CAMERA DEI DEPUTATI N. 3706

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

NICOLA BIANCHI, VALLASCAS, CORDA, CARINELLI, SPESSOTTO, LIUZZI, DE LORENZIS, DELL'ORCO, DEL GROSSO, MANLIO DI STEFANO, DI BATTISTA, SIBILIA, SPADONI, GRANDE, SARTI, AGOSTINELLI, COLLETTI, PAOLO NICOLÒ ROMANO, BONAFEDE, CRIPPA, SORIAL, VIGNAROLI, NESCI, COZZOLINO, GRILLO, L'ABBATE, LUPO, DA VILLA, ZOLEZZI, DE ROSA, DAGA, BENEDETTI, MASSIMILIANO BERNINI, SILVIA GIORDANO, MANTERO, BARONI, ALBERTI

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

Presentata il 30 marzo 2016

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Con la presente proposta di legge si intende disciplinare in maniera organica la continuità territoriale marittima della Sardegna nel trasporto di merci e passeggeri in riferimento ai servizi di cabotaggio tra i porti sardi e i porti continentali e insulari del territorio italiano al fine di garantire il pieno godimento del diritto alla mobilità dei cittadini sardi, rimuovendo gli ostacoli derivanti dalla condizione di insularità. Le enormi difficoltà derivanti dalla mancanza di un sistema di trasporti marittimi efficaci, efficienti, sicuri, sostenibili ed economicamente accessibili hanno creato nel tempo forti limitazioni allo sviluppo economico e sociale della Sardegna, contribuendo ad acuire gli effetti della profonda crisi del sistema produttivo che ha interessato l'isola negli ultimi anni e ad alimentare di conseguenza la crescita della disoccupazione.

Per una prima realizzazione della continuità territoriale nel settore aeronautico si è dovuta attendere, per la Sardegna e per le isole minori della Sicilia, l'applicazione dell'articolo 36 della legge 17 maggio 1999, n. 144, mentre il legislatore ancora non è

intervenuto sull'annosa questione della continuità territoriale marittima.

La presente proposta di legge è composta da nove articoli.

L'articolo 1 definisce l'oggetto e la finalità dell'intervento, nel rispetto dei princìpi del diritto dell'Unione europea e in conformità alla normativa nazionale vigente, richiamando, in particolare, le disposizioni del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo). L'obiettivo è definire un quadro normativo completo di garanzia della continuità territoriale marittima della Sardegna, strettamente connessa con la realtà economica dell'isola, per assicurare servizi di trasporto marittimo di passeggeri, con o senza veicoli al seguito, e di merci, caricate su veicoli, *container* e carri ferroviari, efficaci, efficienti, sicuri, sostenibili ed economicamente accessibili.

L'articolo 2 reca le definizioni di armatori europei, contratto di servizio pubblico (CSP), obblighi di servizio pubblico (OSP), cabotaggio marittimo con la Sardegna e contabilità analitica.

Una delle disposizioni più importanti è l'istituzione dell'Osservatorio sul cabotaggio marittimo da e per la Sardegna (articolo 3), che riunisce rappresentanti della regione Sardegna e delle regioni e degli enti locali nel cui territorio si collocano porti continentali e insulari interessati dai servizi di collegamento marittimo con la Sardegna, rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle pubbliche amministrazioni competenti, delle compagnie armatoriali europee e dei lavoratori del settore, le associazioni degli armatori ed esperti, accademici e studiosi nell'ambito del diritto della navigazione e dell'economia dei trasporti. L'Osservatorio rappresenta uno strumento di grande utilità per raccogliere, aggiornare e analizzare dati e informazioni per elaborare uno studio che consenta la realizzazione di un sistema di trasporto marittimo da e per la Sardegna che sia di reale garanzia della continuità territoriale marittima. L'Osservatorio svolge la propria attività senza costi aggiuntivi per la pubblica amministrazione.

L'articolo 4 prevede che il presidente della regione Sardegna indica e presieda una conferenza di servizi con la partecipazione delle amministrazioni competenti, coordinate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il compito di individuare, con riferimento a quanto riportato nella relazione dello studio condotto dall'Osservatorio, i criteri per l'imposizione degli OSP sulle tratte di cabotaggio marittimo, in conformità alle disposizioni del regolamento (CEE) n. 3577/92 e ai criteri per la determinazione degli OSP indicati dalla deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 111/2007. L'imposizione di OSP è fatta su base non discriminatoria per tutti gli armatori europei ed è limitata alle esigenze relative ai porti che devono essere serviti, alla regolarità, alla continuità, alla frequenza, alla capacità di fornitura del servizio, alle tariffe richieste ed all'equipaggio della nave. La conferenza di servizi, entro il 31 dicembre 2018, rende le proprie conclusioni e indica i porti che devono essere serviti in regime di continuità territoriale, la continuità, la regolarità e la frequenza del servizio, la capacità degli armatori europei di fornire il servizio, la struttura tariffaria, le tipologie di merci trasportate per le quali sono previste tariffe agevolate. In riferimento alla struttura tariffaria, in particolare, si dispone che sia prevista una tariffa massima applicabile per ciascuna tratta per il trasporto di passeggeri, con o senza veicoli al seguito, e di merci, ridotta per passeggeri appartenenti a categorie agevolate quali giovani fino a 21 anni di età, anziani al di sopra di 70 anni di età, studenti universitari fino al compimento del 27° anno di età, per i residenti in Sardegna, per veicoli, carri o *container* vuoti, per specifiche categorie merceologiche trasportate e per veicoli a basso impatto ambientale. Le tariffe applicate per ciascuna tratta non sono differenziate in base al periodo dell'anno o al giorno della settimana. Si dispone, altresì, che gli OSP, validi per tutta la durata dell'anno, siano comunicati al Ministro delle infrastrutture

e dei trasporti. Il Ministro, con proprio decreto, indica la compensazione prevista, la data in cui gli OSP stessi diverranno obbligatori, il termine ultimo e le modalità di accettazione da parte degli armatori europei.

L'articolo 5 dispone che l'Autorità di regolazione dei trasporti, d'intesa con la regione Sardegna, definisca lo schema di bando per l'individuazione mediante gara europea degli armatori europei che stipuleranno il CSP per lo svolgimento dei servizi di collegamento in continuità territoriale con compensazione per ciascuna tratta di cabotaggio, nel caso in cui nessuna compagnia armatoriale europea abbia accettato gli OSP. Il bando, per garantire adeguata trasparenza, deve essere pubblicato nel sito *internet* istituzionale della regione Sardegna e in quello dell'Autorità di regolazione dei trasporti. La regione è incaricata di esperire la procedura di gara ad evidenza pubblica per individuare i contraenti del CSP, di fornire informazioni e di mettere a disposizione degli interessati, gratuitamente, la documentazione correlata alla gara stessa e agli OSP. Il CSP stipulato tra la regione Sardegna e gli armatori europei aggiudicatari della gara deve essere pubblicato in ogni sua parte nei rispettivi siti *internet*. Nel CSP sono indicati l'oggetto e la durata degli OSP; gli armatori europei e le relative rotte di cabotaggio marittimo; le caratteristiche delle navi impiegate su ciascuna tratta con particolare riferimento, tra le altre cose, all'età delle navi; la compensazione annua massima per ciascuna tratta, la descrizione del sistema di compensazione e i parametri per il calcolo; la natura dei diritti esclusivi o speciali eventualmente conferiti alle compagnie armatoriali; le disposizioni intese a prevenire ed eventualmente a recuperare le sovracompensazioni; il divieto per gli armatori europei aggiudicatari della gara di apportare modifiche societarie senza la previa comunicazione alla regione Sardegna; gli *standard* qualitativi generali e specifici del servizio e gli obiettivi di miglioramento; le clausole di salvaguardia e di rinegoziazione che possono essere previste in favore dei contraenti nel caso di significativo scostamento del contesto economico rispetto a quello esistente nel periodo della sottoscrizione contrattuale; le regole generali per l'applicazione della disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e dello scarico dei veicoli industriali; la possibilità di prevedere un numero limitato di ulteriori prestazioni di trasporto su tutte o su alcune delle tratte oggetto degli OSP allo scopo di soddisfare straordinarie esigenze sanitarie o di pubblico interesse e di rispondere a necessità di ordine pubblico; l'obbligo di applicare le norme vigenti in materia di composizione dell'equipaggio della nave, di coperture assicurative e di contratti collettivi di lavoro, nonché di osservare le norme europee e nazionali in materia di sicurezza e di formazione per il salvataggio a mare; le modalità di controllo della corretta attuazione del CSP; la misura delle sanzioni in caso di inadempimento e le condizioni di risoluzione secondo i princìpi del codice civile. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti notifica il contratto di servizio pubblico alla Commissione europea per la verifica della compatibilità con il regime dell'Unione europea e, ottenuto il consenso, approva e rende esecutivo il contratto con proprio decreto. Per l'erogazione della compensazione annua è prevista una suddivisione in quattro rate: il 20 per cento entro la fine del mese di marzo dell'anno di riferimento; il 40 per cento entro la fine del mese di giugno dell'anno di riferimento; il 20 per cento entro la fine del mese di settembre dell'anno di riferimento; il restante 20 per cento entro la fine del mese di dicembre dell'anno di riferimento. Per il primo anno la compensazione è riconosciuta in quota parte in relazione alla data di stipula del CSP.

L'articolo 6, relativo a controlli, inadempienze e sanzioni, affida alla regione Sardegna i compiti di vigilanza sulla corretta e puntuale attuazione del CSP.

Si dispone che la regione proceda a controlli trimestrali, effettuati secondo le modalità precisate nel CSP, al termine dei quali corrisponde le singole rate. I risultati della attività di vigilanza sono riportati in una relazione e pubblicati con cadenza trimestrale nel sito *internet* istituzionale

della regione. Sono altresì pubblicati con le medesime modalità i provvedimenti sanzionatori irrogati nel caso in cui con l'attività di vigilanza siano riscontrate inadempienze. Nello svolgimento dell'attività di vigilanza la regione Sardegna è coadiuvata dall'Autorità di regolazione dei trasporti. Le compagnie armatoriali titolari del CSP si impegnano a rendere disponibili per l'attività di vigilanza le informazioni e la documentazione necessarie ai fini del buon esito dei controlli. Nel caso in cui dai controlli effettuati siano riscontrate gravi inadempienze rispetto alle disposizioni contenute nel CSP, l'erogazione della compensazione prevista per il trimestre di riferimento è sospesa senza che ciò comporti il riconoscimento di oneri finanziari, fermo restando l'obbligo per gli armatori europei titolari del CSP di assicurare la continuità del servizio. Sono precisate di seguito le gravi inadempienze che comportano la sospensione della compensazione: l'interruzione temporanea del servizio su una o più rotte di cabotaggio marittimo ovvero l'inosservanza degli orari, con ritardi nella partenza o nell'arrivo maggiori di 30 minuti rispetto all'orario stabilito in riferimento a oltre il trenta per cento dei collegamenti; l'impiego di navi con caratteristiche non conformi a quelle previste dal CSP e non in regola con i documenti di bordo; il mancato rispetto delle vigenti norme in materia di composizione dell'equipaggio della nave, di coperture assicurative e di contratti collettivi di lavoro, nonché delle norme in materia di sicurezza e di formazione per il salvataggio a mare; la sostituzione, temporanea o definitiva, delle navi utilizzate senza aver rispettato gli adempimenti previsti; il mancato rispetto degli *standard* qualitativi generali e specifici del servizio in riferimento a oltre il 30 per cento dei collegamenti; la mancata o ritardata presentazione della relazione economico-finanziaria, del bilancio di esercizio e del piano industriale. In caso di violazione degli obblighi contrattuali sono applicate sanzioni amministrative pecuniarie, la cui misura è indicata nel CSP. Si precisa che l'Autorità di regolazione dei trasporti, ai sensi della normativa vigente, è l'organismo responsabile dell'accertamento delle violazioni delle disposizioni del regolamento europeo relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e dell'irrogazione delle relative sanzioni. Si dispone inoltre che la sanzione amministrativa pecuniaria nel caso di mancata comunicazione preventiva delle modifiche societarie non può essere inferiore a un milione di euro. L'applicazione di sanzioni amministrative pecuniarie non costituisce pregiudizio per l'esercizio da parte della regione Sardegna del diritto di risoluzione del CSP per inadempimento. L'articolo 6 dispone, infine, che l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie o della sospensione della compensazione non esonera gli armatori europei da eventuali responsabilità verso terzi e che l'importo delle sanzioni amministrative pecuniarie è prelevato dalle sovvenzioni da erogare o, in via sussidiaria, dalla cauzione.

L'articolo 7 dispone che entro il mese di aprile di ogni anno gli armatori europei incaricati dello svolgimento dei servizi di trasporto marittimo da e per la regione Sardegna trasmettano alla regione Sardegna una dettagliata relazione economico-finanziaria relativa all'esercizio dei collegamenti su ciascuna rotta di cabotaggio marittimo, il bilancio di esercizio, certificato da una società di revisione contabile, e il piano industriale.

L'esercizio dei compiti di vigilanza tecnica e amministrativa (articolo 8), a terra e a bordo, è affidato al personale della regione Sardegna e, ove competente, al personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Al fine dell'effettuazione delle ispezioni il personale incaricato, che può chiedere di essere affiancato, di volta in volta, dal personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Corpo delle capitanerie di porto, ha facoltà di accedere presso tutti gli uffici delle società armatoriali e a bordo delle navi, nonché di prendere visione di tutti gli atti e della documentazione necessari all'esercizio dei compiti assegnati. Le attività di vigilanza sono svolte dalle amministrazioni competenti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie

e strumentali disponibili a legislazione vigente.

L'articolo 9 è di grande rilevanza perché dispone l'istituzione, presso il Ministero dell'economia e delle finanze, del Fondo per la continuità territoriale marittima della Sardegna, con una dotazione pari a 80 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2020. Gli oneri derivanti dall'applicazione del CSP sono a carico della regione Sardegna. Al fine di garantire la continuità territoriale marittima della Sardegna, rimuovendo gli ostacoli derivanti dalla condizione di insularità, e di assicurare il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale dell'isola, è altresì previsto un contributo dello Stato nella misura di complessivi 80 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2020.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

(Oggetto e finalità).

1. La presente legge, in conformità alle disposizioni del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo), di seguito denominato « regolamento (CEE) n. 3577/92 », nel rispetto dei princìpi del diritto dell'Unione europea e in conformità alla normativa nazionale vigente, disciplina la continuità territoriale marittima da e per la Sardegna nel trasporto di passeggeri e merci in riferimento ai servizi di cabotaggio tra i porti sardi e i porti continentali e insulari del territorio italiano, al fine di garantire il diritto alla mobilità dei cittadini sardi, rimuovendo gli ostacoli derivanti dalla condizione di insularità della Sardegna, e di assicurare il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale della stessa regione.

2. Le disposizioni della presente legge sono, in particolare, finalizzate ad assicurare servizi di trasporto marittimo da e per la regione Sardegna di passeggeri, con o senza veicoli al seguito, e di merci, caricate su veicoli, *container* o carri ferroviari, efficaci, efficienti, sicuri, sostenibili ed economicamente accessibili.

ART. 2.

(Definizioni).

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

a) armatori europei: gli armatori definiti ai sensi dell'articolo 2, numero 2), del regolamento (CEE) n. 3577/92;

b) contratto di servizio pubblico (CSP): un contratto concluso fra le autorità

competenti di uno Stato membro dell'Unione europea e un armatore europeo allo scopo di fornire alla collettività servizi di trasporto sufficienti, definito ai sensi dell'articolo 2, numero 3), del regolamento (CEE) n. 3577/92, che, in particolare, può comprendere:

1) servizi di trasporto conformi a determinate norme di continuità, regolarità, capacità e qualità;

2) servizi di trasporto complementari;

3) servizi di trasporto a determinate tariffe e condizioni, in particolare per talune categorie di passeggeri o per taluni percorsi;

4) adeguamenti dei servizi alle reali esigenze;

c) obblighi di servizio pubblico (OSP): gli obblighi che l'armatore europeo, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni, definiti ai sensi dell'articolo 2, numero 4), del regolamento (CEE) n. 3577/92;

d) cabotaggio marittimo con la Sardegna: i servizi di trasporto marittimo da e per la regione Sardegna, normalmente assicurati dietro compenso, di passeggeri, con o senza veicoli al seguito, e di merci, imbarcate su veicoli, *container* o carri ferroviari;

e) contabilità analitica: un sistema di contabilità certificata da società di revisione contabile per centri di costo e di ricavo che consenta di individuare costi e ricavi riferibili a ciascun servizio di trasporto utilizzando criteri oggettivi e trasparenti di allocazione dei costi e assicurando, anche attraverso la riclassificazione delle partite contabili, la piena e trasparente rispondenza al bilancio civilistico.

ART. 3.

(Osservatorio sul cabotaggio marittimo da e per la Sardegna).

1. Per assicurare l'attuazione delle finalità di cui all'articolo 1 e, in particolare, di

raccogliere, aggiornare e analizzare dati e informazioni per elaborare uno studio che consenta la realizzazione di un sistema di trasporto marittimo da e per la Sardegna efficiente, economicamente accessibile, non discriminatorio e sostenibile, che garantisca la continuità territoriale, superando gli ostacoli derivanti dalla condizione di insularità e assicurando alla popolazione sarda il pieno godimento del diritto alla mobilità, è istituito presso la regione Sardegna, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'Osservatorio sul cabotaggio marittimo da e per la Sardegna, di seguito denominato « Osservatorio ».

2. L'Osservatorio è coordinato dal presidente della regione Sardegna, si riunisce entro dieci giorni dalla sua istituzione e termina la propria attività entro sei mesi dalla prima convocazione, presentando al presidente della regione una relazione sullo studio elaborato ai sensi del comma 1. La relazione è pubblicata entro dieci giorni dalla presentazione nel sito *internet* istituzionale della regione Sardegna, nonché su quello del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. L'Osservatorio è composto da rappresentanti della regione Sardegna e delle regioni e degli enti locali nel cui territorio si collocano porti continentali e insulari interessati dai servizi di collegamento marittimo con la Sardegna, nonché da rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle pubbliche amministrazioni competenti, delle compagnie armatoriali europee e dei lavoratori del settore, delle associazioni degli armatori, nonché da esperti, accademici e studiosi nell'ambito del diritto della navigazione e dell'economia dei trasporti. L'Osservatorio svolge la propria attività senza nuovi o maggiori oneri per la pubblica amministrazione.

ART. 4.

(Conferenza di servizi).

1. Il presidente della regione Sardegna, entro trenta giorni dalla presentazione della relazione dell'Osservatorio, indice e

presiede una conferenza di servizi con la partecipazione delle amministrazioni competenti, coordinate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il compito di individuare, con riferimento a quanto riportato nella citata relazione, i criteri per l'imposizione degli OSP sulle tratte di cabotaggio marittimo, in conformità alle disposizioni del regolamento (CEE) n. 3577/92 e ai criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie nel settore dei servizi di cabotaggio marittimo di pubblico interesse indicati dalla 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.

2. L'imposizione di OSP è fatta su base non discriminatoria per tutti gli armatori europei ed è limitata alle esigenze relative ai porti che devono essere serviti, alla regolarità, alla continuità, alla frequenza, alla capacità di fornitura del servizio, alle tariffe richieste e all'equipaggio della nave, ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 3577/92.

3. La conferenza di servizi, entro il 31 dicembre 2018, rende le proprie conclusioni e indica:

a) i porti che devono essere serviti in regime di continuità territoriale, specificando per quali collegamenti il servizio di trasporto marittimo è da considerare servizio pubblico essenziale;

b) la continuità, la regolarità e la frequenza del servizio;

c) la capacità degli armatori europei di fornire il servizio, in riferimento anche alla solvibilità, alla regolarità del pagamento degli oneri tributari e previdenziali, nonché all'utilizzo di navi in possesso delle prescritte certificazioni, ai sensi della vigente normativa nazionale ed europea. Al fine di fornire una garanzia di esercizio per la corretta esecuzione del servizio gli armatori europei versano una cauzione di accettazione in riferimento a ciascuna linea, da svincolare entro i sei mesi successivi alla fine del servizio;

d) la struttura tariffaria, prevedendo una tariffa massima onerata applicabile per ciascuna tratta per il trasporto di passeggeri, con o senza veicoli al seguito, e di merci, che è ridotta per passeggeri appartenenti a categorie agevolate quali giovani fino a ventuno anni di età, anziani di età superiore a settanta anni, studenti universitari fino al compimento del ventisettesimo anno di età, per i residenti in Sardegna, per veicoli, carri o *container* vuoti, per specifiche categorie merceologiche trasportate e per veicoli a basso impatto ambientale. Le tariffe applicate per ciascuna tratta non sono differenziate in base al periodo dell'anno o al giorno della settimana;

e) le tipologie di merci trasportate per le quali sono previste tariffe agevolate.

4. Gli OSP stabiliti dalla conferenza di servizi, validi per tutta la durata dell'anno, entro quindici giorni dalla loro determinazione sono comunicati al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che, con proprio decreto da emanare entro trenta giorni dal ricevimento della comunicazione, indica la compensazione prevista, la data in cui gli oneri stessi diventano obbligatori, il termine ultimo e le modalità di accettazione da parte degli armatori europei. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti comunica le disposizioni adottate alla Commissione europea ai sensi dell'articolo 9 del regolamento (CEE) n. 3577/92.

5. Al fine di assicurare l'osservanza degli orari previsti dagli OSP per ciascuna tratta, agli armatori europei che accettano gli OSP è garantita, esclusivamente in relazione alle rotte di cabotaggio marittimo gestite in regime di servizio pubblico, la priorità nell'assegnazione degli accosti nel rispetto dei princìpi stabiliti dalla normativa vigente in materia e, in particolare, dal codice della navigazione e dal relativo regolamento per l'esecuzione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328.

ART. 5.

(Contratto di servizio pubblico).

1. Qualora entro il termine fissato per l'accettazione degli OSP di cui all'articolo 4,

comma 4, nessun armatore europeo abbia accettato di istituire servizi di cabotaggio marittimo per i collegamenti indicati, conformemente agli OSP imposti, l'Autorità di regolazione dei trasporti, d'intesa con la regione Sardegna, definisce lo schema di bando per l'individuazione mediante gara europea degli armatori europei al fine dell'affidamento mediante CSP dei servizi di trasporto marittimo in continuità territoriale con compensazione per ciascuna tratta di cabotaggio. La regione Sardegna e l'Autorità di regolazione dei trasporti pubblicano il bando di gara nei rispettivi siti *internet* istituzionali. La regione Sardegna è incaricata di esperire la procedura di gara ad evidenza pubblica per individuare i contraenti del CSP, di fornire informazioni e di mettere a disposizione degli interessati, gratuitamente, la documentazione correlata alla gara stessa e agli OSP.

2. La regione Sardegna stipula il CSP con gli armatori europei aggiudicatari della gara di cui al comma 1. Al fine di garantire adeguate pubblicità e trasparenza, il CSP è pubblicato in ogni sua parte nel sito *internet* istituzionale della regione Sardegna e in quello delle società aggiudicatarie. Nel CSP sono indicati:

a) l'oggetto e la durata degli OSP. La durata, nel rispetto del principio di proporzionalità, può essere fissata per un periodo massimo di sei anni;

b) gli armatori europei e le relative rotte di cabotaggio marittimo, nonché le garanzie da presentare per ciascuna tratta;

c) le caratteristiche delle navi impiegate su ciascuna tratta, con particolare riferimento alla lunghezza, alla velocità, alle tonnellate di stazza lorda, al pescaggio, ai metri lineari del garage, alla capacità dei *container* o dei vagoni ferroviari, alle sistemazioni per i passeggeri, alla capacità in metri lineari della stiva da riservare ai veicoli industriali e all'età. Le navi non devono avere comunque un'età superiore a diciotto anni, raggiunta la quale devono essere sostituite. La sostituzione delle navi utilizzate deve essere comunicata preventivamente alla regione Sardegna. Nella comunicazione alla regione Sardegna gli ar-

matori europei devono dimostrare che le nuove navi sono in possesso di tutti i requisiti previsti ai fini della loro utilizzazione. Anche nel caso di sopraggiunta necessità di sostituzione temporanea delle navi utilizzate deve essere fornita comunicazione alla regione Sardegna;

d) la compensazione annua massima per ciascuna tratta, la descrizione del sistema di compensazione e i parametri per il calcolo, riferiti ai singoli servizi di collegamento, i parametri per il controllo e per la revisione della compensazione, nonché gli interessi per l'eventuale ritardo nell'erogazione. 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 le imprese beneficiarie rispetto a imprese concorrenti. La compensazione annua è liquidata in quattro rate, così suddivise: il 20 per cento entro la fine del mese di marzo dell'anno di riferimento; il 40 per cento entro la fine del mese di giugno dell'anno di riferimento; il 20 per cento entro la fine del mese di settembre dell'anno di riferimento; il restante 20 per cento entro la fine del mese di dicembre dell'anno di riferimento. Per il primo anno la compensazione è riconosciuta in quota parte in relazione alla data di stipula del contratto di servizio. La prima rata è liquidata trascorsi tre mesi dalla sottoscrizione contrattuale;

e) la natura dei diritti esclusivi o speciali eventualmente conferiti alle compagnie armatoriali;

f) le disposizioni intese a prevenire ed eventualmente recuperare le sovracompensazioni;

g) il divieto per gli armatori europei aggiudicatari della gara di apportare modifiche societarie, con particolare riferimento alla titolarità, al controllo, alla sede sociale, all'oggetto e al capitale sociale, senza la previa comunicazione alla regione Sardegna, che effettua le necessarie verifiche di congruità delle modifiche richieste, esprimendo le proprie valutazioni entro

venti giorni dalla data di notifica delle stesse da parte della società armatoriale. Nel caso di parere negativo in merito all'effettuazione dell'operazione la regione Sardegna è autorizzata, entro i successivi dieci giorni, a recedere dal CSP e a indire una nuova gara, fermo restando l'obbligo per l'affidatario di assicurare, alle medesime condizioni, la continuità del servizio nelle more del nuovo affidamento;

h) gli *standard* qualitativi generali e specifici del servizio e gli obiettivi di miglioramento. Il CSP individua gli indicatori di qualità delle prestazioni rese all'utenza, definendo gli *standard* minimi di qualità dei servizi e gli obiettivi annuali di miglioramento dei predetti *standard* da riportare nelle carte di qualità dei servizi e da divulgare adeguatamente all'utenza;

i) le clausole di salvaguardia e di rinegoziazione che possono essere previste in favore dei contraenti nel caso di significativo scostamento del contesto economico rispetto a quello esistente nel periodo della sottoscrizione contrattuale;

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

m) la possibilità di prevedere un numero limitato di ulteriori prestazioni di trasporto su tutte o su alcune delle tratte oggetto degli OSP allo scopo di soddisfare straordinarie esigenze sanitarie o di pubblico interesse e di rispondere a necessità di ordine pubblico, previa autorizzazione della regione Sardegna, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti;

n) l'obbligo di applicare le norme vigenti in materia di composizione dell'equipaggio della nave, di coperture assicurative e di contratti collettivi di lavoro, nonché di osservare le norme europee e nazionali in materia di sicurezza e di formazione per il salvataggio a mare, nel rispetto, in particolare, della Convenzione internazionale sugli *standard* di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi, adottata dall'Organizzazione marittima internazionale a Londra il 7 luglio

1978, resa esecutiva dalla legge 21 novembre 1985, n. 739;

o) le modalità di controllo della corretta attuazione del CSP;

p) la misura delle sanzioni in caso di inadempimento e le condizioni di risoluzione secondo i princìpi del codice civile. Nel CSP è altresì contenuta una clausola risolutiva espressa ai sensi dell'articolo 1456 del codice civile con l'indicazione circostanziata dei gravi motivi che giustificano la risoluzione dello stesso.

3. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti notifica il CSP alla Commissione europea per la verifica della compatibilità con il regime dell'Unione europea e, ottenuto il consenso, approva e rende esecutivo il 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.

(Controlli, inadempienze e sanzioni).

1. La regione Sardegna vigila sulla corretta e puntuale attuazione del CSP procedendo a controlli trimestrali, effettuati secondo le modalità precisate nel CSP, al termine dei quali corrisponde le singole rate di cui all'articolo 5, comma 2, lettera *d)*. I risultati dell'attività di vigilanza sono riportati in una relazione e pubblicati con cadenza trimestrale nel sito *internet* istituzionale della regione. Sono altresì pubblicati con le medesime modalità i provvedimenti sanzionatori irrogati nel caso in cui con l'attività di vigilanza siano riscontrate inadempienze.

2. Nello svolgimento dell'attività di vigilanza la regione Sardegna è coadiuvata dall'Autorità di regolazione dei trasporti. Le compagnie armatoriali titolari del CSP si impegnano a rendere disponibili per l'attività di vigilanza le informazioni e la documentazione necessarie ai fini del buon esito dei controlli.

3. Nel caso in cui dai controlli effettuati siano riscontrate gravi inadempienze, definite ai sensi del comma 4, rispetto alle disposizioni contenute nel CSP, l'erogazione della compensazione prevista per il trimestre di riferimento è sospesa senza che ciò comporti il riconoscimento di oneri finanziari, fermo restando l'obbligo per gli armatori europei titolari del CSP di assicurare la continuità del servizio.

4. Fatti salvi i casi di forza maggiore, costituiscono gravi inadempienze:

a) l'interruzione temporanea del servizio su una o più rotte di cabotaggio marittimo ovvero l'inosservanza degli orari, con ritardi nella partenza o nell'arrivo maggiori di 30 minuti rispetto all'orario stabilito in riferimento a oltre il 30 per cento dei collegamenti;

b) l'impiego di navi con caratteristiche non conformi a quelle previste dal CSP e non in regola con i documenti di bordo;

c) il mancato rispetto delle norme vigenti in materia di composizione dell'equipaggio della nave, di coperture assicurative e di contratti collettivi di lavoro, nonché delle norme vigenti in materia di sicurezza e di formazione per il salvataggio a mare;

d) la sostituzione, temporanea o definitiva, delle navi utilizzate senza aver rispettato gli adempimenti di cui all'articolo 5, comma 2, lettera *c)*;

e) il mancato rispetto degli *standard* qualitativi generali e specifici del servizio in riferimento a oltre il 30 per cento dei collegamenti;

f) la mancata o ritardata presentazione della relazione economico-finanziaria, del bilancio di esercizio e del piano industriale di cui all'articolo 7.

5. In caso di violazione degli obblighi contrattuali sono applicate sanzioni amministrative pecuniarie la cui misura è indicata nel CSP.

6. Ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, e del regolamento di cui al comunicato dell'Autorità di regolazione

dei trasporti 27 ottobre 2015, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 250 del 27 ottobre 2015, l'Autorità di regolazione dei trasporti è l'organismo responsabile dell'accertamento delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, e dell'irrogazione delle sanzioni previste dal medesimo decreto legislativo.

7. Nel caso di mancata comunicazione preventiva delle modifiche societarie con particolare riferimento alla titolarità, al controllo, alla sede sociale, all'oggetto e al capitale sociale di cui all'articolo 5, comma 2, lettera *g)*, la sanzione amministrativa pecuniaria non può essere inferiore a un milione di euro.

8. L'applicazione di sanzioni amministrative pecuniarie non costituisce pregiudizio per l'esercizio da parte della regione Sardegna del diritto di risoluzione del CSP per inadempimento.

9. L'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie o della sospensione della compensazione non esonera gli armatori europei da eventuali responsabilità verso terzi.

10. L'importo delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al presente articolo è prelevato dalle sovvenzioni da erogare 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 gli armatori europei incaricati dello svolgimento dei servizi di trasporto marittimo da e per la regione Sardegna di cui al CSP trasmettono alla medesima regione:

a) una dettagliata relazione economico-finanziaria relativa all'esercizio dei collegamenti su ciascuna rotta di cabotaggio marittimo;

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

c) il piano industriale.

ART. 8.

(Vigilanza tecnica e amministrativa).

1. L'esercizio dei compiti di vigilanza tecnica e amministrativa, a terra e a bordo, è affidato al personale della regione Sardegna e, ove competente, al personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Nell'esercizio dell'attività di vigilanza il personale incaricato può chiedere di essere affiancato, di volta in volta, dal personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Corpo delle capitanerie di porto.

2. Al fine dell'effettuazione delle ispezioni di cui al comma 1, il personale incaricato ha facoltà di accedere presso tutti gli uffici delle società armatoriali e a bordo delle navi, nonché di prendere visione di tutti gli atti e della documentazione necessari all'esercizio dei compiti assegnati.

3. Le attività di cui al presente articolo sono svolte dalle amministrazioni competenti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

ART. 9.

(Copertura finanziaria).

1. Gli oneri derivanti dall'applicazione del CSP sono posti a carico della regione Sardegna. Al fine di garantire la continuità territoriale marittima della Sardegna, rimuovendo gli ostacoli derivanti dalla condizione di insularità, e di assicurare il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale della regione, è altresì previsto un contributo dello Stato nella misura di 80 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2020.

2. Ai fini di cui al comma 1 è istituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze il Fondo per la continuità territoriale marittima della Sardegna, con una

dotazione pari a 80 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2020.

3. Ai maggiori oneri di cui alla presente legge, pari a 80 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2020, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

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

PAGINA BIANCA

17PDL0044850