

Compagnia delle Isole S.p.A



Compagnia delle Isole S.p.A.

Servizi di trasporto marittimo con le
isole minori della Sicilia - Convenzione
con il Ministero delle Infrastrutture e
Trasporti -

Premessa

Compagnia delle Isole esercisce i servizi di collegamento marittimo con le isole minori della Sicilia nel rispetto della Convenzione stipulata con lo Stato (Ministero delle Infrastrutture e Trasporti) nel luglio del 2012.

L'attività, svolta regolarmente in ogni giorno dell'anno, rappresenta la rete dei collegamenti essenziali necessaria per assicurare la mobilità delle popolazioni isolate e soddisfare la domanda turistica.

La Regione Siciliana ha da anni stipulato contratti di servizio con altri operatori per servizi integrativi, sia con traghetti sia con mezzi veloci, rispetto a quelli forniti da Compagnia delle Isole.

Quanto sopra per meglio comprendere le ragioni alla base della situazione di disagio che il settore navigazione veloce sta vivendo in questi giorni.

Il blocco seppure temporaneo, poco più di 48 ore, dei servizi marittimi integrativi, per quanto è dato sapere, discende da una diversa interpretazione dei risultati di gara che ha visto la Regione assegnare alla Ustica Lines l'espletamento di collegamenti dietro corrispettivo.

Nel quadro che si è delineato, Compagnia delle Isole, come in altre occasioni, chiamata dai Sindaci delle isole e dalla stessa Regione siciliana a intervenire per ridurre al massimo i disagi degli utenti ha svolto fino in fondo il proprio compito e ha risposto positivamente e immediatamente attivando in anticipo l'orario estivo dei collegamenti.

La situazione complessiva non può però considerarsi definitiva e merita attenzione da parte delle Autorità interessate per due motivi principali:

1. la vicenda Ustica Lines-Regione non è ancora definita.
2. Compagnia delle Isole, che oggi ha svolto il suo compito con estrema professionalità, è anch'essa soggetta a possibili cambiamenti a seguito di una sentenza del TAR del Lazio del 9 febbraio c.a. ; sentenza che ha capovolto il risultato della gara che aveva visto nel 2012 concludersi il processo di privatizzazione della Siremar in a.s. ;
3. La sentenza di cui trattasi ha introdotto nel sistema un elevato grado di incertezza futura. Infatti, in atto i servizi sono garantiti almeno fino al 30 settembre c.a. secondo l'attuale regime, ma poi potrebbero cambiare nuovamente con ripercussioni oggi non definibili.
4. Nel seguito si ritiene utile fornire una sintesi delle attività della società evidenziando i problemi a cui andrebbe data una risposta positiva senza peraltro modificare la struttura della Convenzione, ma solo interpretandola correttamente nel contesto del settore.

5. Più in particolare, è indispensabile per una corretta gestione delle attività concordare con l'Ente vigilante:
- la validità e compatibilità del concetto della equivalenza dei mezzi nautici utilizzati sulla relazione, cosa questa, peraltro, già stabilita e codificata nei contratti di servizio che la Regione Siciliana stipula con altri operatori per i servizi integrativi di quelli gestiti da Compagnia delle isole S.p.A.;
 - intervenire e rendere omogenee nei diversi porti le normative emanate dalle Autorità Portuali e dalle Capitanerie di Porto;
 - risolvere il problema della detraibilità dell'IVA sulle forniture di beni e servizi su navi che operano nel corto raggio (sotto osservazione UE).
 - rendere la convenzione a tutti gli effetti un contratto di servizio da assoggettare ad iva con le conseguenze del caso.
 - rivedere il quadro orario dei collegamenti, cosa anche prevista dalle norme della convenzione, per meglio coordinare le attività esistenti tra gli operatori.

Compagnia delle Isole S.p.A.

Presentazione

La Compagine Azionaria

Soci

Mediterranea Holding di Navigazione S.p.A.

Lauro.it S.p.A.

Isolemar S.r.l.

Davimar Eolia Navigazione S.r.l.

Navigazione Generale Italiana S.p.A.

Sicilia Occidentale Marittima S.r.l. con socio unico

Capitale sociale interamente sottoscritto : euro 21.480,263

Rapporti con Stato

1. La società ha sottoscritto una Convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti il 30 luglio 2012.
2. Il controllo dei servizi è stato successivamente trasferito alla Regione Siciliana;
3. La Convenzione regola nel dettaglio (linee da svolgere, frequenza giornaliera, tipologia dei mezzi da utilizzare, etc.) lo svolgimento dei servizi di collegamento marittimo con le isole minori siciliane a partire dal 1 agosto 2012 sino al 30 luglio 2024.
4. Per lo svolgimento del servizio la società riceve un **corrispettivo annuo di euro/mil. 55,7 determinato nel lontano 2009**, all'atto dell'avvio delle procedure di privatizzazione delle società esercenti i servizi marittimi di carattere regionale.

Fattori produttivi

Unità in flotta impiegate giornalmente per lo svolgimento dei servizi :

- n° 7 mototraghetti (di cui 2 veloci) e 2 unità di riserva;
- n° 7 aliscafi e 3 di riserva.

Personale impiegato:

n° 37 Amministrativi;

n° 450 Naviganti

Attività nautica consiste nell'effettuazione ogni anno di :

- n° 11.886 viaggi andata/ritorno;
- n° 772.230 miglia marine.

Produzione anno 2014 (n°)

- Passeggeri trasportati 1.549.516
- Auto al seguito 87.809
- Merci in metri lineari 303.747

Servizi plurigiornalieri svolti

Linee traghetti:

1. Milazzo-Vulcano-Lipari-Rinella-Panarea-Ginostra-Stromboli-Napoli e v.v.;
2. Milazzo-Vulcano-Lipari-Rinella-Salina e v.v.;
3. Milazzo-Vulcano-Lipari-Salina-Panarea-Ginostra-Stromboli e v.v.;
4. Milazzo-Vulcano-Lipari-Salina-Rinella-Filicudi-Alicudi e v.v.;
5. Lipari-Vulcano-Milazzo e v.v.;
6. Palermo-Ustica e v.v.;
7. Trapani-Favignana-Levanzo-Marettimo e v.v.;
8. Trapani-Favignana-Levanzo-Trapani;
9. Trapani-Pantelleria e v.v.;
10. Porto Empedocle-Linosa-Lampedusa e v.v.

Linee Aliscafi:

1. Milazzo-Vulcano-Lipari-Rinella-Salina e v.v.;
2. Milazzo-Vulcano-Lipari-Salina-Panarea-Ginostra-Stromboli e v.v.;
3. Milazzo-Vulcano-Lipari-Salina-Rinella-Filicudi-Alicudi e v.v.;
4. Lipari-Vulcano-Milazzo e v.v.;
5. Lipari-Rinella-Salina-Lipari;
6. Ustica-Palermo e v.v.;
7. Trapani-Favignana-Levanzo-Marettimo e v.v.;
8. Trapani-Favignana-Levanzo-Trapani;
9. Marettimo-Levanzo-Favignana-Trapani e v.v.

Problemi gestionali

I problemi insorti nella gestione dei servizi sono discendono da:

1. eccessiva rigidità della Convenzione:

- ✓ nessun grado di libertà per assicurare il miglior servizio possibile all'utenza sia essa residente che ordinaria/turistica: ogni minima modifica delle frequenze giornaliere sulle diverse relazioni di traffico va preventivamente concordata con l'Ente Controllante e ciò nel settore per le sue specificità è particolarmente complicato: si pensi ad una momentanea indisponibilità di un mezzo e ai conseguenti tempi per la sostituzione. Le regole marittime sono profondamente diverse e più complicate di quelle vigenti sulla terraferma;
- ✓ unità navali indicate in convenzione non sostituibili con altre equivalenti: ciò, per una interpretazione letterale della normativa, con conseguente applicazioni di penali. Nella sostanza l'Amministrazione richiede il rispetto della forma anche a dispetto di un servizio migliore offerto all'utenza e in particolare a quella residente che utilizza giornalmente i servizi. L'esclusività riservata ai cantieri Rodriguez per il tipo di aliscafi da utilizzare in convenzione crea problemi gestionali e costi elevati.

2. **oneri impropri** sostenuti per nello svolgimento dei servizi nei porti. Le normative applicate dalle diverse Autorità portuali per servizi similari nei diversi porti (costi delle operazioni tecnico/nautiche: rizzaggio e derizzaggio, stoccaggio merci, terminalisti, piazzaliti, antinquinamento, vigilanza antincendio, security e concessioni demaniali, etc.) e dalle ordinanze delle Capitanerie (ormeggio e disormeggio, battellieri, pilotaggio, rimorchio, ritiro rifiuti etc.) penalizzano fortemente la società che svolge il servizio regolare di linea che è obbligata a ricorrere a servizi, in alcuni casi, non giustificati dalla realtà operativa.
3. **Indetraibilità iva sugli acquisti.** Il recepimento della direttiva europea sul trattamento iva delle prestazioni e forniture a bordo di unità navali impiegate nella navigazione a corto raggio ha comportato un onere per la società di oltre 2,5 milioni di euro non previsto in sede di determinazione dell'importo annuo del corrispettivo di convenzione, con il conseguente venir meno del principio fondamentale dell'equilibrio economico della gestione. Ciò deriva dal mancato assoggettamento ad iva del corrispettivo: il contratto stipulato non è considerato, ai fini fiscali, come un contratto di servizio e come tale non è assoggettato ad iva. In altre parole, l'iva sugli acquisti da partita neutra si trasforma in un costo in parte non detraibile. Gli altri operatori del settore che svolgono i medesimi servizi, ma a contributo regionale non hanno lo stesso problema e quindi godono di un vantaggio economico non giustificabile.
4. **Una errata interpretazione di direttive UE**, in materia di trasporto passeggeri, sicurezza e fiscalità, sta portando ad ulteriori costi che rendono la bandiera italiana non competitiva rispetto ad altre bandiere europee (Malta, Portogallo- Madeira, Grecia, Cipro). Trattandosi di mercato aperto gli operatori non battenti bandiera italiana, hanno costi di gestione inferiori e quindi più competitivi in occasione di gare europee.