

Oggetto: richiesta informazione - collegamento isole minori Caronte - SNS

1. La sigla della convenzione con la Compagnia delle isole per l'acquisizione di Siremar venne annullata per la partecipazione della regione nella società. Nella data della firma Caronte e tourist non era partecipata anche dal Fondo Italiano d'Investimento? **Il Consiglio di Stato ha riconosciuto come incompatibile con la normativa sugli aiuti di stato l'erogazione di una garanzia finanziaria da parte della Regione Siciliana a favore dell'aggiudicataria Compagnia delle Isole. Al tempo Il Fondo Italiano deteneva una partecipazione minoritaria, tramite un fondo di private equity, senza diritti di voto nella Caronte & Tourist spa. Nel mese di aprile 2016 la Caronte & Tourist formulò offerta di riacquisto delle azioni detenute dal Fondo e conseguentemente si definì l'uscita dello stesso. Comunque, la società che ha acquisito la Siremar è la Società di Navigazione Siciliana, partecipata dalla C&T al 40%**

2. A seguito dei bandi deserti per i traghetti, la Regione ha disposto l'obbligo per Caronte di svolgere il servizio in forza della convenzione ministeriale. I parametri economici concordati sono coerenti con quanto previsto dalla convenzione? Come è stato determinato il valore economico riconosciuto a Caronte?

**La Regione ha chiesto alla Società di Navigazione Siciliana (e non direttamente alla Caronte & Tourist) l'ampliamento del servizio per un periodo di tempo limitato. I parametri e le previsioni che regolano i servizi integrativi richiesti sono coerenti con quelli previsti dalla convenzione Siremar-SNS. Il corrispettivo è stato definito in base alle risultanze del Piano Economico Finanziario relativo ai servizi richiesti, oggetto di rendicontazione ed assoggettato, come la convenzione principale, alla costante verifica dei limiti di sovracompensazione.**

3. In data 25 maggio 2024, Caronte & Tourist ha ricevuto una condanna con divieto di contrarre con la Pubblica Amministrazione per un anno. Come è stato possibile, alla luce di ciò, procedere alla firma della convenzione con la Regione?

**La condanna è stata comminata non alla Caronte & Tourist S.p.a., bensì alla N.G.I. (Navigazione Italiana) s.p.a., dal 13.02.2017 fusa per incorporazione nella Caronte & Tourist Isole Minori S.p.a.. Tale condanna, intervenuta per fatti anteriori alla detta fusione, non ha riguardato gli amministratori della Caronte & Tourist Isole Minori (i quali sono stati assolti con formula piena), e non è definitiva, essendo stata impugnata in appello**

Il testo della convenzione ministeriale prevede penali in caso di mancato svolgimento del servizio?

**Sì, certo, la penale dipende dalle cause del mancato svolgimento del servizio.**

È previsto che, in caso di disservizi, la Regione trattenga fondi dalla convenzione ministeriale?

**E' previsto che, in caso di penali comminate ed accertate su tale convenzione, la compagnia rifonda lo Stato secondo le istruzioni di pagamento ricevute dal ministero. Nel caso dei servizi integrativi (convenzione di SNS con la Regione) è la Regione stessa che accerta ed eventualmente trattiene la penale.**

4. Per partecipare a bandi della regione c'è un limite di età per le navi?

**Non nell'ultima gara bandita.**

5. Se salta una corsa ministeriali la corsa viene pagata lo stesso?

**La corsa viene pagata solo se l'omissione della stessa dipende dalle cause di forza maggiore definite in convenzione. Tale previsione è alla base della quantificazione stessa del corrispettivo previsto per i servizi in convenzione, che appunto tiene forfettariamente conto di tali omissioni stabilendo un corrispettivo a miglio inferiore a quello di altri bandi. Resta in ogni caso fermo il controllo dell'equilibrio economico-finanziario determinato secondo i criteri della direttiva CIPE di cui alla delibera 111 del 9/11/2007 sui "Criteri per la**

**determinazione degli oneri di servizio pubblico” ed il conseguente divieto di sovracompensazioni.**

6. Se salta una corsa regionale la corsa viene pagata lo stesso?

**Il corrispettivo per le corse dei bandi regionali (contratti oggi andati deserti) è determinato sul 100% delle miglia previste dal servizio. Se salta una corsa (anche per cause di forza maggiore) la Regione trattiene dal corrispettivo il “costo variabile evitato” dal gestore, che è una porzione del costo del servizio.**

7. Chi decide se partire o restare in porto?

**La sicurezza in mare è una prerogativa di cui è responsabile, ultimo e unico, il comandante della nave. E' lui a prendere le decisioni in merito alla sicurezza della navigazione.**

8. Ci sono degli standard minimi che garantiscono la partenza?

**Come detto, il Comandante della nave è il responsabile ultimo della sicurezza della navigazione e decide se ci sono le condizioni per effettuare il viaggio. Tale decisione dipende usualmente da una pluralità di fattori. L'operato del Comando di bordo della nave, anche nella qualità di pubblico ufficiale rivestita, è soggetto alla valutazione dei competenti organi amministrativi, tra cui la Capitaneria di Porto.**

9. Per quale motivo, sul traghetto in servizio verso Ustica, viaggiano contemporaneamente merci pericolose e passeggeri?

**La compatibilità del trasporto delle merci, pericolose o meno, con i passeggeri è regolata in modo puntuale dalle normative di sicurezza vigenti. Tali norme hanno natura tassativa e regolano in modo dettagliato il settore. Oltre al Comando di Bordo, l'Autorità marittima verifica con attenzione il pedissequo rispetto delle stesse. Nel caso della linea di Ustica la Nave alterna servizi dedicati alla merce pericolosa con servizi senza tali limitazioni.**