

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3279

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

MURA, META, FRANCESCO SANNA, CANI, CARLONI, FONTANELLI, MARCHI, MARROCU, MARCO MELONI, PES, GIOVANNA SANNA, SCANU, TIDEI, VALERIA VALENTE

Norme per garantire i collegamenti marittimi con la Sardegna

Presentata il 5 agosto 2015

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il trasporto marittimo rappresenta uno strumento per la continuità territoriale di passeggeri e di merci e ha, quindi, un alto valore strategico per lo sviluppo economico della Sardegna. Con la presente proposta di legge si intende definire un quadro normativo di riferimento che disciplini tale forma di continuità in relazione ai servizi di trasporto intermodale di cabotaggio fra i porti sardi e quelli continentali in grado di promuovere al meglio sia l'interconnessione con la rete primaria nazionale e centrale che il collegamento via mare tra i territori ferroviari inclusi nel Sistema nazionale integrato dei trasporti o in altre tratte.

L'intervento normativo viene attuato in armonia con l'articolo 117 della Costituzione e nel rispetto della normativa euro-

pea in materia, in particolare del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, e della decisione 2012/21/UE della Commissione, del 20 dicembre 2011, attraverso una fattiva collaborazione istituzionale e nel rispetto delle prerogative della regione autonoma Sardegna.

Una normativa speciale per la Sardegna, rispettosa delle disposizioni europee e nazionali che disciplinano la materia, che tiene presenti i principi di permanenza (l'insularità è un *handicap* costante nel tempo), discriminazione positiva (garantire autentica parità con le altre regioni mediante misure volte a bilanciare gli svantaggi) e proporzionalità (tenere conto delle differenti situazioni che sono certamente il ristretto mercato regionale ma anche e soprattutto la distanza degli scali sardi da quelli del continente che nel minimo è di

125 miglia nautiche – praticamente sette ore di navigazione – contro le appena 2 miglia della Sicilia) e finalizzata a garantire un'efficiente mobilità (efficace, sicura, sostenibile ed economicamente accessibile) delle persone e delle merci che rappresenta lo strumento fondamentale per conseguire uno sviluppo sostenibile con nuovi e migliori posti di lavoro.

Al di là delle implicazioni sul diritto alla mobilità dei residenti in Sardegna o di chi dalla Sardegna sia emigrato, il servizio pubblico di « continuità marittima » presenta strette connessioni con la realtà economica: i riflessi dei costi dei trasporti marittimi di passeggeri e di merci sono di tutta evidenza, sia per l'economia turistica e il suo indotto, sia per la produzione manifatturiera e agricola.

Un dato acquisito, del quale occorre tenere conto, è il cambiamento della tipologia dei traffici marittimi dei passeggeri, che sono stati ormai ampiamente superati dai traffici aerei, anche come modalità normale di soddisfacimento della domanda di mobilità dei residenti nell'isola e dei sardi residenti fuori dell'isola che vi facciano rientro per visite temporanee. Il trasporto marittimo di passeggeri per la Sardegna è ampiamente collegato al movimento turistico: ne è prova, infatti, l'incremento stagionale estivo delle linee e dei movimenti.

Negli ultimi quindici anni il dibattito sulla continuità marittima si è aggiunto a quello, per certi aspetti storico, della continuità aerea. Sono stati fatti passi in avanti ma tante aspettative sono rimaste prive della risposta che ci si attendeva, a fronte del perpetrarsi di schemi organizzativi dei collegamenti marittimi fra Sardegna e porti della penisola che apparivano ormai superati per incompatibilità con il diritto europeo e che non occorre reiterare, come invece si è sostanzialmente fatto per molti anni.

Il sistema dei collegamenti marittimi tra la Sardegna e la penisola può essere sinteticamente rappresentato in due direttrici naturali: la prima al servizio delle aree economicamente più forti, localizzate nelle estremità dell'isola, e la seconda tra le linee di costa più vicine. La prima direttrice è quella che coinvolge il sistema portuale dell'area cagliaritano e sassarese,

mentre la seconda è identificabile nel complesso sistema portuale dell'alta Gallura. La Sardegna è dotata di 11 infrastrutture portuali di grande e media dimensione, che possono essere divise nei seguenti subsistemi: Cagliari (porto commerciale, porto industriale e terminale petrolifero di Sarroch); Sulcis-Iglesiente (Portovesme e Sant'Antioco); Oristano; Porto Torres (porto commerciale e porto industriale); Olbia (porto commerciale e porto industriale) e Arbatax. Vi sono poi porti che si caratterizzano per l'intensa attività stagionale, a supporto degli scali principali (come Golfo Aranci, nella cui infrastruttura è presente un attracco dedicato al trasporto intermodale mare/ferrovia) e scali più piccoli, snodi del trasporto marittimo fra le isole della Sardegna (Santa Teresa di Gallura, La Maddalena, Carloforte e Calasetta).

Occorre evidenziare come negli ultimi anni in Sardegna si siano verificati alcuni fatti che hanno trasformato il comparto del trasporto marittimo tra l'isola e la penisola. Innanzitutto, la comparsa sul mercato di numerosi operatori privati che, in virtù della liberalizzazione del cabotaggio, hanno iniziato a svolgere servizi di collegamento ro-ro (dall'acronimo inglese *roll-on/roll-off*), passeggeri e merci, sulle principali rotte sarde. Rispetto a un quadro statico quale quello che si presentava fino alla metà degli anni novanta, nel quale gli operatori pubblici della società Tirrenia e delle Ferrovie dello Stato svolgevano un'attività di quasi monopolio, la situazione negli anni duemila ha presentato condizioni di pluralità fra soggetti pubblici e privati che hanno garantito un sostanziale ampliamento dell'offerta e per un breve periodo anche una diminuzione dei costi per i clienti. Ciò, da un lato, ha favorito l'utente, in quanto ha ampliato notevolmente l'offerta di corse giornaliere, orari, rotte e posti offerti e, dall'altro, ha introdotto *standard* di qualità a bordo sia nel tipo di natante che nelle strutture strettamente dedicate ai passeggeri (cabine, servizi igienici, spazi comuni, eccetera) molto più elevate rispetto a quelle della fine degli anni novanta.

Il presente intervento normativo vuole introdurre un sistema tariffario certo e trasparente, definito tenendo conto del-

l'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza e la produttività delle gestioni, la qualità del servizio e il contenimento dei costi.

I proponenti intendono introdurre una serie di disposizioni finalizzate ad assicurare un servizio di trasporto via mare (sia dei passeggeri con o senza veicoli al seguito, che delle merci, caricate su veicoli, *container* o carri ferroviari) efficiente, sicuro, sostenibile ed economicamente accessibile al fine di ridurre lo svantaggio strutturale permanente dovuto all'insularità. L'intervento normativo ha l'obiettivo di favorire le condizioni essenziali per conseguire una crescita sostenibile, una migliore qualità della vita e la coesione economica, sociale e territoriale.

Uno degli elementi centrali dell'intervento normativo è pertanto costituito dall'articolo 3 (Imposizione di obblighi di servizio pubblico) che prevede l'indizione di una conferenza di servizi, da parte del presidente della regione autonoma Sardegna, con il compito di individuare il contenuto dell'imposizione degli oneri di servizio pubblico (OSP) sulle tratte marittime di cabotaggio. Alla conferenza di servizi partecipano le regioni interessate delle rotte onerate e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. L'imposizione di OSP deve essere proporzionata all'obiettivo da perseguire ed effettuata in modo trasparente, con adeguata pubblicità e su base non discriminatoria nei confronti di tutti gli armatori europei. La conferenza di servizi, nel precisare i contenuti dell'OSP, dovrà indicare tra gli altri: *a)* i porti che devono essere collegati dalle tratte di cabotaggio; *b)* la regolarità, la continuità e la frequenza del servizio; *c)* la capacità degli armatori di prestare il servizio; *d)* le tariffe richieste; *e)* le prestazioni ambientali delle navi, anche in vista del rispetto dei limiti delle emissioni nel Mediterraneo; *f)* gli indicatori della qualità dei servizi di bordo.

La struttura tariffaria dovrà prevedere, in particolare, una tariffa massima onerata applicabile per le varie tratte nei confronti dei passeggeri e veicoli al seguito, veicoli commerciali, *container*, carri ferroviari su carrello con la previsione sia delle modalità di revisione della tariffa medesima sia dei meccanismi di efficien-

tamento volti a ridurre i costi del trasporto per l'utenza. La tariffa potrà essere differenziata ma non sospesa in vari periodi dell'anno e dei giorni della settimana, per alcune categorie di passeggeri, per le tratte di andata e ritorno, per i veicoli, carri o *container* vuoti, per categorie merceologiche trasportate o in altre forme di flessibilità purché non distorsive della concorrenza.

Gli OSP, stabiliti dalla conferenza di servizi, validi per tutta la durata dell'anno, seppure con articolazioni differenti, saranno imposti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che provvederà a pubblicarli nella *Gazzetta Ufficiale* indicando tutti gli elementi del contratto di servizi, la compensazione prevista, la data in cui gli oneri stessi diverranno obbligatori, il termine ultimo e le modalità di accettazione da parte degli armatori europei.

Qualora entro il termine fissato per l'accettazione degli oneri di cui all'articolo 3 nessun armatore europeo dovesse accettare di esercitare i servizi di trasporto sulle tratte di cabotaggio previste, conformemente agli OSP, la regione Sardegna potrà individuare tramite gara europea un unico armatore con il quale stipulare il contratto di servizio relativo a tali tratte (articolo 4). Si tratta di una procedura trasparente che prevede, nella stipula del contratto, la compensazione annua massima per ciascuna tratta. Oltre alla misura della compensazione dovranno essere indicati le procedure e tempi di liquidazione e gli interessi per l'eventuale ritardo nell'erogazione; la corresponsione della compensazione nell'anno di riferimento non potrà comunque superare l'80 per cento della misura prevista, mentre il restante 20 per cento sarà liquidato una volta effettuati i controlli sulla regolarità del servizio, e nel rispetto delle norme contrattuali, previdenziali ed assicurative ed accertato l'esito economico della gestione di ogni singola tratta.

Altro elemento che l'intervento normativo intende introdurre (articolo 4) è la possibilità per la regione, nel caso di modifiche societarie intervenute dopo la firma del contratto, di recedere dallo stesso, nel caso in cui, verificate le modifiche societarie intercorse (con particolare

riferimento alla titolarità, al controllo, alla sede sociale, all'oggetto e al capitale sociale), le stesse sono valutate non congrue al rispetto del contratto di servizio. Non si tratta — ovviamente — di imporre *ex lege*, nel contratto di servizio, una dissimulata clausola di gradimento ma di apprestare una tutela giuridica al permanere nel tempo dei requisiti che hanno reso possibile la partecipazione al bando e tutte le condizioni oggettive che hanno determinato l'aggiudicazione dei servizi.

Non meno rilevante è la disposizione relativa all'armatore europeo, alle tratte di cabotaggio interessate e alle garanzie da presentare per ciascuna tratta; il raggruppamento di linee, finalizzato ad attrarre operatori e ottenere economie di scala, sarà possibile nella misura in cui non dia adito a discriminazioni.

L'articolo 5 individua le deficienze, le inadempienze del servizio e le sanzioni. Fatti salvi i casi di forza maggiore, nello svolgimento dei servizi previsti dagli OSP costituiscono gravi deficienze e inadempienze, tra gli altri: *a)* l'interruzione temporanea di una o più tratte o l'inosservanza degli orari, oltre 40 minuti dall'orario stabilito, per oltre il 30 per cento dei viaggi; *b)* l'esercizio delle linee con navi non conformi alle caratteristiche e all'età indicate per il servizio da svolgere; *c)* l'impiego di navi non in regola con i documenti di bordo o con gli equipaggi; *d)* la sostituzione di navi senza autorizzazione regionale di cui all'articolo 4; *e)* il peggioramento della qualità del servizio; *f)* il rifiuto di effettuare viaggi straordinari; *g)* inadempienze in materia di trattamenti retributivi, contributivi e assicurativi relativi al personale sia imbarcato che di terra.

Si tratta di una serie di prescrizioni che hanno il preciso obiettivo di impedire che le compagnie di navigazione aggiudicatarie

conoscano in anticipo le conseguenze di eventuali comportamenti e azioni che si ripercuotono negativamente sull'efficienza del trasporto e la qualità del servizio, anche in riferimento al trattamento economico dei lavoratori imbarcati ai quali vanno garantiti tutti i diritti previsti dalle norme di legge.

In caso di fatti di particolare gravità rispetto all'osservanza degli obblighi previsti dalla convenzione potrà essere sospeso il pagamento della compensazione per tutta la durata dell'inadempienza senza che ciò comporti il riconoscimento di oneri finanziari.

Al fine di controllare ed evitare la sovracompensazione dei costi derivati dal *gap* insulare, le compagnie armatoriali aggiudicatarie del servizio pubblico dovranno far pervenire alla regione Sardegna una relazione economico-finanziaria per ciascuna rotta con indicato il movimento della navigazione verificatosi in ciascuno dei mesi dell'anno considerato (articolo 6). In considerazione del fatto che l'insularità rappresenta una condizione di differenziazione permanente della Sardegna quale parte del territorio nazionale nell'esercizio del diritto alla mobilità stabilito dall'articolo 16 della Costituzione e che l'effettività del diritto alla circolazione delle persone e delle merci è uno degli strumenti fondamentali per il conseguimento della crescita economica, il costo del sistema di continuità territoriale marittima, per tutta la durata del contratto di servizio, è in capo allo Stato.

La copertura finanziaria del servizio è assicurata mediante un contributo aggiuntivo a quello previsto dalla regolazione dei rapporti fra Stato e regione previsto dall'articolo 8 della legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3, recante lo statuto speciale per la Sardegna.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Oggetto e finalità).

1. La presente legge, in conformità all'articolo 117 della Costituzione e nel rispetto dei principi della normativa dell'Unione europea in materia e, in particolare, del 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 con la Sardegna riferita ai servizi di trasporto di cabotaggio tra i porti sardi e quelli continentali, in grado di promuovere l'interconnessione della regione Sardegna con le infrastrutture di trasporto incluse nella rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e con le principali infrastrutture di trasporto nazionali.

2. I servizi di trasporto via mare per la regione Sardegna, sia dei passeggeri, con o senza autoveicoli al seguito, sia delle merci, caricate su veicoli, *container* o carri ferroviari, assicurano livelli di efficienza, efficacia, sicurezza, sostenibilità ambientale ed accessibilità economica al fine di ridurre lo svantaggio strutturale permanente dovuto all'insularità e di favorire le condizioni essenziali per conseguire una crescita economica sostenibile e la coesione sociale e territoriale.

3. Ai servizi di trasporto di cui al comma 2 si applica un sistema tariffario certo e trasparente, definito tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza, la qualità del servizio e il contenimento dei costi.

ART. 2.

(Definizioni).

1. Ai fini della presente legge si intendono per:

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

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

c) contratto di servizio pubblico (CSP), il contratto stipulato tra l'autorità competente e un armatore europeo allo scopo di fornire alla collettività servizi di trasporto sufficienti e adeguati, che rispondano a criteri di continuità, regolarità, capacità e qualità e, ove necessario, servizi di trasporto a determinate tariffe e condizioni, in particolare per talune categorie di passeggeri o per taluni percorsi;

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

e) contabilità analitica, un sistema di contabilità, certificata da società di revisione contabile, in grado di fornire, con riferimento a ciascun collegamento di servizio pubblico esercitato, la rendicontazione analitica di costi e ricavi di competenza, la riconciliazione con i dati della contabilità civilistica, nonché la rilevazione delle grandezze economiche funzionali per le determinazioni tariffarie.

ART. 3.

(Imposizione di OSP).

1. Al fine di assicurare la continuità territoriale marittima di merci e di pas-

seggeri il presidente della regione Sardegna convoca e presiede una conferenza di servizi con il compito di individuare il contenuto dell'imposizione degli OSP sulle tratte marittime di cabotaggio in conformità alle disposizioni del regolamento (CEE) n. 3577/92 e ai criteri indicati dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) nella delibera n. 111/2007 del 9 novembre 2007, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 50 del 28 febbraio 2008. L'imposizione di OSP deve essere proporzionata all'obiettivo da perseguire ed effettuata in modo trasparente, con adeguata pubblicità e su base non discriminatoria nei confronti di tutti gli armatori europei.

2. La conferenza di servizi di cui al comma 1, alla quale partecipano le amministrazioni dello Stato coordinate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le regioni interessate dal cabotaggio con la Sardegna, rende le proprie conclusioni entro diciotto mesi della scadenza della convenzione per la continuità territoriale marittima della regione Sardegna vigente alla data di entrata in vigore della presente legge, nel precisare i contenuti dagli OSP, indica:

a) i porti che devono essere collegati in regime di continuità territoriale, indicando specificamente quelli in cui il servizio di trasporto è da considerare servizio pubblico essenziale, ai sensi dell'articolo 1, comma 2, lettera b), della legge 12 giugno 1990, n. 146;

b) la continuità, la regolarità e la frequenza del servizio, fermo restando che gli ultimi due requisiti possono essere anche soddisfatti collettivamente da tutti gli armatori europei che servono la stessa rotta;

c) la capacità degli armatori europei di prestare il servizio con particolare riguardo alla solvibilità, all'assenza di debiti fiscali o contributivi, all'utilizzo di navi in possesso delle certificazioni relative alla nave e agli impianti con specifico riferimento alle motorizzazioni *bifuel*, all'uso di combustibile a basso tenore di zolfo e, in

via preferenziale del gas naturale liquefatto, alle misure di efficienza energetica con particolare riferimento al piano di gestione dell'efficienza energetica della nave, al trattamento delle acque di zavorra e alla minimizzazione del *biofouling*. Al fine di garantire l'affidabilità del vettore marittimo può essere prevista una cauzione di accettazione riferita a ciascuna linea, da svincolare entro sei mesi successivi alla fine del servizio;

d) la struttura tariffaria, prevedendo una tariffa massima onerata applicabile per le varie tratte nei confronti dei passeggeri e dei veicoli al seguito, dei veicoli commerciali, dei *container* e dei carri ferroviari, che può essere differenziata rispetto ai diversi periodi dell'anno e ai giorni della settimana, per alcune categorie di passeggeri, per le tratte di andata e ritorno, per i veicoli, carri o *container* vuoti, per categorie merceologiche trasportate o mediante altre forme di flessibilità e successive modalità di revisione, anche ai fini dell'introduzione di meccanismi di efficientamento volti a ridurre i costi del trasporto per l'utenza.

3. Gli OSP, stabiliti dalla conferenza di servizi, validi per tutta la durata dell'anno, entro quindici giorni dalla loro determinazione sono inviati al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che, con proprio decreto da emanare entro trenta giorni dal ricevimento della comunicazione da parte della regione Sardegna, provvede a pubblicarli nella *Gazzetta Ufficiale* indicando la compensazione prevista, la data in cui gli oneri stessi diverranno obbligatori, il termine ultimo e le modalità di accettazione da parte degli armatori europei. Del decreto il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti dà comunicazione alla Commissione europea ai sensi dell'articolo 9 del regolamento (CEE) n. 3577/92.

4. Al fine di garantire l'osservanza degli orari previsti dagli OSP per ciascuna tratta, agli armatori europei che accettano gli OSP è garantita, esclusivamente in relazione alle rotte gestite in regime di servizio pubblico, la priorità nell'assegna-

zione degli accosti nel rispetto delle procedure di competenza delle autorità portuali e marittime e dei principi stabiliti dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, dal codice della navigazione e dal relativo regolamento per l'esecuzione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328.

ART. 4.

(OSP).

1. Qualora entro il termine fissato per l'accettazione degli OSP del decreto di cui all'articolo 3, comma 3, nessun armatore europeo abbia accettato di esercitare i servizi di trasporto sulle tratte di cabotaggio previste, conformemente agli OSP, la regione Sardegna definisce uno schema di bando per l'individuazione tramite gara europea di un unico armatore europeo per ogni tratta con il quale stipulare un CSP con compensazione per le tratte di cabotaggio. Lo schema di bando è redatto conformemente ai criteri per la fissazione delle tariffe, per le condizioni minime di qualità per i diritti dei passeggeri previsti da un apposito protocollo, di intesa tra la regione Sardegna e l'Autorità di regolazione dei trasporti.

2. Il CSP stipulato tra la regione Sardegna e l'armatore europeo aggiudicatario della gara di cui al comma 1 indica:

a) l'oggetto e la durata degli OSP che, nel rispetto del principio di proporzionalità, può essere fissata in sei anni, estensibili fino a dodici se tale estensione risulta giustificata da criteri oggettivi quali la necessità di recuperare gli investimenti effettuati nell'esercizio del servizio di cabotaggio marittimo in condizioni operative normali;

b) l'armatore europeo, le tratte di cabotaggio interessate, anche mediante raggruppamento di linee, e le garanzie da presentare per ciascuna tratta;

c) le caratteristiche, con particolare riferimento alla lunghezza, alla velocità, alle tonnellate di stazza lorda, al pescag-

gio, 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 delle navi impiegate su ciascuna tratta. Le navi non devono avere comunque un'età superiore a diciotto anni, raggiunta la quale devono essere sostituite. La sostituzione, temporanea o definitiva, delle navi assegnate alle linee deve essere preventivamente comunicata alla regione Sardegna, dimostrando in modo specifico la presenza dei requisiti previsti nel CSP;

d) la compensazione annua massima per ciascuna tratta. Oltre alla misura della compensazione devono essere indicati le procedure e i tempi di liquidazione nonché gli interessi per l'eventuale ritardo nell'erogazione. La corresponsione della compensazione nell'anno di riferimento non può comunque superare l'80 per cento della misura prevista e il restante 20 per cento è liquidato dopo l'effettuazione dei controlli sulla regolarità del servizio e sul rispetto delle norme contrattuali, previdenziali e assicurative e dopo l'accertamento dell'esito economico della gestione di ogni singola tratta. La liquidazione deve comunque avvenire entro quattro mesi dal decorso dell'annualità contrattuale;

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

f) la descrizione del sistema di compensazione e i parametri per il controllo e per la revisione delle compensazioni. I parametri per il calcolo delle compensazioni, da definire in anticipo e secondo i principi stabiliti dal diritto dell'Unione europea, devono essere riferiti a ogni tratta considerata singolarmente anche nel caso di raggruppamento delle linee;

g) la possibilità, da parte della regione Sardegna, di verificare, entro venti giorni dalla data della comunicazione da parte dell'armatore europeo, la congruità, ai fini del rispetto di tutti gli elementi del CSP, di eventuali modifiche societarie che abbiano ad oggetto la titolarità, il controllo, l'oggetto e il capitale sociali. Nel

caso in cui la verifica abbia esito negativo, la regione Sardegna può, entro i successivi dieci giorni, recedere dal contratto e indire una nuova gara, fermo restando l'obbligo di prestazione del servizio fino al subentro dell'aggiudicatario della nuova gara;

h) le disposizioni intese a prevenire ed eventualmente recuperare le sovracompensozioni;

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

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

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

n) la possibilità di prevedere, con modalità concordate dalle parti, (presidente della regione Sardegna, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) un numero limitato di ulteriori prestazioni di trasporto su tutte o su alcune delle linee oggetto degli OSP, allo scopo di soddisfare straordinarie esigenze sanitarie o di pubblico interesse e rispondere a necessità di ordine pubblico.

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

ART. 5.

(Deficienze, inadempienze e sanzioni).

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

a) l'interruzione temporanea di una o più tratte o l'inosservanza degli orari, oltre 40 minuti dall'orario stabilito, per oltre il 30 per cento dei viaggi;

b) l'esercizio delle linee con navi non conformi alle caratteristiche e all'età indicate per il servizio da svolgere;

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

d) la sostituzione di navi senza aver rispettato gli adempimenti di cui all'articolo 4, comma 2, lettera c);

e) il peggioramento della qualità del servizio;

f) la mancata o la ritardata presentazione delle relazioni contabili e dei dati di cui all'articolo 6;

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

2. L'importo delle sanzioni amministrative pecuniarie per le deficienze o le inadempienze di cui al comma 1 è stabilito nel bando e precisato nel CSP. In caso di fatti di particolare gravità rispetto all'osservanza degli obblighi previsti dal CSP può essere sospeso il pagamento della compensazione per tutta la durata dell'inadempienza senza che ciò comporti il riconoscimento di oneri finanziari.

3. Nel caso di mancata comunicazione preventiva delle modifiche societarie che abbiano ad oggetto la titolarità, il controllo, l'oggetto e il capitale sociali, ai sensi dell'articolo 4, comma 2, lettera g), la sanzione amministrativa pecuniaria non può essere inferiore a un milione di euro.

4. L'applicazione di sanzioni amministrative pecuniarie per le deficienze o inadempienze di cui al comma 1 non costituisce pregiudizio per l'applicazione da parte della regione Sardegna del diritto di revocare il CSP per inadempimento con conseguente revoca delle compensazioni ancora da erogare e per l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria pari alla cauzione di accettazione.

5. L'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie o della revoca della convenzione non esonerano l'armatore europeo incaricato del servizio pubblico dalle eventuali responsabilità verso terzi.

6. L'importo delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al presente articolo è prelevato 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 l'armatore europeo incaricato dello svolgimento del servizio pubblico trasmette alla regione Sardegna:

a) una relazione economico-finanziaria per ciascuna rotta con indicato il movimento della navigazione verificatosi in ciascuno di mesi dell'anno considerato;

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

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

ART. 7.

(Vigilanza tecnica e amministrativa).

1. L'esercizio dei compiti di vigilanza tecnica e amministrativa, a terra e a bordo, è affidato a personale della regione Sardegna che può chiedere di essere affiancato, di volta in volta, da personale del

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Corpo delle capitanerie di porto.

2. Al fine dell'effettuazione delle ispezioni e dei controlli di cui al comma 1, il personale incaricato ha facoltà di accedere presso tutti gli uffici della società armatrice 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 previste a legislazione vigente.

ART. 8.

(Copertura finanziaria).

1. Al fine di assicurare la continuità territoriale con le modalità previste dalla presente legge, lo Stato eroga alla regione Sardegna, a decorrere dall'anno 2020, un contributo annuo pari a 72 milioni di euro.

2. In caso di cessazione dell'efficacia della convenzione vigente alla data di entrata in vigore della presente legge prima del termine di scadenza, la continuità territoriale con la Sardegna è garantita con le modalità previste dalla presente legge, a valere sulle risorse di cui all'articolo 19-ter, comma 16, lettera a), del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166.

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

PAGINA BIANCA

€ 1,00



17PDL0035350