

O.D.G. sulla vendita della Tirrenia e sulla mancata attuazione di un piano di continuità territoriale passeggeri e merci nel cabotaggio marittimo da e per la Sardegna e, in particolare, per quanto concerne il Porto di Cagliari

premesse che

- Per svariati decenni, in Italia, il trasporto marittimo da e per la Sardegna è stato impostato su base monopolistica in favore del Gruppo Tirrenia, il quale per effetto di convenzioni sottoscritte con lo Stato ha svolto attività di “servizio pubblico” nelle tratte da e per la Sardegna, con la previsione di tariffe agevolate per residenti, numero, frequenza ed orari delle tratte e, perfino, l’anzianità delle unità navali destinate (vedi L. 684/74 e successive e relativi decreti attuativi).
- Il predetto sistema “convenzionato”, se da un lato per un lungo periodo ha determinato un valido sistema di continuità territoriale seppure con servizi progressivamente deficitari, dall’altro lato è divenuto inadeguato per effetto delle moderne esigenze di mobilità e per la progressiva liberalizzazione del mercato della navigazione a livello comunitario dal Reg. Ce n. 3577/92.
- In particolare la citata normativa comunitaria aveva previsto che, alla scadenza delle convenzioni vigenti tra imprese marittime e Stati Membri, questi ultimi procedessero a regolamentare le esigenze di “continuità territoriale” nel trasporto da e per le isole, attraverso contratti di servizio pubblico non “discriminatori” tra imprese con l’eventuale versamento di sovvenzioni pubbliche a tutti gli imprenditori comunitari che ne avessero fatto domanda.
- Lo Stato Italiano, a partire dalla legge n. 296/06, pur avendo individuato un percorso di privatizzazione delle società del gruppo “Tirrenia”, ha via via prorogato le convenzioni con le società di detto gruppo fino al termine del 31/12/2012 con il solo “correttivo” dell’apposizione di un “tetto” massimo alle sovvenzioni.
- Nelle more della procedura di privatizzazione della Tirrenia, con decreti ministeriali (tutti a firma del Ministro Matteoli) del 2008 e 2009, quest’ultima società, da un lato, è stata autorizzata ad agire in regime di libertà tariffaria nel periodo estivo da maggio a settembre sulle rotte più redditizie, Genova / Porto Torres e Olbia / Civitavecchia e, dall’altro lato, a cessare le seguenti linee:
 - linea veloce Fiumicino / Arbatax (in convenzione abolita dal 2009)
 - linea veloce Fiumicino / Golfo Aranci (fuori convenzione abolita dal 2009) .
 - linea merci Genova / Cagliari (in convenzione, disattivata da luglio 2008)

Con l’effetto di mantenere in servizio soltanto poche linee che, per quanto riguarda il porto di Cagliari, sono le seguenti:

Linee passeggeri:

- Palermo / Cagliari (settimanale)
- Civitavecchia / Cagliari (giornaliera con 2 approdi ad Arbatax)
- Napoli / Cagliari (settimanale)
- Cagliari / Trapani (settimanale)

Linee merci:

- Livorno / Cagliari (esasettimanale)
- Napoli / Cagliari (bisettimanale / trisettimanale)

considerato che

- per effetto della descritta situazione, si è verificato un anomalo innalzamento delle tariffe di tutti gli armatori (pubblici e privati) operanti nelle rotte da e per la Sardegna, con conseguente danno al settore turistico ed a quello di export nel continente del prodotto locale.
- A tale grave squilibrio della mobilità e di turbamento del mercato regionale, ha tentato di porre rimedio, l’amministrazione regionale, mediante il potenziamento della flotta Saremar, in passato operante soltanto nelle tratte interne alla Sardegna, che opera in concorrenza con i citati vettori, il che ha determinato un leggero calmiera dei prezzi, senza che peraltro i dati sugli spostamenti da e per la Sardegna abbiano visto un ritorno analogo rispetto a quelli registrati negli anni passati.

- A seguito di note vicende, in data 25/7/2011, nonostante fossero in corso delle trattative affinché la Regione potesse far parte della compagine societaria della C.I.N., veniva sottoscritto tra il Commissario della Tirrenia D'Andrea e la C.I.N. (costituita dalla cordata di imprenditori Aponte, Grimaldi e Onorato), per l'acquisizione del ramo d'azienda della Tirrenia costituito da 18 navi e relativo personale (c.ca 1.300 addetti) ad un costo di 380 milioni di euro di cui 200 cash ed il resto suddiviso in 3 *tranches* suddivise in 8 anni, il cui pagamento è condizionato al via libera da parte della Commissione Ue al mantenimento dei contributi pubblici di 72 milioni di euro all'anno per 8 anni. Con la conseguenza che, a fronte di un costo di 380 milioni per l'acquisto dell'intera Tirrenia, vi è un enorme vantaggio economico per la compagine azionaria della C.I.N., in quanto le (poche) rotte onerate le frutteranno il sicuro introito di 576 milioni di euro di denaro pubblico.

preso atto che

- con , l. n.144/99 (c.d. legge attili), all'art. 36, lo Stato italiano istituì (oltreché l'arcinota continuità territoriale aerea) un duplice sistema di continuità territoriale in ambito marittimo nel settore merci al quale l'amministrazione regionale non ha mai dato attuazione.
- Parimenti, benché, ai sensi dell'art. 1 della L. 296/06, con il quale è stata disposta la modifica dell'art. 8 dello Statuto speciale della Sardegna sulle entrate, a quest'ultima siano state trasferite le "*funzioni relative alla continuità territoriale*", con oneri a carico dello Stato fino al 2009, la Regione non ha mai attuato alcun provvedimento in tal senso, nonostante, con L.R. n.10 del 13/4/10, art. 2, siano stati stanziati i relativi fondi di € 8.000.000 all'annoper ciascuno degli anni dal 2010 al 2013;

reputato che

- sotto il profilo giuridico, paiono sussistere numerosi dubbi sulla legittimità della vendita Tirrenia a C.I.N., mentre sotto il profilo politico, ed anche a prescindere dal buon fine di tale vendita, è auspicabile che la Regione Sardegna ponga in essere senza indugio gli strumenti legislativi in essere al fine di perseguire un valido sistema di continuità territoriale, sulla base di quanto disposto dal reg. Ce n. 3777/92, così da permettere un miglior sviluppo della mobilità delle persone e degli scambi di servizi ed attività di impresa da e per la Sardegna ed, in particolare, del Porto di Cagliari

il Consiglio comunale,

mentre si impegna a promuovere ulteriori iniziative con il coinvolgimento di cittadini ed entità produttive

dà mandato al Sindaco ed alla Giunta

- a) a promuovere le opportune azioni in sede comunitaria per segnalare i dubbi e le possibili illegittimità relative alla vendita della Tirrenia a C.I.N.;
- b) a sollecitare nelle opportune sedi istituzionali la Regione affinché - oltre ad agire nelle opportune sedi amministrative e giudiziarie per far valere le eventuali illegittimità relative alla citata vendita della Tirrenia - si attivi senza indugio ad utilizzare gli strumenti legislativi sopra richiamati per lo sviluppo di un sistema di continuità territoriale passeggeri e merci, secondo le regole stabilite dal reg. Ce n. 3577/92, che garantisca un corretto sistema di mobilità in linea con i principi costituzionali;
- c) a farsi promotore con le altre amministrazioni della Sardegna di azioni comuni per favorire le richieste di cui al punto b) sull'attivazione di un sistema di continuità territoriale.

I Consiglieri

GIOVANNI DORE (seguono altre 25 firme): approvato con voto unanime dell'aula