

Atto Camera

Interpellanza urgente 2-00270 presentata da ALESSANDRA SIRAGUSA  
giovedì 15 gennaio 2009, seduta n.115

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere -  
premessi che:

la Tirrenia, con le sue controllate regionali Siremar, Caremar, Toremar e Saremar, ha esercitato un servizio pubblico di cabotaggio marittimo per le isole minori italiane in base a specifiche convenzioni scadute il 31 dicembre 2008;

la legge finanziaria per il 2007 (legge 27 dicembre 2006, n. 296) all'articolo 1, comma 998, ha predisposto la stipula di nuove convenzioni tra lo Stato e le società di cui sopra, con scadenza non anteriore al 31 dicembre 2012, al fine di predisporre e completare il processo di liberalizzazione del settore di cabotaggio marittimo privatizzando le società esercenti i servizi di collegamento essenziali;

il comma 999 prevede, nelle more della stipula delle suddette convenzioni e della verifica della loro compatibilità con il regime comunitario, l'applicazione delle convenzioni attualmente in vigore;

in data 18 giugno 2008, il Consiglio dei ministri nel Documento di programmazione economico-finanziaria per gli anni 2009-2013, ha confermato la volontà di attuare il processo di privatizzazione della Tirrenia;

il decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, all'articolo 57, ha attribuito alle Regioni le funzioni in materia di servizio pubblico di cabotaggio marittimo, che si svolgono all'interno del loro territorio, stabilendo, al comma 2, che le risorse attualmente previste nel bilancio dello Stato per il finanziamento dei contratti di servizio pubblico di cabotaggio marittimo sono, altresì, destinate alla compartecipazione dello Stato alla spesa sostenuta dalle Regioni per l'erogazione di tali servizi;

lo stesso decreto, al fine di snellire l'iter procedurale per la privatizzazione, ha disposto la soppressione dell'obbligo per il Governo, sancito all'articolo 2 comma 192, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, di presentare alle competenti Commissioni parlamentari, preventivamente alla privatizzazione, il piano industriale della Tirrenia, ai fini dell'espressione del relativo parere;

l'articolo 57 del decreto sopra citato ha stabilito anche la cessione gratuita delle società regionali controllate dalla Tirrenia alle rispettive Regioni di competenza, su richiesta delle stesse, da effettuarsi entro 120 giorni dall'entrata in vigore del suddetto decreto;

il Consiglio dei ministri ha deliberato, nella seduta del 6 novembre 2008, la definizione dei criteri

per il passaggio in mano privata della Tirrenia che avverrà in tempi non brevi, quindi lo stesso Governo avanzerà alla Commissione europea una richiesta di proroga dell'attuale convenzione con l'impegno di arrivare alla dismissione della società entro il 2009;

per quanto sopra il Ministero dell'economia e delle finanze vista la complessità dell'operazione ha chiesto alla Commissione europea il mantenimento dell'attuale sistema regolatorio fino alla data del 31 dicembre 2009;

l'Unione europea, che sollecita e sovrintende al processo di privatizzazione, ha riconosciuto nel Trattato di Amsterdam la possibilità di una deroga per le realtà insulari e periferiche: in particolare, con riferimento all'articolo 158, la Conferenza intergovernativa ha approvato la dichiarazione n. 30 sulle regioni insulari, allegata al Trattato, nella quale si riconosce che queste realtà soffrono, a motivo della loro insularità, di svantaggi strutturali il cui perdurare ostacola lo sviluppo economico e sociale;

alla luce degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi, si è definito che «un obbligo di servizio pubblico può essere imposto per garantire servizi regolari verso porti che collegano regioni periferiche della Comunità o rotte poco servite e considerate vitali per lo sviluppo economico delle regioni interessate, nei casi in cui il libero gioco delle forze di mercato non garantirebbe un sufficiente livello del servizio»;

mediante l'osservanza di questi obblighi si mira a garantire il rispetto del principio di continuità territoriale e un livello sufficiente di servizi regolari di trasporto verso le isole minori, in modo da soddisfare le esigenze di sviluppo economico e sociale di queste ultime;

in ragione di ciò, la Commissione europea ha chiaramente affermato che il sistema di convenzioni pubbliche ai vettori marittimi può giustificarsi soltanto in riferimento a quelle linee, come quella relativa ai collegamenti con le isole minori, in cui il servizio non può essere svolto adeguatamente da imprese private;

secondo la giurisprudenza comunitaria, per aver diritto alla compensazione, gli obblighi di servizio pubblico devono essere fissati in anticipo e con precisione dalle autorità pubbliche, senza lasciare - all'impresa incaricata del servizio la libertà di determinare il numero delle frequenze da operare, ovvero di decidere autonomamente se le convenga o no prestare tale servizio in funzione del mercato;

in virtù del vigente quadro normativo i servizi di collegamento marittimo con le isole minori «debbono assicurare il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale delle aree interessate, ed in particolare del Mezzogiorno» (articolo 8, comma 1, della legge 20 dicembre 1974, n. 684);

«il numero delle linee, la periodicità dei collegamenti ed il tipo di naviglio debbono essere adeguati a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini, contribuendo a promuovere lo sviluppo socio-economico di ciascuna isola» (articolo 3 della legge 19 maggio 1975, n. 169);

le modifiche delle convenzioni vigenti sono ammesse solo quando «per esigenze economiche e sociali si ravvisi la necessità di migliorare il servizio» (articolo 4, comma 2, della legge n. 169 del 1975);

le isole della regione Sicilia, tutte abitate per l'intero anno, collocate in zone decentrate del Paese, hanno il diritto ad avere garantiti alcuni servizi essenziali per la loro sopravvivenza civile e sociale, in primis quelli di collegamento marittimo;

allo stato attuale non esistono le condizioni per garantire un'attività di cabotaggio di natura privatistica e rimane pertanto necessario, un sostegno pubblico a questo servizio decisivo sia per la qualità della vita dei cittadini sia per lo stesso sviluppo socio-economico delle isole siciliane;

il principio della continuità territoriale e la domanda di mobilità dei cittadini delle isole minori siciliane, a garanzia del soddisfacimento dei bisogni primari del cittadino (salute, istruzione, sicurezza, giustizia, lavoro), è stabilito dall'articolo 3 della Costituzione e dal trattato di Amsterdam;

non esistono le condizioni per garantire un'attività di cabotaggio di natura privatistica, tanto che anche gli operatori privati attualmente presenti sul territorio, nonostante operino su tratte commercialmente appetibili, riescono a garantire il servizio soltanto grazie ad un sostanzioso contributo pubblico, erogato dalla Regione Siciliana;

il collegamento Eolie-Napoli rappresenta da quasi un secolo il sostegno e lo sviluppo socioeconomico delle popolazioni dell'intero arcipelago e di alcune comunità che sono cresciute nella consapevolezza di tale collegamento;

attraverso programmi di finanziamento e sviluppo comunitari (488, patti territoriali eccetera), gli imprenditori isolani hanno sostenuto notevoli investimenti per la realizzazione di strutture turisticoricettive e commerciali che presuppongono il miglioramento dei servizi di collegamento esistenti al momento in cui tali investimenti sono stati pianificati ed attuati;

la disastrosa gestione degli ultimi anni (soprattutto quella relativa agli anni 2007 e 2008) da parte della Siremar ha portato alla soppressione di diverse linee di aliscafi e navi procurando disagi notevoli a cittadini e visitatori delle Isole Eolie, tra i quali la soppressione parziale, da circa due

mesi, delle linee C6 e C2, alcune delle quali rientrano tra quelle previste dal piano della protezione civile per i casi di evacuazione degli abitanti delle isole in caso di rischio sismico legato all'attività vulcanica;

i servizi appaltati, con contratto quinquennale, ai vettori privati N.G.I. e UsticaLines sono ad integrazione di quelli erogati dalla Siremar, a supporto dello sviluppo socio-economico e (nel caso della N.G.I.) per poter assicurare il trasporto di carburante e merci pericolose;

i collegamenti erogati dai vettori privati hanno dimostrato in diverse occasioni di non essere sufficienti ed in grado di garantire i servizi nei termini previsti;

la Siremar ha annunciato un taglio dei collegamenti marittimi a partire dal 14 gennaio 2009;

tale annuncio ha creato grande allarmismo e preoccupazione tra gli abitanti delle isole siciliane; numerose le iniziative di protesta promosse dalle amministrazioni locali che hanno avuto luogo; anche i sindacati, si sono mobilitati per difendere ben 500 posti di lavoro a rischio;

l'8 gennaio 2009 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, ha incontrato l'assessore regionale ai Trasporti della Regione Siciliana, Titti Bufardecì, ed i sindaci delle Isole Eolie, Egadi, di Pantelleria ed Ustica;

in tale incontro il Ministro Matteoli ha annunciato - così come ripreso dalle agenzie di stampa - che chiederà alla Siremar di mantenere i collegamenti con le isole minori in attesa che un tavolo tecnico di cui faranno parte dicastero, Tirrenia, Regione Siciliana e sindaci, convocato per il 20 gennaio, troverà una soluzione definitiva;

sempre in riferimento all'incontro sopra citato il Vice presidente della Regione siciliana e assessore ai Trasporti, Titti Bufardecì, ha dichiarato (ANSA dell'8 gennaio 2009): «Il Ministro Matteoli ha assicurato che garantirà, in sede comunitaria, la proroga. Le risorse per garantire i servizi sono disponibili. Si tratta di 46 milioni di euro, somme aggiuntive che il Ministro Matteoli farà in modo che vengano assegnate alle esigenze dei servizi per le isole minori prima che ad altre destinazioni. Una scelta logica, anche tenuto conto che si tratta di risorse attinte dai Fas, i fondi aree sottoutilizzate, e quindi destinati alla regione»;

in data 10 gennaio 2009 il quotidiano La Sicilia ha pubblicato un articolo-intervista al Sottosegretario alla presidenza del Consiglio con delega al Cipe, Gianfranco Micciché - dal titolo «Strategia del pistacchio. Micciché va all'attacco» - nella quale il sottosegretario dichiara, con riferimento al Ministero dell'Economia, che: «Non più tardi di due mesi fa, è stata prelevata una cifra enorme per evitare il fallimento della Tirrenia. Ieri, è stato detto no al prelievo di 46 milioni di

euro per finanziare i collegamenti Siremar con le isole minori. Non hanno capito che in queste isole ci sono degli abitanti e che non sono dei villaggi turistici» -:

se non intenda assumere con urgenza opportune iniziative al fine di garantire il principio di continuità territoriale e la domanda di mobilità dei cittadini delle isole minori siciliane volta ad assicurare il soddisfacimento dei bisogni primari salute, istruzione, sicurezza, giustizia e lavoro nonché lo sviluppo di territori la cui economia si basa in larga parte sul turismo;

se non ritenga altresì opportuna la partecipazione del Ministero dell'economia al tavolo tecnico previsto per il 20 gennaio prossimo;

se non intenda riconoscere la perifericità alle isole minori della Sicilia affinché esse possano così accedere agli aiuti di Stato, come espressamente previsto dalla normativa europea in questi specifici casi;

se non intenda recuperare quanto previsto dalla legge 296 del 27 dicembre 2006 che, al comma 998 dell'articolo 1, prevedeva il rinnovo della convenzione con la SIREMAR sino al 31 dicembre 2012;

se non intenda in particolare considerare la tratta Eolie-Napoli come trasporto pubblico locale al pari dei collegamenti con Milazzo;

se risponda al vero quanto dichiarato dal Sottosegretario Micciché in merito al diniego espresso dal Ministro dell'Economia circa l'assegnazione di 46 milioni di euro, attinti dai fondi Fas, per i servizi alle isole minori;

se non intenda infine provvedere alla scorporo di Siremar da Tirrenia e la contestuale costituzione di una nuova società, come avvenuto nei giorni scorsi nella regione Campania.

(2-00270)

«Siragusa, Antonino Russo, Picierno, Calero Ciman, D'Antoni, Melandri, Burtone, Trappolino, Cardinale, Fontanelli, Pizzetti, Sani, Tocci, Fadda, Duilio, Touadi, Esposito, Pierdomenico Martino, Madia, D'Alema, Pes, Fassino, Sbroolini, Genovese, Berretta, Causi, Samperi, Peluffo, Mogherini Rebesani, Levi».