CAMERA DEI DEPUTATI N. 1525

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

MARINO, DEIANA, ALBERTO MANCA, PERANTONI, SCANU, VALLASCAS

Disciplina della continuità territoriale marittima nei trasporti di passeggeri e merci diretti in Sardegna o da essa provenienti

Presentata il 23 gennaio 2019

ONOREVOLI COLLEGHI ! – Con la presente proposta di legge si intende disciplinare il regime della continuità territoriale marittima di merci e passeggeri della Sardegna così da garantire ai residenti il pieno godimento del diritto alla mobilità, rimuovendo gli ostacoli derivanti dalla condizione di insularità che continuano a condizionare in negativo l'economia dell'isola. Essere isolani non può e non deve significare essere isolati. Se per la realizzazione del sistema della continuità territoriale aerea 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, per il trasporto marittimo, purtroppo, non è ancora stata approntata alcuna soluzione certa e duratura. La convenzione attualmente vigente, stipulata tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Compagnia italiana di navigazione Spa, per l'esercizio di servizi di collegamento marittimo in regime di pubblico servizio con le isole maggiori e minori, scadrà infatti il 18 luglio 2020. L'assenza di un sistema certo di trasporti marittimi efficaci, efficienti, sicuri, sostenibili ed economicamente accessibili ha creato nel tempo forti limitazioni allo sviluppo economico e sociale della Sardegna. Le norme dell'Unione europea consentono, tuttavia, la possibilità di imporre oneri di servizio pubblico a tutela del diritto alla mobilità dei residenti nell'isola. Abbiamo il dovere di tutelare i cittadini italiani, dovunque essi risiedano. Non abbiamo più scuse.

La presente proposta di legge si compone di otto articoli.

L'articolo 1 inquadra l'oggetto e la finalità dell'intervento, nel rispetto dei princìpi

del diritto dell'Unione europea e della normativa nazionale vigente richiamando, in particolare, le disposizioni del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernenti l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo). La necessità di assicurare il diritto alla mobilità fa sì che l'obiettivo sia quello di definire un contesto normativo completo volto a garantire la 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 elenca e definisce i concetti di: armatori europei, contratto di servizio pubblico (CSP), obblighi di servizio pubblico (OSP), cabotaggio marittimo con la Sardegna e contabilità analitica.

L'articolo 3 stabilisce la procedura per l'imposizione degli OSP e fissa le procedure per l'istituzione e la regolamentazione di una conferenza di servizi, preposta all'individuazione del contenuto dell'imposizione degli OSP sulle tratte marittime di cabotaggio nel rispetto della normativa europea.

Il contenuto degli OSP e del CSP è oggetto dell'articolo 4, nel quale si 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 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.

L'articolo 5, dedicato ai controlli e alle eventuali inadempienze, prevede che la regione Sardegna monitori la corretta e puntuale attuazione del CSP, procedendo a verifiche trimestrali effettuate secondo le modalità precisate nello stesso CSP. L'articolo prevede, inoltre, un'attività di coordinamento e cooperazione tra la regione Sardegna e l'Autorità di regolazione dei trasporti nell'adempimento dell'attività di vigilanza. In caso di riscontro di 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 all'armatore, fermo restando l'obbligo per gli armatori europei titolari del CSP di assicurare la continuità del servizio. Il *quantum* delle sanzioni amministrative pecuniarie applicate è indicato nel CSP. L'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie o della sospensione della compensazione non esonera gli armatori europei da eventuali responsabilità verso terzi e l'importo delle sanzioni amministrative pecuniarie è prelevato dalle sovvenzioni da erogare o, in via sussidiaria, dalla cauzione.

L'articolo 6 stabilisce che entro il mese di aprile di ogni anno gli armatori europei incaricati dello svolgimento dei servizi di trasporto marittimo da e per la Sardegna trasmettano alla regione una dettagliata relazione economico-finanziaria sull'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'articolo 7 è interamente dedicato alle disposizioni relative alla vigilanza tecnica e amministrativa e prevede, tra le altre cose, che l'esercizio dei compiti di vigilanza tecnica e amministrativa, anche attraverso ispezioni a terra e a bordo, sia 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-Guardia costiera.

L'articolo 8 disciplina, infine, la ripartizione delle competenze finanziarie imputando gli oneri derivanti dall'applicazione del CSP a carico della regione Sardegna. Prevede altresì un contributo dello Stato nella misura di 72.685.642 euro annui a decorrere dal 2020.

PROPOSTA DI LEGGE

—

Art. 1.

(Oggetto e finalità)

1. La presente legge, in conformità all'articolo 117 della Costituzione e al regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativo all'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 », disciplina la continuità territoriale marittima 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 soggetti residenti nella regione Sardegna, dei loro coniugi e dei loro parenti entro il primo grado nonché degli studenti entro il ventisettesimo anno di età, rimuovendo gli ostacoli derivanti dalla condizione di insularità della Sardegna e assicurando il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale della stessa regione.

2. Le disposizioni della presente legge sono volte, in particolare, a garantire 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 com-

petenti di uno Stato membro dell'Unione europea e un armatore europeo allo scopo di fornire alla collettività servizi di trasporto sufficienti e adeguati, rispondenti a criteri di continuità, regolarità, capacità e qualità e a determinate tariffe e condizioni, in particolare per talune categorie di passeggeri o per taluni percorsi, adeguando il servizio alle reali esigenze;

c) oneri di servizio pubblico (OSP): gli oneri che l'armatore europeo, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni, come 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 consente 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.

(Imposizione degli OSP)

1. Per assicurare la continuità territoriale marittima di passeggeri e merci, il presidente della regione Sardegna convoca una conferenza di servizi, di cui assume la presidenza, con il compito di individuare i criteri per l'imposizione degli OSP sulle tratte marittime di cabotaggio nel rispetto di quanto sancito dal regolamento (CEE) n. 3577/92 e dei criteri indicati dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) nella delibera n. 111/2007 del 9 novembre 2007, pubbli-

cata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 50 del 28 febbraio 2008.

2. L'imposizione degli OSP è formulata 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 e alle tariffe richieste ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 3577/92.

3. Alla conferenza di servizi di cui al comma 1 partecipano, oltre a rappresentanti della regione Sardegna, rappresentanti delle autorità di sistema portuali e delle autorità marittime interessate dal cabotaggio con la Sardegna, nonché delle amministrazioni centrali dello Stato individuate e coordinate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4. Gli OSP sono determinati con atto adottato dalla conferenza di servizi nei seguenti termini, evitando proroghe degli atti convenzionali in scadenza e interruzioni del regime di continuità:

a) entro il sesto mese antecedente alla scadenza della convenzione stipulata tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Compagnia italiana di navigazione Spa per l'esercizio di servizi di collegamento marittimo in regime di pubblico servizio con le isole maggiori e minori, stipulata ai sensi dell'articolo 1, comma 998, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e dell'articolo 19-*ter* del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166;

b) successivamente, entro il diciottesimo mese antecedente alla scadenza del CSP.

5. Nell'atto previsto dal comma 4 la conferenza di servizi determina:

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

b) i parametri relativi alla continuità, alla regolarità e alla frequenza del servizio;

c) i requisiti concernenti la capacità di fornire il servizio da parte degli armatori europei, anche con riferimento 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 e dell'Unione europea. Gli armatori europei versano una cauzione di accettazione in riferimento a ciascuna linea, da svincolare entro i sei mesi successivi alla fine del servizio, come garanzia per la corretta esecuzione 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. La tariffa è ridotta per i passeggeri appartenenti a categorie agevolate quali i giovani fino a ventuno anni di età, gli anziani di età superiore a settanta anni, gli studenti universitari fino al compimento del ventisettesimo anno di età, i residenti in Sardegna, i coniugi e i parenti entro il primo grado di soggetti 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.

6. 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, dopo aver consultato, ai sensi dell'articolo 9 del regolamento (CEE) n. 3577/92, la Commissione europea, con proprio decreto da emanare entro trenta giorni dal ricevimento della comunicazione, stabilisce la compensazione prevista, la data in cui gli oneri stessi diventano obbligatori, il termine entro cui gli armatori europei devono comunicare l'accettazione e le modalità per l'accettazione medesima.

7. Le frequenze del servizio stabilite dalla conferenza di servizi devono essere

garantite dagli armatori europei individualmente o congiuntamente.

8. Per assicurare il rispetto 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 e delle disposizioni vigenti dell'Unione europea in materia di accesso alle infrastrutture essenziali.

Art. 4.

(Contratto di servizio pubblico)

1. Qualora nessun armatore europeo, entro il termine fissato per l'accettazione degli OSP di cui all'articolo 3, comma 6, accetti 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 ai quali affidare, mediante CSP, lo svolgimento dei servizi di trasporto marittimo in continuità territoriale con compensazione per ciascuna tratta di cabotaggio. Per ciascuna tratta indicata dalla conferenza di servizi come soggetta agli OSP è previsto un singolo bando. La regione Sardegna e l'Autorità di regolazione dei trasporti pubblicano il bando di gara nei rispettivi siti *internet* istituzionali. La regione Sardegna esperisce la procedura di gara ad evidenza pubblica per individuare le parti contraenti del CSP, fornisce informazioni e mette gratuitamente a disposizione degli interessati la documentazione correlata alla gara stessa e agli OSP.

2. La regione Sardegna stipula il CSP con gli armatori 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, che, nel rispetto del principio di proporziona-

lità, 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 e i requisiti minimi 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 di trasporto di *container* o di vagoni ferroviari, alle sistemazioni per i passeggeri, alla capacità in metri lineari della stiva da riservare ai veicoli industriali e all'età, che comunque, non può essere superiore a diciotto anni, raggiunti i quali la nave deve essere sostituita con altra nave avente i requisiti previsti dal bando. La sostituzione deve essere programmata in modo da non causare interruzioni del servizio e deve essere comunicata preventivamente dall'armatore alla regione Sardegna. La medesima comunicazione deve essere effettuata anche ove si renda necessaria la sostituzione temporanea delle navi utilizzate;

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 del servizio. I parametri sulla base dei quali è calcolata la compensazione sono previamente definiti in modo obiettivo e trasparente, al fine di evitare che essa comporti un vantaggio economico atto a favorire le imprese beneficiarie rispetto alle imprese concorrenti. La compensazione annua è liquidata in quattro rate trimestrali;

e) la natura dei diritti esclusivi o speciali eventualmente conferiti agli armatori europei aggiudicatari dei CSP;

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

g) il divieto per gli armatori europei aggiudicatari della gara di apportare mo-

difiche societarie, con particolare riferimento alla titolarità, al controllo, alla sede sociale, all'oggetto e al capitale sociale, in assenza di comunicazione preventiva alla regione Sardegna, la quale 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, gli indicatori di qualità delle prestazioni rese all'utenza, 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 significativa variazione del contesto economico rispetto a quello esistente alla sottoscrizione del contratto;

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 in mare, nel rispetto, in particolare, della Convenzione internazionale sugli *standard* di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi, adottata a Londra dall'Organizzazione marittima internazionale il 7 luglio 1978 e resa esecutiva dalla legge 21 novembre 1985, n. 739;

o) la misura della cauzione da versare a garanzia del corretto adempimento degli obblighi contrattuali e le modalità di controllo della corretta attuazione del CSP;

p) la misura delle penali in caso di inadempimento e le condizioni di risoluzione secondo i princìpi del codice civile. Nel CSP è altresì contenuta, ai sensi dell'articolo 1456 del codice civile, una clausola risolutiva espressa 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 la disciplina 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. 5.

(Controlli, inadempienze e penali)

1. La regione Sardegna monitora la 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 4, 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.

2. Nell'adempimento dell'attività di vigilanza la regione Sardegna coopera con l'Autorità di regolazione dei trasporti. Al fine di consentire lo svolgimento dell'atti-

vità di vigilanza e controllo, i vettori europei titolari del CSP sono tenuti a rendere disponibili le informazioni e la documentazione necessarie.

3. Nel caso in cui, a seguito dei controlli effettuati, siano riscontrate gravi inadempienze rispetto agli obblighi contenuti 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 ai sensi del comma 3:

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, con riferimento a più del 30 per cento dei collegamenti;

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

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 in mare;

d) la sostituzione, temporanea o definitiva, delle navi utilizzate senza aver rispettato gli adempimenti di cui all'articolo 4, comma 2, lettera *c)*;

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

f) la mancata o ritardata presentazione della relazione economico-finanziaria, del bilancio di esercizio e del piano industriale, ai sensi dell'articolo 6.

5. In caso di violazione degli obblighi contrattuali sono applicate penali nella misura stabilita 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 4, comma 2, lettera *g)*, la penale di cui al comma 5 del presente articolo non può essere inferiore a un milione di euro.

8. L'applicazione di penali ai sensi del comma 5 non pregiudica l'esercizio del diritto di risoluzione del CSP da parte della regione Sardegna per inadempimento.

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

10. L'importo delle penali di cui al presente articolo è detratto dalle sovvenzioni da erogare o, in via sussidiaria, dalla cauzione.

Art. 6.

(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 con la regione Sardegna ai sensi del 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. 7.

(Vigilanza tecnica e amministrativa)

1. L'esercizio dei compiti di vigilanza tecnica e amministrativa, anche attraverso ispezioni 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 – Guardia costiera.

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 degli 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. 8.

(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 concesso alla regione Sardegna un contributo dello Stato nella misura di 72.685.642 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 territo-

riale marittima della Sardegna, con una dotazione pari a 72.685.642 euro annui a decorrere dall'anno 2020.

3. Ai maggiori oneri di cui alla presente legge, pari a 72.685.642 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

18PDL0056830