautiche, rileva che l'articolo 29 del regolamento di attuazione prevede che questo vada sostenuto presso soggetti diversi a seconda della tipologia di navigazione ed in particolare: per la patente A e la navigazione entro le 12 miglia dinanzi ad un esaminatore nominato, per la giurisdizione di competenza, dal capo del circondario marittimo, scelto tra gli ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto in servizio permanente effettivo, tra gli ufficiali superiori del Corpo di stato maggiore e delle capitanerie di porto in congedo, tra i docenti di navigazione o di attrezzatura e manovra degli istituti nautici o professionali, tra il personale della gente di mare in possesso dell'abilitazione non inferiore a quella di ufficiale di navigazione o a quello di ufficiale di navigazione del diporto ovvero da un esaminatore nominato, per la giu-

risdizione di competenza, dal direttore della Direzione generale territoriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, scelto tra i medesimi soggetti, nonché tra i funzionari, anche in posizione di quiescenza, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti abilitati; per lo svolgimento della prova sia teorica che pratica di navigazione a vela l'esaminatore deve essere inoltre assistito da un esperto velista designato dalla Federazione italiana vela o dalla Lega navale italiana; per la patente A e la navigazione oltre le 12 miglia è prevista una commissione d'esame nominata dal capo del circondario marittimo; per la patente B delle navi da diporto è invece prevista una commissione d'esame nominata dal capo del compartimento marittimo.

Osserva inoltre che il decreto ministeriale 4 ottobre 2013, n. 366 ha recentemente previsto nuove modalità di svolgimento degli esami, introducendo la prova a quiz, nonché nuovi programmi di esame. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sta curando l'aggiornamento dei programmi e delle modalità di esame per il conseguimento delle patenti nautiche e il passaggio alla modalità di esame a quiz, ed ha comunicato lo scorso mese di giugno che la prova teorica a quiz degli esami per il conseguimento delle patenti nautiche di categoria A e C (rispettivamente comando e direzione nautica di natanti e imbarcazioni da diporto), non è ancora operativa, in quanto bisognerà attendere la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto direttoriale di approvazione della banca dati dei quesiti, dopo il completamento della fase di informatizzazione delle procedure di esame ed il loro collaudo con esito positivo presso gli Uffici periferici competenti al rilascio delle patenti nautiche. Sottolinea pertanto che, al momento, gli esami per il conseguimento delle patenti nautiche continuano a svolgersi secondo i programmi e le modalità vigenti, anche se sul sito del Ministero sono stati resi disponibili e sono scaricabili per consultazione i testi dei quiz, in modo da

permettere una prima conoscenza dei quesiti in attesa della loro piena entrata in funzione.

Con la risoluzione si intende quindi chiedere al Governo di semplificare, accentrare, uniformare e armonizzare le diverse procedure di rilascio delle diverse tipologie di patenti nautiche, in particolare, attraverso: il riconoscimento in capo ai soli uffici della motorizzazione civile della potestà di rilasciare ogni tipo di patente nautica; l'armonizzazione dei criteri e delle modalità di composizione delle commissioni d'esame per ogni tipo di patente nautica, riconoscendo la potestà di nomina delle commissioni esclusivamente al capo del compartimento marittimo e prevedendo, quale naturale sede per lo svolgimento degli esami, gli uffici della motorizzazione civile; la modifica di quanto disposto all'articolo 49 del regolamento, rendendo obbligatoria l'assegnazione ai natanti da diporto di un numero identificativo.

Roberta OLIAIRO (SCpI), pur condividendo l'esigenza, sottesa alla risoluzione in discussione, di razionalizzare le procedure per il rilascio delle patenti nautiche, osserva che le strutture a cui si dovrebbe demandare tale funzione, ovvero gli uffici della Motorizzazione civile, potrebbero non disporre né delle necessarie attrezzature per lo svolgimento dell'esame né del personale altamente specializzato richiesto. Non condivide inoltre la necessità di registrazione dei natanti di lunghezza inferiore a 10 metri, dal momento che l'esenzione dall'obbligo di registrazione prevista per tali unità diversi anni or sono non ha inciso negativamente in termini di sicurezza, ma ha consentito, invece, la sburocratizzazione e la conseguente promozione del mercato delle piccole unità da diporto.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL) concorda con la collega Oliaro. Pur apprezzando le finalità che muovono l'atto di indirizzo in discussione, esprime perplessità riguardo alla reale semplificazione che l'approvazione di tale atto comporterebbe. Per

questo non ritiene, almeno sulla base degli elementi di giudizio attualmente disponibili, di poter condividere l'atto di indirizzo. Ritiene in ogni caso opportuno, ai fini di una adeguata valutazione dei contenuti della risoluzione, che la Commissione proceda all'audizione delle strutture pubbliche interessate.

Diego DE LORENZIS (M5S) chiede alla Presidenza di poter svolgere audizioni della Motorizzazione civile e delle Capitanerie di porto, anche al fine di acquisire elementi informativi in grado di fugare le perplessità espresse dai colleghi nel corso del dibattito.

Michele Pompeo META, *presidente*, rinvia alle determinazioni dell'Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi eventuali decisioni in ordine alla richiesta del collega De Lorenzis.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.25.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.25 alle 14.30.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

INTERROGAZIONI

5-02882 Covello: Soppressione del servizio ferroviario su numerose tratte nella regione Calabria.

ALLEGATO 1

5-01912 Catalano: Dispositivo unico *open hardware* e *open source* per il monitoraggio degli spostamenti dei mezzi su strada.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta al quesito posto dall'onorevole interrogante circa la possibilità di integrare i diversi sistemi di tracciabilità dei veicoli in un unico dispositivo, sono state assunte precise informazioni presso i competenti uffici del MIT.

Allo stato, il regolamento comunitario CEE n. 3821/85, che disciplina – tra l'altro – il tachigrafo digitale, è oggetto di revisione; infatti, come evidenziato dall'onorevole interrogante, è in discussione presso la Commissione europea la comunicazione COM(2011)454 corredata di una proposta di regolamento COM(2011)451, finalizzata a rendere i tachigrafi digitali più efficaci nel controllo dei tempi di guida e di riposo per i conducenti dei cosiddetti veicoli pesanti.

L'onorevole evidenzia l'opportunità che il MIT – autorità deputata, tra l'altro, al rilascio delle omologazioni – coordini, con gli altri Ministeri competenti per materia, i processi volti alla realizzazione di un unico dispositivo *open hardware* e *open source* per il monitoraggio degli spostamenti, che racchiuda al suo interno, per i veicoli che per norma devono essere dotati di tachigrafo digitale, anche le funzioni di eCall, SISTRI e UirNet.

Al riguardo devo evidenziare che i dispositivi antifrode assicurativa, cronotachigrafo, eCall, SISTRI e UirNet hanno esigenze funzionali assai differenti che, allo stato attuale della tecnologia e, soprattutto, dei modelli organizzativi di ser-

vizio ad oggi implementati, con molta difficoltà potrebbero essere – almeno nell'immediato – ricondotte ad un pur opportuno unico *standard* tecnologico e organizzativo di riferimento.

In realtà, la valorizzazione del flusso informativo e la creazione di sinergie di sistema rappresenta un argomento di particolare attualità, anche nei lavori parlamentari e di Governo.

In effetti, la portabilità delle scatole nere e la relativa *governance* del settore da parte del MIT sono state oggetto, negli ultimi anni, di diverse proposte normative.

Proprio il Governo, infatti, nell'ottica di compiere un primo passo verso la standardizzazione dei modelli organizzativi di riferimento – ad oggi profondamente disomogenei e frutto di uno sviluppo « autonomo » e non regolato – ha disposto, con l'articolo 8, punto *b*), comma 1-*ter* del decreto-legge n. 145 del 2013 (cosiddetto Destinazione Italia), l'istituzione presso il MIT di un servizio unico di raccolta dei dati di tracciatura dei veicoli, proprio per garantire la portabilità e l'interoperabilità delle scatole nere; tanto a beneficio dei cittadini e del costo complessivo del servizio, che per l'avvio del necessario processo di *governance*.

Tuttavia, la suddetta norma, che affidava al MIT le funzioni anzidette, è stata soppressa in sede di conversione dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9.

ALLEGATO 2

5-03392 Francesco Sanna: Termini e attuazione della convenzione tra lo Stato e la società Compagnia italiana di navigazione SpA per l'esercizio dei collegamenti marittimi con le isole maggiori e minori.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta ai quesiti posti dagli onorevoli interroganti circa la Convenzione MIT – CIN (Compagnia Italiana di Navigazione SpA), sono state acquisite precise informazioni presso i competenti uffici del MIT e del MEF.

In merito all'attività di vigilanza, di cui all'articolo 10 della Convenzione Rep. 54/2012, sono competenti: per il MIT, la Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne e, per il MEF, il Dipartimento del tesoro e il Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato.

Da parte del MIT, l'attività di vigilanza è stata disimpegnata sia tramite ispezioni svolte presso la sede societaria sia con riunioni del tavolo tecnico istituito presso gli Uffici di Gabinetto, cui hanno partecipato anche rappresentanti del MEF e delle Regioni Sardegna e Sicilia. La somma impiegata per l'espletamento di tale attività si è attestata entro il limite di 70.000 euro, in ragione d'anno, corrispondente al 50 per cento circa dell'importo del due per mille del corrispettivo annuo di sovvenzione, così come previsto dal citato articolo 10.

Da parte del MEF, l'attività di vigilanza è stata svolta sulla base della documentazione pervenuta, non essendo state effettuate visite *in loco*; pertanto, non sono stati imputati alla sovvenzione costi di vigilanza.

Circa le violazioni degli obblighi di Convenzione, con riferimento ai primi due anni di attività sovvenzionata (19 luglio 2012 – 18 luglio 2014) sono state irrogate

penalità sia per violazioni riferite a ritardi od omissioni nell'effettuazione dell'attività nautica, sia per violazioni dei parametri di efficienza e qualità del servizio per l'utenza.

Le penali irrogate ammontano complessivamente a circa euro 1.340.000. In sintesi, le penalità irrogate, ripartite per periodo di contestazione, sono le seguenti:

anno 2012: dal 19 luglio al 31 dicembre, euro 1.045.000;

anno 2013: 1° semestre, euro 265.000; 2° semestre, euro 0/00;

anno 2014: 1° semestre euro 30.000.

Occorre evidenziare che le sanzioni irrogate hanno registrato un andamento sensibilmente decrescente nel tempo, grazie alla descritta attività di vigilanza e all'entrata a pieno regime dell'attività del gestore dei servizi.

Il bilancio di esercizio della società, al 31 dicembre 2013, chiude con un utile di 1,4 milioni di euro; si tratta del risultato complessivo e non solo quello dell'attività sovvenzionata.

Con riferimento, invece, alla sola attività sovvenzionata, il risultato gestionale, inclusivo sia della remunerazione del capitale investito spettante in base alla Convenzione che della sovvenzione di esercizio, presenta uno sbilancio negativo di circa 25 milioni di euro.

In merito poi ai costi generali, evidenzio che, ai sensi dell'articolo 5, lettera f) della Convenzione, la Società deve trasmettere ai ministeri vigilanti, con cadenza

annuale, il bilancio di esercizio approvato e, entro i successivi 60 giorni, le risultanze della contabilità analitica certificate da società di revisione contabile. È pertanto cura di tale società controllare la veridicità del bilancio e le risultanze contabili.

MIT e MEF, sulla base delle risultanze della revisione, e senza entrare nel merito dei controlli effettuati dalla società di revisione, qualora emergesse una sovracompensazione della sovvenzione, possono, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, richiedere la verifica delle condizioni di equilibrio economico-finanziario. Pertanto, la correttezza del *quantum* di costo ribaltato è implicitamente contenuto nella verifica positiva della società di revisione.

Circa i costi di funzionamento del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale, questi ammontano ad euro 230.000 annui, così come stabilito dall'assemblea degli azionisti. In particolare, per il consiglio di amministrazione (11 membri, fra cui il presidente che ha rinunciato al compenso) e il collegio sindacale (5 membri) la remunerazione annuale è stata stabilita, rispettivamente, in euro 100.000 ed euro 130.000.

Negli anni 2012-2013 CIN ha poi sostenuto circa euro 2,5 milioni di spese legali, di cui circa euro 1,8 milioni relativi alle spese sostenute per l'acquisizione del ramo d'azienda, il restante importo di 0,7 milioni riguarda le ordinarie spese legali necessarie per il contenzioso esistente, assistenza Antitrust e aiuti di Stato, assistenza di diritto del lavoro e della navigazione, recupero dei crediti. In particolare, nel 2012, sono state sostenute spese legali per euro 2 milioni (di cui euro 1,8 milioni sono stati capitalizzati, in quanto relativi a spese sostenute per l'acquisizione del ramo d'azienda) e nel 2013 per 0,5 milioni di euro.

Inoltre, nel corso dell'esercizio 2013, la Società ha sostenuto costi per prestazioni fatturate dai seguenti azionisti:

Moby SpA, euro 1.089.000 per servizi portuali;

L19 SpA, euro 750.000 per consulenza e assistenza nella gestione economi-

co-finanziaria del ramo di azienda di cabotaggio marittimo e nella sua pianificazione strategica.

Come previsto dall'articolo 9 della Convenzione, la CIN, in data 7 novembre 2013, ha presentato richiesta formale di revisione dell'equilibrio economico-finanziario, sulla base del sostanziale scostamento in diminuzione tra i ricavi previsti in Convenzione e quelli ottenuti durante il primo anno di esercizio convenzionale.

I dati presentati dalla società, con riferimento al primo anno di attività e a quelli riferiti ai rimanenti anni del primo periodo regolatorio (di durata triennale), hanno confermato la sussistenza di uno squilibrio economico-finanziario.

Tali dati sono riportati in un prospetto, che deposito agli atti per successiva consultazione (Allegato 1 – Tabella 1), dall'esame del quale emerge uno sbilancio negativo, non coperto da sovvenzione, in tutti gli esercizi per un importo complessivo di 75,1 milioni di euro e per un valore medio annuale di 25 milioni di euro.

Tale conclusione, d'altronde, risulta anche confermata dal confronto tra i parametri di cui all'allegato B della Convenzione e le risultanze del primo periodo regolatorio (Allegato 1 – Tabella 2).

Effettuando, infatti, la comparazione dei dati medi annuali (ma lo stesso risultato si raggiunge anche mediante la comparazione dei dati totali del triennio) risulta che il trasportato e i ricavi mostrano singolarmente e cumulativamente variazioni in riduzione rispetto ai parametri di Convenzione di gran lunga superiori al 3 per cento, limite oltre il quale è prevista la possibilità di richiedere l'applicazione della clausola di salvaguardia.

Infatti, a livello complessivo i ricavi sono inferiori ai parametri di riferimento di circa il 32 per cento. La riduzione dei ricavi incide in modo determinante sullo squilibrio economico-finanziario e comporta, già di per sé, la sussistenza dei presupposti della clausola di salvaguardia.

Quanto, poi, alla componente costi, occorre tener presente che, sebbene « i costi ammessi al netto carburante » siano in

riduzione del 31,3 per cento rispetto ai parametri, il dato sintetico complessivo ottenuto della differenza tra sbilancio costi e ricavi totali, inclusi i combustibili, evidenzia uno squilibrio che cresce del 15,1 per cento; anche in questo caso percentuale ben oltre la soglia di attivazione della clausola di salvaguardia.

Il Tavolo tecnico istituito presso il MIT, preso atto di tutta la documentazione prodotta dalla Società, ha convenuto circa la sussistenza del predetto squilibrio.

Nei conteggi sono stati tenuti presenti le efficienze e i risparmi realizzati a livello di costi. Infatti, come già evidenziato, i costi gestionali risultano inferiori ai parametri convenzionali (-31,3 per cento). Nel breve periodo di attività della CIN, sono stati rinegoziati al ribasso i contratti trasferiti con il Ramo Cabotaggio Tirrenia e sono stati effettuati investimenti per migliorare l'efficienza delle navi e i servizi di bordo, oltreché potenziare le vendite via *web*, in modo da ridurre le spese di acquisizione del traffico sostenute con i canali di vendita tradizionali.

Prendendo a riferimento l'esercizio 2013, le miglia percorse dalla flotta CIN ammontano complessivamente a 1.111.123, di cui 780.536 su linee da e per la Sardegna, con un'incidenza del 70,25 per cento.

Con riferimento, poi, all'incidenza dei dipendenti residenti in Sardegna sul totale della forza lavoro, informo che i dati più recenti disponibili si riferiscono al mese di luglio 2014, come da Allegato 2 (che depositato agli atti).

Inoltre, nel corso del mese di agosto sono state effettuate ulteriori 31 chiamate all'imbarco dal turno generale della Capitaneria di Porto di Cagliari.

In ordine ai restanti quesiti, faccio presente che le misure proposte per ripristinare l'equilibrio economico-finanziario sui collegamenti oggetto della Convenzione sono state verificate da parte del citato Tavolo tecnico MIT-MEF-Regione Sardegna-Regione Siciliana. Dal momento della presentazione dell'istanza (7 novembre 2013) e sino alla definizione delle misure compensative adottate, è stata contestual-

mente svolta un'apposita attività istruttoria presso la sede societaria volta a verificare la sussistenza delle condizioni previste e la fattibilità delle soluzioni da portare al successivo vaglio del suddetto Tavolo.

Tutte queste attività hanno trovato compimento nell'Atto bilaterale del 7 agosto 2014, approvato con decreto interministeriale n. 361 del 4 settembre 2014, in ottemperanza a quanto stabilito dall'articolo 6, comma 19, del decreto-legge n. 95 del 2012.

Al riguardo, evidenzio che in base alla Convenzione, qualora le misure proposte dalla società per ripristinare l'equilibrio economico-finanziario non fossero state ritenute applicabili, si sarebbe resa necessaria la rimodulazione dei livelli tariffari di passeggeri e merci, aumento difficilmente assorbibile dal mercato considerata l'attuale fase di stagnazione.

In particolare, circa l'impatto sui servizi di trasporto delle misure adottate, evidenzio che:

per le linee che subiranno una riduzione di attività saranno preservate le corse nei periodi di maggior traffico. Ad esempio, la linea Civitavecchia-Cagliari-Arbatax ridurrà la frequenza da giornaliera a trisettimanale nel solo periodo invernale, preservando comunque la frequenza giornaliera durante le festività natalizie, pasquali e nel periodo estivo, assicurando in ogni caso due scali settimanali ad Arbatax; verrà preservata, inoltre, la tratta Olbia-Arbatax e viceversa nell'alta stagione estiva; sempre in alta stagione estiva verranno rimpiazzati i viaggi in meno sulla Cagliari-Trapani con quelli in più sul limitrofo collegamento Cagliari-Palermo;

al fine di evitare la sola riduzione dei servizi offerti, sono stati considerati anche i risparmi derivanti da una razionalizzazione della regolamentazione convenzionale: per esempio i risparmi derivanti da un anticipato pagamento di metà del primo acconto di sovvenzione; ed ancora, un più flessibile impiego della flotta e della nave di riserva; la sospensione delle linee

merci nei periodi festivi quando non c'è traffico; l'accorpamento dei collegamenti sulla tratta Napoli-Cagliari da svolgere con una stessa unità navale avente capacità sufficiente per soddisfare la domanda degli autotrasportatori e dei passeggeri; la razionalizzazione del servizio sulla Ravenna-Catania, con sostituzione delle navi e possibilità di effettuare uno scalo intermedio a Brindisi.

Gli impatti sul traffico sono stati stimati bassi o nulli. Per quanto riguarda il settore passeggeri, la rete dei servizi è sostanzialmente preservata, senza abolizioni indiscriminate di collegamenti che pregiudichino radicalmente la continuità territoriale, soprattutto in alta stagione e nel periodo di Natale e Pasqua. Per quanto riguarda invece il traffico merci, la razio-

nalizzazione dell'impiego flotta in generale e dei servizi sulla tratta Ravenna-Catania permetteranno di migliorare l'offerta agli autotrasportatori con effetti positivi sul traffico atteso.

In conclusione, proprio a tutela degli interessi dell'utenza e delle istituzioni pubbliche, locali e nazionali, valga considerare che, in base all'articolo 8 della Convenzione in esame, i parametri e i servizi convenzionali sono soggetti ad un aggiornamento al termine di ciascun periodo regolatorio, la cui scadenza è ora stabilita al 31 dicembre 2015 in luogo del 18 luglio 2015; in tale contesto potranno valutarsi eventuali aggiustamenti, miglioramenti o ripristini di servizio, soprattutto in caso di una ripresa significativa e stabile del traffico.

Allegato 1 alla risposta all'interrogazione n. 5-03392 Francesco Sanna.

Tabella -1-

Valori in €/000	Totale attività in regime di servizio pubblico (1° periodo regolatorio)					
	Esercizio 2012 (Consuntivo con operatività dal 19.07.2012)	Esercizio 2013 (Consuntivo)	Esercizio 2014 (Budget)	Esercizio 2015 (Previsioni dal 01.01 al 18.07)	Totale Triennio	Media annuale nel triennio
Ricavi	67.835	161.804	165.028	89.253	483.921	161.307
Costi operativi	-96.215	-225.622	-223.712	-130.376	-675.925	-225.308
Ammortamenti	-5.687	-15.348	-17.056	-10.281	-48.372	-16.124
Remunerazione Capitale Investito (al 6,85%)	-7.190	-18.376	-17.259	-9.787	-52.612	-17.537
Sbilancio ante sovvenzione	-41.256	-97.542	-92.999	-61.190	-292.988	-97.663
Sovvenzione	32.866	72.686	72.686	39.629	217.866	72.622
Sbilancio non coperto da sovvenzione	-8.390	-24.857	-20.314	-21.561	-75.022	-25.001

Tabella -2-

Descrizione	Allegato B				Consuntivo dal 19/07 al 31/12/2012	Bilancio 2013	Budget 2014	Previsione		Var % Media annuale
	1° Anno Conv	2° Anno Conv	3° Anno Conv	Media annuale				dal 1/1/2015 al 18/07/2015	Media Annuale	
Passeggeri (n°)	1.939.000	1.949.000	1.958.000	1.948.667	473.614	952.323	973.409	498.369	965.905	-50,4%
Auto (n°)	479.000	481.000	483.000	481.000	118.322	236.329	239.734	118.927	237.771	-50,6%
Mercé (metri lineari)	4.184.000	4.205.000	4.226.000	4.205.000	1.132.682	2.764.507	2.757.179	1.596.960	2.750.443	-34,6%
<i>Euro/000</i>										
Ricavi Passeggeri	72.474	73.201	73.934	73.203	19.758	41.831	43.147	21.043	41.926	-42,7%
Ricavi Auto	27.926	28.206	28.489	28.207	8.812	17.039	17.433	8.402	17.229	-38,9%
Ricavi merci	120.147	120.089	121.293	120.510	35.003	91.879	93.875	54.387	91.715	-23,9%
Totale ricavi traffico	220.547	221.496	223.716	221.920	63.573	150.749	154.455	83.832	150.869	-32,0%
Costi ammessi al netto carburante	240.797	242.228	243.900	242.308	65.011	164.216	170.599	99.913	166.580	-31,3%
Costo carburante	72.801	73.568	74.259	73.543	44.080	95.131	87.429	50.531	92.390	25,6%
Totale costi ammessi	313.598	315.796	318.159	315.851	109.091	259.347	258.028	150.443	258.970	-18,0%
Sbilancio Costi/Ricavi (senza combustibili)	(20.250)	(20.732)	(20.183)	(20.388)	(1.439)	(13.467)	(16.144)	(16.081)	(15.710)	-22,8%
Sbilancio Costi/Ricavi totali	(93.051)	(94.300)	(94.443)	(93.931)	(45.518)	(108.598)	(103.573)	(66.611)	(108.100)	-15,1%

*Si specifica che i ricavi sopra riportati non includono gli altri proventi (diritti di prenotazione, proventi di bordo e altri ricavi)

**I Noli sopra riportati devono intendersi inclusivi dei diritti portuali

***I costi ammessi sono comprensivi della remunerazione sul Capitale Investito Regolatorio

Allegato 2 alla risposta all'interrogazione n. 5-03392 Francesco Sanna.

Categorie	Consistenza al 31/07/2014	Di cui Residenti in Sardegna	% Incidenza Sardegna
- Amministrativi	245	17	6,9%
- Naviganti (Ruolo Organico; Continuità Rapporto di Lavoro; Turno Particolare)	911	33	3,6%
- Naviganti (Turno Generale)	240	29	12,1%
Totale	1396	79	5,7%

ALLEGATO 3

5-03451 Censore: Assenza di collegamenti ferroviari efficienti in Calabria, con particolare riguardo alla provincia di Vibo Valentia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento a quanto rappresentato dagli Onorevoli Interroganti in merito al servizio ferroviario regionale interessante la stazione di Joppolo (Vibo Valentia), sono state assunte precise informazioni presso Ferrovie dello Stato Italiane.

Preliminarmente, devo ricordare che, secondo la normativa vigente (decreto legislativo n. 422 del 1997), la programmazione dei servizi ferroviari regionali – che assicurano la mobilità della clientela pendolare – è di competenza delle singole Regioni, i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da un Contratto di Servizio, nell'ambito del quale vengono definiti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili da ciascuna Regione.

Quindi, nel caso in esame, le dimensioni e le caratteristiche dell'offerta vengono determinate dalla Regione Calabria la quale, peraltro, con deliberazione di Giunta n. 124 dell'8 aprile 2014, ha stabilito «... l'adeguamento dei programmi di esercizio dei servizi affidati a Trenitalia, con riduzioni dei servizi sulle linee a più bassa domanda servita...»; ciò per effetto di una minore disponibilità di risorse economiche.

Pertanto, nell'ambito dell'adeguamento dell'offerta ferroviaria alla disponibilità finanziaria regionale e tenuto conto del livello di frequentazione rilevato per ciascuna linea, Trenitalia, d'intesa con la Regione Calabria, ha predisposto una rimodulazione del servizio offerto; infatti, a partire dall'orario estivo 2014, sulla diret-

trice Rosarno-Lamezia Terme (via Tropea) è stato sospeso il collegamento Regionale 12669 (p. Lamezia Terme Centrale 12.45 – a. Rosarno 14.10, con fermata a Joppolo) ed è stato invece confermato il collegamento Regionale 12654 con partenza da Rosarno alle ore 6.57, fermata a Joppolo alle 7.13 e arrivo a Lamezia Terme Centrale alle ore 8.30.

Infine, su quanto evidenziato dagli Onorevoli Interroganti circa la mancata fermata nella stazione di Joppolo di alcuni treni provenienti da Rosarno e diretti a Lamezia Terme Centrale e che sostano – invece – nella vicina stazione di Ricadi (distante circa 8 chilometri da Joppolo), faccio presente che la scelta di tale sosta e la relativa durata sono previste per motivazioni che attengono alla gestione della circolazione ferroviaria su di una linea a binario unico: la sosta, infatti, è funzionale all'effettuazione degli incroci con treni provenienti da Lamezia Terme.

Aggiungo che i servizi ferroviari in parola, oggetto del processo di razionalizzazione ed efficientamento previsto dall'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 9 del 2012 così come modificato ed integrato dall'articolo 1 comma 301 della legge di stabilità 2013, saranno oggetto di verifica nel corso dell'anno da parte del MIT.

Nel concludere informo che, per quanto di competenza del MIT, le problematiche segnalate potranno comunque essere esaminate nell'ambito dell'attività dell'Osservatorio nazionale sul TPL, istituito con l'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.