



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 2

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

**INDAGINE CONOSCITIVA SUL TRASPORTO
MARITTIMO E SULLA CONTINUITÀ TERRITORIALE**

296^a seduta: martedì 28 giugno 2011

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E**Audizione del Commissario straordinario di Tirrenia di Navigazione S.p.A. in amministrazione straordinaria Giancarlo D'Andrea**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 16, 17 e <i>passim</i>	* D'ANDREA	Pag. 4, 10, 15 e <i>passim</i>
CICOLANI (PdL)	15, 18		
FILIPPI Marco (PD)	20, 21		
MASSIDDA (PdL)	9		
SANCIU (PdL)	18, 22, 23		
* SANNA (PD)	12, 16, 17 e <i>passim</i>		

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Coesione Nazionale-Io Sud: CN-Io Sud; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Futuro e Libertà per l'Italia: Misto-FLI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il dottor Giancarlo D'Andrea, commissario straordinario di Tirrenia di Navigazione S.p.A. in a.s., il dottor Lorenzo Murrari, direttore affari generali e la dottoressa Maria Grazia Camerlengo, ufficio stampa.

I lavori hanno inizio alle ore 14,55.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del Commissario straordinario di Tirrenia di Navigazione S.p.A. in amministrazione straordinaria Giancarlo D'Andrea

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sul trasporto marittimo e sulla continuità territoriale, sospesa nella seduta del 21 giugno scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi prevista oggi l'audizione del commissario straordinario di Tirrenia di Navigazione S.p.A. in amministrazione straordinaria, dottor Giancarlo D'Andrea. Il commissario è accompagnato dal dottor Lorenzo Murrari, direttore affari generali, e dalla dottoressa Maria Grazia Camerlengo, dell'ufficio stampa. Ringrazio i nostri ospiti per aver accolto l'invito a relazionarci sulle condizioni del processo che riguarda Tirrenia di Navigazione.

Certamente al dottor D'Andrea sono note le questioni che hanno indotto la nostra Commissione a programmare questa audizione, così come le denunce che un'associazione dei consumatori ha fatto in ordine agli aumenti esagerati delle tariffe per i collegamenti con la Sardegna. La polemica politica che ne è scaturita ed i commenti sui *mass media* ci spingono a chiedere, anche in vista della stagione estiva ormai in arrivo, qualche spiegazione.

L'audizione è finalizzata a capire cosa sia accaduto dopo la gara, che ha visto come assegnatario un gruppo autorevole di imprenditori italiani, tra i quali la MSC di Aponte che, voglio dirlo da parlamentare ligure, è il numero due nel mondo, con più di 550 navi, quindi di per sé sarebbe una garanzia per la robustezza e la qualità del servizio. Ma tutto questo è oggetto dell'audizione, quindi non mi dilungo ulteriormente e lascio la parola al commissario straordinario di Tirrenia, pregandolo di depositare presso i nostri Uffici, se predisposta, anche una nota scritta.

D'ANDREA. Signor Presidente, dico subito, con riferimento alla sua introduzione e agli argomenti richiamati nell'invito a questa audizione, che come commissario straordinario potrò dare esito completo ed esauritivo solo sulle materie direttamente attinenti all'amministrazione straordinaria. Tengo a precisarlo, poiché gli argomenti di cui si sta parlando in questo momento riguardano ambiti molto diversificati, che vanno al di là delle competenze della amministrazione straordinaria.

Con questa premessa, leggerei una nota, che lascerò agli atti, sulla quale potremo aprire una discussione e approfondire quanto ritenuto necessario. Con riferimento all'indagine conoscitiva sul trasporto marittimo e sulla continuità territoriale avviata dalla Commissione, questa procedura di amministrazione straordinaria precisa che, nella informazione resa dagli organi di stampa e talvolta anche da esponenti di autorità pubbliche locali, sono state rappresentate circostanze di fatto non corrispondenti esaustivamente alla realtà delle situazioni.

In primo luogo, occorre precisare che la Tirrenia di navigazione in amministrazione straordinaria ha sempre operato ed opera nel pieno ed assoluto rispetto della convenzione di cui è titolare in regime di proroga. In particolare, tutte le rotte oggetto di convenzione sono operate normalmente e secondo le frequenze previste dagli obblighi convenzionali.

Tanto per richiamare alcuni precedenti, ricorderò che la privatizzazione della Tirrenia è stata avviata sulla base di un contesto normativo di riferimento che prevedeva lo svolgimento di attività di pubblicizzazione e di riferimento proprie di questo tipo di apertura al mercato. La norma di riferimento aveva previsto la possibilità di seguire in regime di *prorogatio* a gestire le convenzioni di cabotaggio. Queste convenzioni sono state prorogate in due fasi successive, l'ultima dopo che la precedente fase della gara di apertura al mercato della Tirrenia, ad agosto dello scorso anno, non ebbe effetto, per la prosecuzione di questa assegnazione, mediante una attività che si sarebbe svolta in regime di amministrazione straordinaria per pervenire alla stessa finalità di privatizzazione. Questo è stato possibile sulla base di una norma emanata nel luglio dello scorso anno e poi convertita in legge nel successivo ottobre. Quindi Tirrenia attualmente sta svolgendo le attività di pubblico servizio sulla base di una proroga delle concessioni a suo tempo rilasciate dal Ministero competente. La durata di queste convenzioni, sempre nell'ambito della stessa norma, è rapportata al completamento delle procedure di privatizzazione della Tirrenia. Nel momento in cui la Tirrenia viene privatizzata, le attuali convenzioni vengono meno. La norma prevede che gli acquirenti sottoscrivano delle convenzioni con il Ministero concedente secondo uno schema già a suo tempo definito e regolamentato da una apposita normativa. Queste sono le convenzioni che attualmente regolano l'attività di cabotaggio svolta da Tirrenia e che sono presidio della continuità territoriale secondo la normativa vigente.

L'attività della Tirrenia si sta svolgendo, dal punto di vista operativo, nel mentre proseguono le procedure di privatizzazione, sulle quali daremo una indicazione precisa. In particolare, lo ripeto, tutte le rotte oggetto della

convenzione sono operate regolarmente e secondo le frequenze previste dagli obblighi convenzionali. Nessuna contestazione in merito è stata mai mossa all'amministrazione straordinaria quanto al puntuale rispetto degli obblighi di convenzione, né dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti concedente né da alcuna altra autorità competente. In nessun caso pertanto può sollevarsi il tema della continuità territoriale che, come è noto, è assicurata nei limiti del regime convenzionale in essere, su cui gravano oneri di pubblico servizio. Né si può rinvenire alcuna violazione della convenzione relativa alla garanzia della continuità territoriale, come, per converso, genericamente ipotizzato in qualche riferimento pubblicistico. Questo non esclude evidentemente che, ove il regime convenzionale, per il numero di rotte o per la loro frequenza, dovesse essere ritenuto insufficiente dalle autorità nazionali o regionali competenti, esse possano procedere ad affidare ulteriori ed aggiuntive rotte onerate, nel rispetto delle idonee procedure di evidenza pubblica previste dalla disciplina europea in materia di cabotaggio marittimo. Questa è una considerazione generica che fa l'amministrazione straordinaria, ma relativamente alla quale non ha alcuna competenza.

Fermo restando quanto si è illustrato, occorre precisare, per quanto riguarda l'esercizio delle rotte «fuori convenzione» sulle tratte da e per la Sardegna, che l'operatività della Tirrenia è rimasta invariata, sia per quanto riguarda le frequenze sia per quanto riguarda i prezzi offerti. Apro una parentesi per ricordare l'attività svolta da Tirrenia «fuori convenzione». Nel 2008, relativamente alla situazione che si andava evolvendo sul mercato per l'ingresso di operatori privati, stante l'impossibilità da parte di Tirrenia di operare variazioni di tariffe in quanto legate alla convenzione, mentre parallelamente l'imprenditoria privata realizzava un intervento sul mercato molto allargato dal punto di vista promozionale (ricorderete tutti le tariffe di una lira, pari a un euro di oggi, per il trasporto delle autovetture), Tirrenia era obbligata ad applicare tariffe ministeriali rispetto alle quali non poteva derogare, sia relativamente ai residenti che ai non residenti. Questo faceva sì che in quel periodo Tirrenia subisse un drammatico calo di traffico con la risultante che, stante la normativa di riferimento dell'epoca, relativamente al compenso di convenzione si sarebbe determinata, da un lato, una caduta di traffico per Tirrenia e, dall'altro, un intervento più oneroso dal punto di vista del Ministero concedente. All'epoca furono fatte valutazioni da chi di competenza e Tirrenia fu autorizzata, per un determinato periodo e per determinate rotte, a poter applicare delle tariffe aperte sul mercato. Queste furono definite tariffe «fuori convenzione». Tale situazione, risalente al 2008, è proseguita negli anni successivi.

Ora, le condizioni generali di mercato, in particolare il prezzo dei carburanti (e vengo a trattare il problema delle tariffe per quanto riguarda Tirrenia), nonché le condizioni soggettive proprie di un'impresa in amministrazione straordinaria e i conseguenti vincoli giuridici, non hanno consentito di praticare prezzi che non corrispondessero a quelli di mercato (agevolazioni, sconti e prezzi calmierati). Una tale condotta, del resto, ol-

tre che in danno dei creditori dell'amministrazione straordinaria, sarebbe risultata, in concreto, contrastante con i principi e le regole della concorrenza, sia a livello nazionale che comunitario. Ma vado a dettagliare meglio questo concetto. Si è parlato di incrementi di tariffe verificatisi sul mercato. Di questo si è data ampia nozione su tutti i riferimenti e, anche in relazione a questo, da parte dell'Autorità competente, l'Antitrust, è stata avviata un'indagine sulla base di dati (e Tirrenia conosce questo aspetto) che l'Antitrust ha chiesto a tutte le compagnie interessate, ivi compresa Tirrenia. Quest'ultima ha dunque trasmesso tutti i dati richiesti dall'Antitrust e sono sicuro che analoga richiesta sia stata fatta a tutti gli operatori attivi sul mercato. Sulla base di tale informazione, l'Antitrust ha avviato un approfondimento che non ha riguardato Tirrenia, ma altri operatori che agiscono sul mercato. Questo approfondimento è ancora in corso, relativamente all'incremento delle tariffe, delle motivazioni relative e dell'ipotesi di cartello, che sono quindi all'attenzione dell'autorità competente.

Quanto io posso qui comunicare e confermare è che da questa indagine è esclusa Tirrenia, perché dai dati da essa forniti all'Antitrust non sono stati rilevati elementi che avrebbero portato ad inserire anche Tirrenia nell'ambito dell'approfondimento che l'Autorità sta effettuando. Questa amministrazione straordinaria, quindi, nulla può riferire in merito all'esercizio delle attività delle imprese private concorrenti, non competendo ad essa nessuna valutazione in merito. Segnalo, come mera informazione, che sull'attività di cabotaggio marittimo e sulle rotte «fuori convenzione» da e per la Sardegna l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha avviato un'istruttoria che non ha in nessuno modo coinvolto Tirrenia, compagnia di navigazione in amministrazione straordinaria, la cui condotta di mercato è stata ritenuta evidentemente pienamente corretta e rispettosa delle regole di mercato.

Un'altra notazione riguarda le modalità di svolgimento della procedura di cessione del compendio aziendale di Tirrenia in amministrazione straordinaria e gli esiti della stessa. In proposito, segnalo che questa amministrazione straordinaria ha seguito, evidentemente, le regole previste dalla legge per l'assegnazione al migliore offerente nel rispetto dei canoni di trasparenza e di parità di trattamento.

All'esito di tale procedura, alla quale è stata data la massima pubblicità a livello nazionale e internazionale, si è disposta l'aggiudicazione a favore dell'unica offerta che ha raggiunto un livello di prezzo pari a quello indicato dal valutatore indipendente all'uopo nominato dal Ministero dello sviluppo economico. Chiaramente, si è partiti con una pubblicazione dell'apertura al mercato del compendio aziendale di Tirrenia, sono stati effettuati degli avvisi per ottenere manifestazioni di interesse, che sono state ricevute, e si sono approfonditi i soggetti che hanno presentato manifestazioni di interesse. Sulla base delle valutazioni effettuate sui soggetti che hanno manifestato interesse, si è ritenuto di far partecipare alle fasi successive della gara i soggetti che ne avevano i requisiti. A questi soggetti sono state inviate le indicazioni relative alla procedura, che fornivano tutte le modalità che si dovevano seguire per portare avanti le

fasi procedurali. Hanno risposto un certo numero di soggetti, ammessi all'esame dei dati di dettaglio del compendio aziendale, che in termini tecnici è chiamato *data room*. Sulla base di questi dati di dettaglio si è pervenuti alla presentazione di un'offerta non vincolante, sulla base della quale sono state fatte ulteriori selezioni di soggetti e si è quindi pervenuti ad ammettere alla fase di acquisizione dei dati per pervenire all'offerta finale i soggetti che avevano tutti i requisiti in termini industriali e in termini finanziari per portare avanti le fasi finali della procedura.

A questo stadio, i soggetti che si avevano di fronte erano rappresentati da significativi esponenti del settore armatoriale, che poi, anche nell'ambito delle modalità previste dalle procedure, si sono riuniti in un unico soggetto giuridico, che è stato l'interlocutore della fase finale della procedura. Detta fase ha avuto, ed ha tuttora, un unico interlocutore, un soggetto giuridico che ha formato una società, la Compagnia italiana di navigazione, che raggruppa in sé i tre soggetti che, in fase iniziale di gara, erano stati ritenuti meritevoli di partecipare alla procedura. Si tratta di tre noti armatori che esercitano l'attività di cabotaggio: la Grimaldi, la Moby, e la Grandi Navi Veloci. Tali armatori rappresentano l'essenzialità del cabotaggio marittimo in Italia, con la partecipazione di un imprenditore che, come precedentemente riferiva il Presidente, opera a livello mondiale. Questo è l'interlocutore che abbiamo di fronte come amministrazione straordinaria.

L'ultima fase che l'amministrazione straordinaria ha curato e sta curando, fino a pervenire all'assegnazione, ha avuto questo interlocutore. L'assegnazione è stata fatta sulla base di tutti gli elementi che questa società, che raggruppa nell'azionariato questi tre imprenditori, ha presentato dal punto di vista del programma imprenditoriale presente nel piano industriale, del programma finanziario relativo ai contenuti economici e patrimoniali dell'azienda e della copertura da parte degli azionisti, sulla base degli accordi contrattuali. Il tutto relativamente ad un valore di riferimento del compendio aziendale che, come voi sapete, viene determinato come importo minimo da un esperto valutatore indipendente nominato dall'organismo di sorveglianza delle amministrazioni straordinarie. Il Ministero dello sviluppo economico ha così nominato la Banca Profilo, che ha assegnato al compendio aziendale Tirrenia un valore di 380 milioni. La Compagnia italiana di navigazione ha offerto poco più di quella cifra e quindi ha raggiunto il valore determinato dall'esperto indipendente. L'istruttoria da parte dell'amministrazione straordinaria è stata sottoposta al comitato di sorveglianza, costituito da cinque esperti nominati dal Ministero dello sviluppo economico, che esprime un parere. La proposta dell'amministrazione straordinaria ed il parere del comitato di sorveglianza sono stati sottoposti al Ministero dello sviluppo economico che ha autorizzato l'amministrazione straordinaria ad assegnare il compendio aziendale alla Compagnia italiana di navigazione.

Questo è stato lo svolgimento della procedura fino all'assegnazione. Ad assegnazione avvenuta, parallelamente alla definizione degli aspetti contrattuali, si mettono in moto, sia la consultazione sindacale sia la pro-

cedura *antitrust*. La consultazione sindacale è una modalità prevista, ma non vincolante ai fini della conclusione della procedura. La valutazione da parte dell'Antitrust invece è condizione sospensiva, nel senso che è quella che dà poi l'attivazione concreta al contratto che si stipula. Qual è la situazione attuale? Da un punto di vista procedurale, gli schemi di contratto sono pronti; la procedura sindacale è stata avviata e prosegue con determinati tempi; la procedura *antitrust*, che viene attivata dall'acquirente, è stata avviata ma anche spostata a livello europeo (queste sono notizie che l'amministrazione straordinaria ha indirettamente, poiché si tratta di un aspetto di competenza dall'acquirente), visto che la dimensione di riferimento del gruppo travalica le competenze dell'Autorità italiana. Questa è la situazione: c'è una procedura *antitrust* a livello europeo, che sta seguendo l'acquirente; la procedura sindacale è avviata e si potrebbe anche concludere, però è intenzione sia della parte venditrice sia della parte acquirente pervenire prima ad un accordo sindacale, anche se non è condizione richiesta dalla legge.

Mentre si stanno svolgendo le fasi di cui vi ho riferito e come è noto in quanto i *media* ne stanno dando massima informativa, sono subentrati degli aspetti che hanno colto la particolare attenzione degli acquirenti relativamente agli effetti sull'attività di cabotaggio di iniziative che sono state prese parallelamente, in particolare sulle rotte della Sardegna. Come ripeto, c'è stato un incremento delle tariffe da parte dell'armatoria privata. La Tirrenia ha operato degli adeguamenti delle tariffe proporzionalmente agli incrementi dei costi da affrontare relativamente ai periodi nei quali può prestare un'attività fuori convenzione. Questi incrementi sono stati operati da Tirrenia nei limiti degli incrementi dei costi che ha sostenuto. Non sono aumenti di tariffe, ma diminuzioni di attività promozionali. L'incremento dei costi aziendali, in particolare del carburante, ha determinato l'esigenza, per non creare nocimento alla massa creditoria – parliamo di una amministrazione straordinaria – di riequilibrare l'impatto tra ricavi e costi, diminuendo le attività promozionali che venivano svolte l'anno passato dalla Tirrenia. Le altre compagnie, come ho riferito, hanno preso le loro decisioni, che sono oggetto di esame da parte dell'Antitrust.

Per effetto di tutto questo, nell'ambito delle attività di collegamento con la Sardegna, la Regione ha intrapreso delle iniziative che hanno portato all'attivazione da parte della Saremar (società controllata al 100 cento dalla Regione stessa, che rientra nel piano di privatizzazione di tutte società regionali nell'ambito della legge cui ho fatto riferimento precedentemente) di attività di cabotaggio. Questo tipo di attività ha determinato, agli occhi della parte acquirente del compendio, CIN, delle situazioni innovative che sono state rappresentate all'amministrazione straordinaria, la quale ha dato formale esito che questi sono aspetti che attengono il contesto. In un ambito di dialettica contrattuale, si stanno cercando le dovute composizioni.

Definendo i risvolti contrattuali negli ultimi aspetti di messa a fuoco, mentre parallelamente va avanti la procedura Antitrust a livello europeo, si potrà pervenire a formalizzazioni e definizioni contrattuali, quindi al

passaggio del compendio aziendale per quanto riguarda Tirrenia. Come sapete, l'amministrazione straordinaria sta svolgendo un'attività analoga per la privatizzazione della Siremar, unica società regionale che non è passata alle Regioni. Allo stato, due offerte si ritengono meritevoli di attenzione. Siamo in una fase di ultima valutazione e si conta per il prossimo mese di luglio di pervenire alla sottoposizione agli organi competenti (comitato di sorveglianza e Ministero dello sviluppo economico) per ottenere l'autorizzazione alla assegnazione del compendio Siremar, salvo poi la procedura *antitrust*, la procedura sindacale e quant'altro.

È questa una sintesi introduttiva degli argomenti che ritenevo di prospettare.

MASSIDDA (*PdL*). Dottor D'Andrea, sono uno di coloro che ha chiesto questo incontro e dal mio accento ne può capire il motivo.

Come lei ha detto all'inizio, probabilmente gli organismi territoriali hanno riferito delle cose non esatte, però desidero porle alcune domande poichè ho fatto una proiezione e ho scoperto, per esempio, che la vendita dei biglietti della Tirrenia è partita molto in ritardo. La cosa aveva stupito gli operatori, perché sembrava quasi una agevolazione alle altre società. Sento però dal suo intervento che così non è.

Vengo ad un altro esempio. Attualmente, i costi della Tirrenia sono parificati a quelli della Moby. Lei ha affermato che c'è stato un aumento nelle tariffe delle altre società, per le quali c'è stato un controllo dell'Antitrust, e che voi avete fatto un adeguamento sulla base dell'aumento del costo del carburante. Oggi, però, i costi della Moby e della Tirrenia sono simili, con una differenza di 30 euro, mentre le tariffe della Sardinia Ferries sono esattamente la metà. Io ritengo che il costo del carburante sia uguale per gli uni e per gli altri e, da sardo, ho fatto una proiezione. Se tra il 3 e il 10 agosto decido di partire in automobile con mia moglie da Cagliari, da dove parte una nave che sta dimostrando tutti i suoi trent'anni e che, a giorni alterni, va ad Arbatax, farò dalle 15 alle 17 ore di viaggio. Se sono residente spenderò 398 euro più 50 euro a tratta. Se non sono residente, spenderò 572 euro andata e ritorno. Se, invece, decido di andare a Olbia, percorrendo 260 chilometri, impiegherò dalle cinque alle sei ore, con navi che hanno circa sette anni, e quindi sono molto più veloci e consumano molto meno. Se sono residente, pagherò 450 euro (62 euro per l'autovettura). Se non sono residente, invece, ne pagherò 429, in quanto ho lo sconto e pago 1,60 euro per l'autovettura. A quel punto, a conti fatti, se si parte da Olbia conviene dichiarare di non essere residente per poter prendere l'automobile.

Il dubbio che mi pongo è il seguente: se il problema del carburante incide così tanto, come mai, in proporzione, costa molto di più la tratta Cagliari-Civitavecchia, e viceversa, con una nave che è un disastro (non è certo colpa vostra, ma si tratta di un carro bestiame, e lo dico con cognizione di causa perché la prendo spesso), che impiega 17 ore e mi costringe a dormire a bordo, mentre partendo da Olbia la spesa è inferiore, la nave più moderna e quindi i consumi ridotti?

Inoltre, poiché stiamo vendendo Tirrenia, vorrei conoscere il suo bilancio attuale. Queste sono domande che mi pongo perché rappresento una Regione che vuole capire bene: se si è osannato il presidente Cappellacci perché è intervenuto a nome della Regione, creando dei problemi (e ci dispiace che ciò accada), allora vogliamo comprendere se questa è l'unica soluzione rispetto a una sensazione che tutti abbiamo provato come sardi: quella di trovarci di fronte a un cartello, coinvolgendo in questo anche voi, e interpretando male il fatto che vi sia stata una parificazione con la Moby.

Lei ha spiegato cosa occorre fare per chiudere con la CIN, circostanza che auspichiamo anche noi si verifichi. Se è vero che la Sardegna non è gradita in quella cordata, allora noi vorremmo sapere che garanzie ha la Regione che, una volta avvenuta la privatizzazione, sarà garantita quella continuità territoriale che è esistenziale per una Regione che oggi vede le tariffe di agosto uguali a quelle di luglio e di settembre (mentre, normalmente, era abitudine della Tirrenia ridurle nel mese di agosto per agevolare la situazione).

Nello stesso tempo, ci chiediamo cosa occorra fare per garantire alla Regione quel servizio, che giustificherebbe anche un aiuto dello Stato di svariati milioni (72 milioni di euro per cinque anni, se ho capito bene) come forma di agevolazione per le società che interverranno per mantenere quella continuità territoriale che io, doverosamente, puntualizzo come rappresentante della mia terra, ma che interessa anche altre realtà insulari, che devono godere della possibilità di trasferire se non le persone (che, in Sardegna, godono di agevolazioni aeree) le merci, per le quali non abbiamo alcun vantaggio.

Non vorrei che le mie domande venissero interpretate come accuse: semplicemente, rivolgo al vostro indirizzo le questioni che mi sono sembrate più importanti.

D'ANDREA. Senatore Massidda, anzitutto le riferisco che l'apertura delle prenotazioni è iniziata in ritardo. Mi riferisco agli elementi fattuali dell'amministrazione straordinaria, quindi risponderò con un ordine diverso alle domande per poterle esaurire nel modo migliore.

Lei ha chiesto quale sia il bilancio di Tirrenia. Tirrenia è fallita il 5 agosto 2010 ed ora è in amministrazione straordinaria. Questo mi consente di aprire due tipi di argomentazioni, la prima delle quali da un punto di vista procedurale. L'amministrazione straordinaria, rispetto al fallimento – proprio perché questo determinerebbe un impatto sociale particolare in alcune situazioni definite (date dalla dimensione dall'azienda, dal fatturato, dal numero delle persone) – consente di dare continuità all'occupazione e di evitare tutti gli effetti del fallimento. Consente, cioè, di ipotizzare un programma che dia una possibilità alternativa, ai fini di mantenere l'occupazione, lasciando sospesi alcuni effetti del fallimento.

Questa è la situazione nella quale si trova Tirrenia. Ciò significa che, da un punto di vista procedurale, Tirrenia non fa il bilancio mentre mantiene tutti gli adempimenti dal punto di vista normativo. Dal punto di vista

gestionale, l'attività di Tirrenia va avanti, in quanto i costi e i ricavi consentono di avere dei margini di liquidità e di tesoreria per far fronte alle esigenze, nel caso specifico, della continuità aziendale.

Con i vari passi previsti dall'amministrazione straordinaria, quale la massa passiva e il piano di riparto, si fa fronte alla situazione debitoria; intanto, le posso dire che non si fanno i bilanci, ma che la tesoreria derivante da questa attività che si sta svolgendo consente la continuità aziendale. Pertanto, bisogna che l'attenzione da parte della gestione in amministrazione straordinaria sia tale da mantenere una alimentazione di tesoreria per far fronte alle varie esigenze della continuità aziendale; e l'amministrazione straordinaria questo lo sta facendo.

In relazione a tale situazione, l'amministrazione straordinaria deve fare fronte a tutte le esigenze proprie della gestione del cabotaggio. Tra queste, tra il 2010 e il 2011, si è posta l'esigenza da parte della Comunità europea di adeguare tutto il naviglio a una particolare normativa che garantisca maggiore sicurezza. Tale normativa, nota come *Stockholm Agreement*, ha richiesto che le navi che esercitano determinate attività facessero operazioni di manutenzione straordinaria per realizzare maggiore sicurezza. Ciò ha determinato un programma di immissione del naviglio in bacino per eseguire le operazioni di manutenzione straordinaria e rispettare così la normativa europea. Ma dato che l'amministrazione straordinaria non ha fondi illimitati, per determinati periodi e nei limiti di tempo necessario, considerando le compatibilità derivanti dal traffico, ha sospeso periodicamente alcune tratte proprio per gli interventi di manutenzione straordinaria. Questo ha determinato, ad esempio, che l'apertura delle prenotazioni su certe linee per la Sardegna, relativamente alla parte propedeutica all'estate, si sia spostata al 15 gennaio per le partenze fino a maggio. Dopo un mese e mezzo circa, il tempo necessario perché la nave rientrasse in operatività, sono state aperte le prenotazioni per tutto l'anno. Quindi non c'è stato alcun «raffreddamento» strumentale a qualcosa o a qualcuno, ma solo l'esigenza di rispettare gli impegni di cabotaggio considerando il programma di manutenzione straordinaria imposto dall'Unione europea. L'amministrazione straordinaria è riuscita a completare tutte le operazioni sulle navi coinvolte, cioè dieci navi, per un importo di venti milioni. Ne manca solo una, che stiamo completando. Ciò ha determinato quello sfasamento e anche l'interruzione della linea Genova-Arbatax per il periodo indispensabile alle operazioni sulla nave interessata. Ma non sono state sospese le rotte o cancellate le linee per la Sardegna, come si è sentito dire. No, sono state sospese per un determinato periodo per far fronte ad operazioni di manutenzione straordinaria e consentire il rispetto della normativa europea, che ha una finalità di sicurezza per i passeggeri e gli operatori.

Sui costi aziendali e del carburante. Come si riverberano nell'azienda i costi delle acquisizioni esterne dipende dal contesto di riferimento aziendale. Se quella certa azienda cui si è fatto riferimento fa una determinata politica avrà fatto le sue valutazioni all'interno dei suoi conti. Relativamente all'amministrazione straordinaria, ho visto che c'è stato un incre-

mento di costi in generale, in particolare del carburante. Non è stato un incremento dell'80 o del 100 per cento. Ho visto quanto incidere il costo del carburante relativamente a determinate tratte in considerazione di tutta l'attività svolta e ho fatto in modo che quell'incremento del 25-30 per cento circa, con delle punte a seconda degli utilizzi, fosse recuperato dalla riduzione delle campagne promozionali, che anziché tre mesi sono durate un mese e mezzo. Questo vale nel contesto dell'economia aziendale di Tirrenia, che ha una certa struttura e i cui costi si alimentano in un determinato modo. In un altro contesto può essere diverso. In questo senso ho operato l'adeguamento nel periodo di riferimento, solo per alcune rotte perché per il resto si tratta di tariffe fissate dalla convenzione, differenziate per i non residenti, i residenti, eccetera.

La garanzia sulla continuità territoriale. Questa è l'unica domanda cui posso dare una risposta veramente esaustiva e normativamente sostenuta. Oggi l'acquirente del compendio aziendale, CIN, ha l'obbligo di sottoscrivere una convenzione, che gli rilascia il concedente, che è il Ministero delle infrastrutture, in cui sono riportate tutte le linee, le rotte, gli orari, le partenze di tutto l'anno per otto anni; a fronte di ciò, per compensazione e assicurazione della continuità territoriale, vengono dati 72,5 milioni l'anno. Ma le definizioni della continuità territoriale, che fanno riferimento alla normativa attuale, sono quelle e non si possono cambiare nel modo più assoluto, altrimenti si incorrerebbe nelle sanzioni derivanti dal controllo del Ministero delle infrastrutture. Come dicevo nell'introduzione, nulla vieterà che, via via che si va avanti, la componente regionale, la componente locale, la componente ministeriale e la componente governativa abbiano un dialogo per seguire l'evoluzione della continuità territoriale. Nel senso che un conto è la continuità territoriale riferita ad una certa data, un conto è la continuità territoriale che si va evolvendo secondo certi sviluppi di tipo normativo, di tipo operativo e di tipo logistico. Nulla lo vieta, perché sono due soggetti. C'è l'organismo di riferimento, che è il titolare di queste sensibilità, e ci sono tutti gli organismi pubblici (Regione, Provincia, Comune e Governo) che possono far evolvere il concetto di continuità territoriale come le esigenze lo richiedono. Oggi posso dire che un domani, quando firmeremo questo contratto, il riferimento sarà alla convenzione che è negli schemi approvati con il decreto-legge n. 125 del 2010.

SANNA (PD). Signor Presidente e colleghi, grazie per l'ospitalità. Dottor D'Andrea, intanto ricordo, perché l'abbiamo vissuto insieme, che il giorno in cui Tirrenia è stata collocata in amministrazione straordinaria, il 5 agosto 2010, il Governo ha adottato un decreto-legge, il n. 125, con il quale, tra l'altro, si rifinanziava il fondo di garanzia della vecchia legge Prodi, rinnovata nel tempo con la legge Bersani e poi con la legge Marzano, in tutte le varianti che hanno visto irrobustiti i poteri dell'amministrazione straordinaria nei casi di «grandi fallimenti». Questo per ripetere l'espressione usata, che tecnicamente non è del tutto appropriata, nel senso che il fallimento, nell'amministrazione straordinaria, è un esito negativo e

solo eventuale. Se l'amministrazione straordinaria non si conclude positivamente con la cessione del perimetro aziendale, allora, si va in fallimento (secondo il nostro codice fallimentare). Comunque nel nostro Paese oggi non vale più la regola americana «*too big to fail*». È possibile che fallisca Tirrenia di Navigazione, come era possibile che fallisse a suo tempo Alitalia.

Nel suo programma di cessione si è fatta una scelta, ratificata dall'organo politico, per cui lei sta vendendo i beni Tirrenia, separando gli *asset* patrimoniali dai debiti. Solo che quei debiti alla fine ci saranno, perché nella consistenza patrimoniale che lei ha depositato in tribunale, i debiti stessi sopravvanzeranno i valori patrimoniali di cessione. Chi se ne farà carico, anche in relazione al capitolo precedente, che qui non abbiamo richiamato, cioè il tentativo di fare una cessione di Tirrenia quando era ancora *in bonis*, da parte di Fintecna? Forse vi sarebbero altre domande più significative, ma per il momento, la mia domanda di fondo è volta a sapere chi pagherà alla fine. Le segnalo che quando abbiamo ratificato il decreto-legge n. 125 del 2010 abbiamo stabilito che il finanziamento del fondo di garanzia dello Stato per le amministrazioni straordinarie, di cui immagino lei stia facendo largamente uso, pari a 142 milioni di euro, sia attinto dai fondi FAS. Quindi, la Tirrenia è sì la società nazionale di navigazione, che collega il Nord, il Sud, l'Est e l'Ovest del Paese, ma i soldi provengono sempre dal Mezzogiorno. E se non fosse stato rimpinguato il fondo di garanzia, il dottor D'Andrea avrebbe delle difficoltà a negoziare con il sistema bancario.

La seconda domanda è importante in relazione a quanto dovremo chiedere al Presidente della regione Sardegna e al suo assessore nel corso dell'audizione di domani. Dottor D'Andrea, le leggo l'articolo 14 dello Statuto della Regione autonoma Sardegna, che è una legge costituzionale pienamente in vigore. Così recita: «La Regione, nell'ambito del suo territorio, succede nei beni e diritti patrimoniali dello Stato di natura immobiliare e in quelli demaniali, escluso il demanio marittimo. I beni e diritti connessi a servizi di competenza statale ed a monopoli fiscali restano allo Stato, finché duri tale condizione (...)».

Abbiamo appreso, nei giorni scorsi, di un possibile orientamento della Regione Sardegna, che impugnerebbe la procedura di vendita di Tirrenia (creando a lei dei problemi), appunto sulla base della citata norma, sostenendo che essendo venuto a cessare un servizio di competenza statale, e quindi non durando più questa condizione, i beni e i diritti connessi a quei servizi, cioè la sua società, sarebbero da trasferire interamente alla Regione Sardegna. Io le chiedo se, da quando lei è amministratore straordinario di Tirrenia, la Regione Sardegna abbia mai, formalmente o informalmente, rappresentato una prospettiva di questo tipo. È la conferma di un dato di fatto che le chiedo, nel senso che io desidero sapere se vi sia stata una presa di posizione da parte della Regione, a partire dal 5 agosto 2010, che chiedeva di non vendere nulla poiché la Tirrenia le apparteneva; e le chiedo ancora se, nella documentazione che Fintecna o Tirrenia le ha trasmesso (mi riferisco sia ai documenti dei suoi azionisti, quando Tirrenia

era *in bonis*, sia alle carte da lei rilevate dalla compagnia di navigazione Tirrenia, quando è entrata in amministrazione straordinaria), lei abbia rintracciato una posizione della Regione Sardegna di questo tipo.

Vorrei anche chiederle se – rispetto a quanto lei riportava nella relazione trimestrale successiva alla collocazione in amministrazione straordinaria, rispetto alla richiesta di corresponsione della sovvenzione di equilibrio, cioè della somma che i Ministeri dell'economia e delle infrastrutture corrispondono a Tirrenia per le tratte onerate di servizio pubblico (soldi che, come lei scrive nella relazione, le servono per andare avanti), – lo Stato abbia disposto i pagamenti, dal momento che, alle pagine successive, vi sono degli *omissis* che non consentono di leggere la risposta che le è stata data dallo Stato.

Nella relazione sullo stato di insolvenza, lei afferma che si è passati da un sistema di contributo per le tratte onerate sostanzialmente a piè di lista, a un sistema in cui viene fissato un massimo di 127 milioni, sia per Tirrenia sia per Siremar (ricordo che questo massimo lo fissa la legge n. 166 del 2009). A un certo punto, lei ha affermato che mancano 20 milioni di euro rispetto ai dati di bilancio che normalmente Tirrenia registrava, che il sistema di conti di Tirrenia non è più in equilibrio e che questo è il motivo per cui si è andati in amministrazione straordinaria.

Le chiedo il suo parere sulla sostenibilità del servizio onerato marittimo per la somma di 72,5 milioni all'anno: cosa cambia, cosa dovrà cambiare, se si può fare lo stesso servizio per quella somma, che è già inferiore a quanto complessivamente i conti Tirrenia registravano nel periodo in cui la società era *in bonis*.

Concludo ponendole due domande, che sono significative per gli ulteriori passi che andremo a compiere. Noi non eravamo a conoscenza, come Parlamento, dei contenuti delle convenzioni di esercizio del servizio onerato di Tirrenia, che pure fanno parte dei documenti di gara sin dal marzo 2010, cioè prima del momento in cui Tirrenia è stata posta in amministrazione straordinaria. Abbiamo avuto modo di leggere il decreto del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, nel quale viene dato atto, nella parte narrativa dei presupposti, delle valutazioni che il Governo fa con la Regione Sicilia circa la cessione di Siremar. Ebbene, non è mai citata la Regione Sardegna, pur essendo la Sardegna probabilmente al 70 per cento generatrice di traffici, rotte e miglia navali.

Le chiedo se, successivamente alla sua assunzione di responsabilità, dottor D'Andrea, vi sia stato un tentativo, un contatto da parte della Regione Sardegna (che sta assumendo in queste settimane il ruolo da lei richiamato entrando cioè in qualche modo nella vicenda della vendita) per discutere con voi, come Tirrenia, oltre che con il Governo, circa i contenuti delle convenzioni di esercizio. A giudizio di chi parla, queste ultime convenzioni sono ripetitive, anche con maggiori restrizioni, rispetto a quelle attive nei precedenti vent'anni.

In conclusione, le chiedo cosa succederà tra qualche giorno, nel caso in cui la CIN non adempia alle obbligazioni del compratore. Qual è la strategia dell'amministrazione straordinaria e quali possono essere le conseguenze sulla gestione del traffico in questo scorcio di gestione (un periodo non lunghissimo) che ancora le resta?

CICOLANI (*PdL*). Presidente, desidero porre una domanda molto semplice al dottor D'Andrea. Nella convenzione che regola i rapporti della continuità territoriale, e quindi anche il contributo pubblico, esiste (ma sicuramente esiste) e qual è, in rapporto alle polemiche che hanno accompagnato in questi mesi il tema del collegamento con la Sardegna, un criterio in grado di fissare il livello massimo tariffario legato a queste linee?

Questo è uno dei punti fondamentali. Si dà un contributo pubblico, infatti, per garantire l'esercizio nell'arco di tutto l'anno delle linee che vengono lì elencate e poiché questo è un esercizio che non si tiene sotto il profilo economico, in un certo modo lo si accompagna con dei contributi in maniera tale da renderlo economicamente accettabile ai frontalieri che si muovono attraverso l'esercizio di queste linee.

Nella discussione non è mai emerso il punto, che credo invece sia essenziale, del livello massimo tariffario, perché i livelli di mercato sono delle variazioni, comunque inferiori a quel livello massimo, che possono essere fatte in determinati periodi quando l'offerta aumenta.

D'ANDREA. Iniziamo dalla domanda su chi si farà carico dei debiti. Il programma è stato presentato ed è disponibile sul sito della Tirrenia. Dopo un avvio di procedura di privatizzazione, con determinate modalità, della società Tirrenia Spa e delle relative controllate, che non ha avuto un esito positivo, si è ritenuto, sentita anche l'Unione europea, di impostare un riferimento aziendale che potesse trovare una esitazione diversa sul mercato. Esitazione diversa significa dare la possibilità ad acquirenti privati, sia pure con riferimento a tutto il contesto normativo che conosciamo, di trovare un interesse nei confronti del compendio aziendale. Questo ha portato all'impostazione di una ipotesi di programma di privatizzazione con l'apertura al mercato del compendio di cabotaggio, prescindendo dal residuo dei contenuti che facevano parte della società Tirrenia Spa. Ciò ha fatto sì che il compendio aziendale di cabotaggio non comprendesse dei cespiti non compatibili, quali ad esempio gli immobili, che è un riferimento che si è ritenuto di tenere a parte, pur rientrando nel programma dell'amministrazione straordinaria. Chiaramente dalla realizzazione di questi cespiti, sulla base dei valori di mercato, pervengono delle disponibilità le quali poi consentiranno di far fronte all'indebitamento della Tirrenia Spa in amministrazione straordinaria, secondo le regole di riferimento della normativa in proposito. Quindi, ai debiti si farà fronte con le risorse derivanti dall'alienazione dei cespiti aziendali: il compendio di cabotaggio, gli immobili, le navi in disarmo e le residue attività disponibili. Parlo di risorse perché ogni cespito cui ho fatto cenno ha un suo valore di mercato effettivo, che è diverso da quel che poteva avere

a suo tempo la società Tirrenia Spa in amministrazione straordinaria. Tra le risorse ci sono anche le disponibilità che deriveranno dall'apertura al mercato della Siremar. Quindi i cespiti aziendali dalla Tirrenia sono: il ramo di cabotaggio; gli immobili, le navi in disarmo, altre attività minori, l'azienda di cabotaggio Siremar. Da questo si arriverà ad un montante complessivo di risorse, che verrà messo a fronte dell'indebitamento, prima quello privilegiato, poi quello chirografario e così via. Questa è un'impostazione che fin qui ha dato delle risultanti positive, perché le evidenze cui ci riferiamo hanno fatto sì che di fronte a questo tipo di impostazione di programma ci sia stata una risposta veramente interessante, sia come impostazione sia come svolgimento...

PRESIDENTE. Dottor D'Andrea, scusi l'interruzione. Benissimo la procedura corretta, chiara, trasparente e rispettosa della normativa, ma probabilmente il mio collega, facendo una riflessione del tutto politica, voleva sapere se, sia pure al punto in cui siamo, voi come amministratori siate in grado di valutare se alla fine di questo processo rimarrà qualcosa a carico della comunità. Potete fare questa valutazione?

D'ANDREA. Questa è una possibilità che non è data al commissario straordinario in questo momento. Ho fatto presenti tutti i riferimenti e tutti i valori. A fronte di questo non posso dare ulteriori indicazioni. Ci sarà un effetto complessivo, ci sarà poi un piano di riparto. Come lei sa, l'indebitamento presenta particolari caratteristiche: c'è l'insinuazione nel passivo, c'è l'insinuazione nel tardivo, poi ci sono le opposizioni. È chiaro che dai numeri a cui ci stiamo riferendo ci sono buone significatività per considerare una notevole possibilità di far fronte all'indebitamento.

PRESIDENTE. Ma a quanto ammonta l'indebitamento del gruppo Tirrenia?

D'ANDREA. L'indebitamento del gruppo Tirrenia, ossia l'ammissione al passivo delle insinuazioni tempestive e tardive, tra privilegiato e chirografo, è dell'ordine di 550 milioni di euro.

PRESIDENTE. Qual è la percentuale tra privilegiato e chirografo?

D'ANDREA. Il 40 per cento è privilegiato ed il resto chirografo.

SANNA (PD). Questo ridimensiona la passività indicata negli atti ufficiali del programma di cessione, che parlava di esposizione debitoria complessiva pari a 701 milioni di euro?

D'ANDREA. Quelli erano i riferimenti dei dati contabili. Io ho riferito le risultanze dell'istruttoria del tribunale di Roma e dell'esecutività

dello stato passivo. Le convenzioni poste a riferimento della normativa della precedente e dell'attuale fase di privatizzazione sono un spaccato che si riferisce a quel momento – e che è di attualità tuttora –, fatta salva la possibilità dell'evoluzione successiva nei tempi e nei modi che si riteranno necessari.

Gli importi che vengono fissati nelle convenzioni come corrispettivo dell'attività di cabotaggio per la realizzazione della continuità territoriale sono fissati in 72 milioni di euro. Questo relativamente ad un contesto operativo con una serie di riflessi aziendali che, nel periodo di riferimento dei dati cui ci siamo orientati, avevano delle evidenze. In relazione ad una ottimizzazione e ad una razionalizzazione nell'ambito della attività del compendio di cabotaggio, derivante dal venire meno dei vincoli dell'amministrazione straordinaria, quindi in un contesto di aziendialità più fluida, ci saranno delle utilità economiche da cui deriveranno delle efficienze e quindi delle risultanti positive. Ma questo è un discorso generico di tipo economico oltre il quale, in questo momento, non possiamo andare.

Quanto agli accenni sui contatti della Regione Sardegna con la società Tirrenia, ho avuto contatti con la Regione in relazione soprattutto al tipo di servizio prestato, alle periodicità dei servizi, agli aspetti tariffari, e su questo ho avuto una nutrita occasione di dialogo e di confronto. Per quanto riguarda gli altri aspetti connessi alla regolamentazione normativa, l'amministrazione straordinaria assume questo fatto come un dato, nel senso che io ho una norma e una convenzione e queste sto portando avanti nell'ambito delle usualità che posso considerare. Nulla vieta, però, che vi possano essere delle evoluzioni. Ad esempio, oggi ho messo in *data room* gli schemi di convenzione allegati al vecchio decreto-legge e alla norma che ha tradotto in legge le modalità di privatizzazione della Tirrenia.

SANNA (PD). Quindi la Regione Sardegna non le ha mai chiesto di consegnare le navi e di farlo gratis?

D'ANDREA. Senatore Sanna, lei faceva prima riferimento alle carte che mi sono state trasmesse. Ebbene, io ho sempre agito – e non sto dicendo niente di particolare perché questo è il mio dovere – con riferimento alle norme e alle procedure applicative. Questi sono i miei canoni. A me serve questo. Ciò che sarà è un altro tipo di discorso, mentre ciò che è stato è una mia responsabilità, che rientra nell'ambito della relazione sullo stato di solvenza.

SANNA (PD). L'articolo 14 dello Statuto autonomo della Sardegna è in vigore da oltre sessant'anni.

PRESIDENTE. Ma l'articolo 14, senatore Sanna, va interpretato; dovremmo aprire una discussione sulla sua interpretazione. Non è conseguenza diretta della dismissione di un servizio che questo passi alla Regione: al Nord ciò scatenerrebbe ogni tipo di appetito sulle autostrade.

D'ANDREA. Quanto alla previsione di un possibile adeguamento delle tariffe, le tariffe fuori convenzione sono chiaramente fissate dalla convenzione, riguardo ai non residenti e ai residenti. Per quanto riguarda Tirrenia, per il periodo limitato che va dal 15 giugno al 15 settembre, e per alcune linee dirette in Sardegna e in Sicilia, è previsto l'esercizio di un'attività di mercato. È il mercato che detta le regole. Naturalmente, gli organismi di sorveglianza del Ministero concedente e dell'Autorità di controllo del mercato possono fare tutti gli interventi che ritengono e che, in effetti, vengono fatti.

CICOLANI (PdL). Anche di calmierazione delle tariffe stesse?

D'ANDREA. L'azione avviata dall'autorità Antitrust è senz'altro un esempio di intervento.

CICOLANI (PdL). Quindi la convenzione prevede la possibilità di andare a libero mercato? Questo, per certi versi, è sorprendente perché l'Antitrust, come lei sa, può intervenire soltanto per determinati volumi di importo e se attivata. L'Autorità non ha una capacità di controllo automatica e non è detto che i volumi d'importo siano tali da ricadere nell'ambito dell'*antitrust*. Pertanto, questa mi sembra una carenza convenzionale, sicuramente non addebitabile alla gestione commissariale di Tirrenia.

SANNA (PD). Presidente, avevo posto un'ultima domanda, che mi sembra rilevante per gli sviluppi dei prossimi giorni, chiedendo cosa succederà se CIN rifiuterà di adempiere all'obbligazione del compratore.

D'ANDREA. Se vi fosse un rifiuto netto e definitivo, che al momento a me non risulta, la procedura di amministrazione straordinaria attiverà i riferimenti di cui dispone. C'è un'offerta vincolante, c'è la cauzione e, quindi, vi saranno i seguiti previsti. Allo stato, però, questo non è ancora un elemento di immediato riferimento.

PRESIDENTE. Dottor D'Andrea, può riferirci a quanto ammonta la cauzione e se è stata regolarmente depositata?

D'ANDREA. La cauzione ammonta a 20 milioni di euro ed è stata regolarmente depositata.

SANCIU (PdL). Le domande poste dai colleghi, in particolare quelle del senatore Sanna, sono state esaustive al fine di ottenere le informazioni necessarie. Noi non possiamo rimproverare il commissario straordinario, che sta svolgendo il suo lavoro e portando avanti molto bene la sua *mission*.

In questa occasione, mi piacerebbe che i colleghi fossero ben informati e che fosse messa a verbale la situazione che si è venuta a generare in Sardegna. Di fatto, alla fine del 2010 si è formato un cartello, che poi si

è reso visibile all'inizio del 2011, che ha condotto ad un aumento delle tariffe dei collegamenti marittimi da e per la Sardegna, in qualche caso anche del 130 per cento. È una Sardegna imbrigliata, della cui situazione, però, nelle discussioni che avvengono nei tavoli nazionali si tiene poco conto, perché le esigenze sono tante. Una fra le varie esigenze è quella di prendere Tirrenia, di metterla sul mercato, di privatizzarla e di trovare una soluzione che comprenda anche una visione di carattere sociale, che è quella della sistemazione delle persone. Dopo una malagestione, siamo arrivati a questa situazione. Bisogna organizzare un grande gruppo privato, che sicuramente dà delle garanzie in termini di efficienza e di risposta. Però, è evidente che si stanno sottovalutando le ripercussioni sulla Sardegna che, come tutti sapete, è un'isola. Naturalmente, io non pongo direttamente a lei tali considerazioni, ma sto solo compiendo un passaggio di sensibilizzazione.

In primo luogo, occorre garantire ai sardi la continuità territoriale; un milione e 600.000 persone sono imbrigliate, in questo momento, per colpa di una politica di collegamenti marittimi gestita da un gruppo privato. Bisogna poi considerare che, nel frattempo, le tariffe per un semirimorchio merci in Sardegna sono passate da 220 a 640 euro, in pratica triplicandosi. Di conseguenza, i cosiddetti padroncini, le medie imprese del settore, ma anche le grandi imprese (perché in Sardegna abbiamo realtà importanti) sono praticamente atrofizzate dal sistema che le sta ponendo fuori dal mercato. Le conseguenze per la mobilità dei cittadini e le ripercussioni sul costo dei prodotti di prima necessità rendono la Sardegna ancor più marginale e meno competitiva.

Siccome si presta molta attenzione a risolvere il problema di Tirrenia, a creare un nuovo gruppo importante, che andrà a competere e a risolvere il problema di Fincantieri, il senatore Massidda, il senatore Sanna e il sottoscritto, stiamo cercando – attraverso una battaglia che non ha barriere ideologiche e di colore – di sensibilizzare su come si affronta un problema di questo tipo. La Sardegna, infatti, sta entrando nel dramma, nell'isolamento più evidente. Soprattutto, vi sono ripercussioni sulla mobilità e danni per la prospettiva di sviluppo economico. In questo modo si rende la Sardegna non più competitiva per quanto riguarda i distretti industriali del sughero, del granito, dell'agroalimentare, che sono sempre stati capaci di conquistare i mercati internazionali. Tutto si muove su gomma e passa poi attraverso le navi della Tirrenia e delle compagnie private. È inaccettabile che nella partita di privatizzazione non si tenga conto della necessità di dare una continuità territoriale vera, a bassi costi, non solo ai sardi ma anche a coloro che si muovono da e per la Sardegna, perché questo significherebbe creare condizioni di pari diritti per tutti.

Stiamo assistendo all'acquisizione da parte della CIN di una società che viene pagata circa 380 milioni di euro. La continuità territoriale viene compensata con circa 72 milioni di euro l'anno, per otto anni. Stiamo dunque parlando di quasi 580 milioni di euro. Rimangono pertanto alla CIN, che è privata e già compete sul mercato (anche alla grande, come ha dimostrato in questi anni), risorse importanti. In più le tariffe sono aumen-

tate a dismisura, poiché si sapeva che aveva conquistato una posizione privilegiata.

A tutto questo aggiungiamo, sia il collega Massidda che il collega Sanna lo possono confermare, che intorno alla Sardegna e al mercato sardo è calata una strategia di controllo totale. Noi questo non lo possiamo accettare. I rimorchiatori che circondano la Sardegna sono di un certo imprenditore. La concessione ministeriale per la gestione della stazione marittima di Olbia è stata data alla Sinergest, che è in mano ad un certo armatore. Di fatto troviamo un sistema controllato. Da qualche punto di vista magari farà bene alla società, ma il sistema sardo viene atrofizzato.

PRESIDENTE. Ho ascoltato con interesse le cose dette dal senatore Sanciu – per la verità le abbiamo ascoltate anche la volta scorsa –, che sono da seguire con molta attenzione.

FILIPPI Marco (PD). Intanto ringrazio i colleghi sardi per la loro presenza e per aver posto domande molto precise, cui peraltro il dottor D'Andrea non poteva che rispondere limitatamente alla sua gestione o, in attesa delle risultanze effettive, in maniera generica.

Nel mio intervento non porrò domande particolari al dottor D'Andrea, che ringrazio per la sensibilità dimostrata e per le informazioni che ci ha fornito, e mi limiterò, un po' sull'onda dell'ultima affermazione del collega Sanciu, ad una amara considerazione politica. Questa operazione di privatizzazione è nata male e sotto i peggiori auspici (purtroppo, dottor D'Andrea, la storia della Tirrenia non nasce né si conclude il 5 agosto 2010), perché conseguenza di una malevola interpretazione di una direttiva comunitaria, che non imponeva la privatizzazione ma chiedeva la separazione tra i servizi universali, quelli ritenuti strettamente necessari, per i quali era previsto un corrispettivo, e i servizi al mercato, che si sostenevano da sé.

Tutta la gestione del processo di privatizzazione ha avuto un *incipit* molto discutibile. All'inizio di questa legislatura, con il convegno promosso da Confitarma, le sollecitazioni degli armatori affinché venissero liberati di una flotta che produceva solo debito e non garantiva il servizio sono state costanti e pressanti. Loro in cambio si sarebbero accollati il servizio, migliorandolo, facendo risparmiare lo Stato e garantendo i livelli di occupazione. Le risultanze, che tra qualche mese avremo anche in termini definiti, purtroppo ci consegneranno un quadro che non è ottimistico, nel senso che avremo non la percezione ma probabilmente la certezza che il costo dell'operazione sarà ancora una volta (ovviamente non ci dimentichiamo l'operazione Alitalia) scaricato sulla collettività, permettendo di far fare un buon affare alle compagnie armatoriali private. Il che va tutto bene nella misura in cui si migliora il servizio, ma va meno bene nella misura in cui si continua a confondere servizi universali con servizi che hanno una loro remunerazione, rischiando di trasformare un servizio che aveva caratteristiche di mercato libero in un servizio, come veniva ricor-

dato nell'ultimo intervento, che si caratterizzerà per essere offerto in un regime di monopolio privato. Questo non è accettabile.

Il dottor D'Andrea ha dato alcuni elementi giustificativi rispetto all'indagine *antitrust*, che sembra non riguardare, e ciò lo apprezziamo, Tirrenia. Certo alcuni elementi di singolarità nella composizione delle tariffe permangono. L'incidenza sui costi del prezzo della benzina dovrebbe essere proporzionale alla distanza da percorrere e invece è il contrario. Appare poi amplificata la valutazione di riduzione delle promozionalità dell'anno precedente e quindi il livellamento nei costi di mercato.

La cosa peggiore è la sensazione che le difficoltà che si sono registrate in un processo di vendita estremamente difficoltoso, prima di lei, ma anche durante la sua gestione, si siano diradate in una singolare composizione delle tariffe. Questo è il nostro giudizio sull'operazione, che deve conoscere, per il futuro, una maggiore distinzione tra garanzia di libero mercato e processi di privatizzazione, che sono altro rispetto all'interesse reale del cittadino utente di questi servizi.

PRESIDENTE. Senatore Filippi, anche se non lo propongo formalmente, potremmo fare un convegno per calcolare i costi e i benefici dell'operazione Alitalia. Io sono convinto che non sia stato fatto un errore, anzi continuo a ritenere che non ci fossero alternative a quell'intervento, però accetto la proposta e la sfida. Chiameremo i vari interlocutori e chiederemo loro dei costi trasferiti alla collettività e della gestione.

FILIPPI Marco (PD). D'accordo, purché non siano sempre i soliti a raccontarcela, perché per ENAC e Alitalia sembrava che l'eccedenza piloti fosse di 100 unità, anzi di una cinquantina, invece è di 700. Il salvataggio è stato di Air One e, probabilmente, di parte di Banca Intesa. Accetto questa sfida, facciamo una riflessione a tutto tondo e non miriamo solo dove ci interessa. Altrimenti è troppo facile.

PRESIDENTE. Colleghi, prima di dare la parola al dottor D'Andrea, voglio ricordare – e non perché anche io abbia l'*animus* di un ragioniere o di un commercialista – che noi partiamo da due fallimenti e non da due storie gloriose.

D'ANDREA. Presidente, chiaramente, fa piacere che da parte dei signori senatori sia stato colto il modo con cui ho cercato di esprimere gli aspetti che ho potuto qui riferire. Io svolgo questa attività, ho questo compito, ho questo onere, ho questo dovere e chiaramente in questo ambito mi muovo: va da sé che non potrei fare altrimenti. Desidero solo fare un accenno ad un tratto generale e generico (e sottolineo che è un tratto generale, e forse generico). Occorre tenere presente che tutto il discorso sulle tariffe relative a Tirrenia si riferisce ad alcune linee e per un periodo breve. Durante tutto l'anno le tariffe sono quelle fissate dalla convenzione, sia per i passeggeri che per le merci. I passeggeri sono sia quelli residenti che non residenti, e le merci sono quelle che attivano tutti i traffici, du-

rante tutto il resto dell'anno: non solo a partire dal 15 giugno al 15 settembre, ma dal 16 settembre fino al 14 giugno. Sono tariffe fissate dalla convenzione. Quindi non c'è un discorso di concorrenza, perché queste sono le tariffe praticate da Tirrenia. C'è solo un periodo di libera concorrenza, dal 15 giugno al 15 settembre, per i passeggeri ordinari.

PRESIDENTE. Dottor D'Andrea, la invito a chiarire questo aspetto, così da evitare di incorrere in errori di valutazione e quindi in facili demagogie.

D'ANDREA. Presidente, ho appunto fatto una premessa al riguardo nel mio intervento.

PRESIDENTE. Cerchi di entrare nel merito, dottor D'Andrea, specificando e parlando in modo concreto. Le tariffe che applica Tirrenia ai passeggeri sardi e alle merci, dal primo dell'anno al 14 giugno, in che modo sono fissate?

D'ANDREA. Sono fissate dalla convenzione e risalgono ad otto anni fa. Le tariffe che pratica Tirrenia, relativamente al periodo che va dal 16 settembre al 14 giugno, per i passeggeri, residenti e non residenti, e per le merci, risalgono alla convenzione approvata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel 2004.

SANNA (PD). E sono le stesse che devono essere applicate dalla CIN?

D'ANDREA. Evidentemente sì, perché la convenzione è la stessa.

SANNA (PD). Dottor D'Andrea, la convenzione è stata rinegoziata. La nuova convenzione è stata approvata con decreto del ministro Matteoli, di concerto con il ministro Tremonti, il 10 marzo 2010, ed è questa che si applica, come lei ci ha spiegato, a chi vincerà la gara di Tirrenia. Ora, il contenuto di questa convenzione è simmetrico a quella di Tirrenia, ma questo non è un pregio. Per me, per il senatore Sanciu, per il senatore Massidda, e per molti altri, la convenzione andrebbe rivista. Se poi la convenzione del 2004 è uguale a quella del 1989, allora siamo di fronte ad una situazione immutata.

D'ANDREA. Senatore Sanna, ma noi viviamo un altro scenario!

PRESIDENTE. Come afferma il commissario D'Andrea, lo scenario è davvero un altro.

SANCIU (PDL). Ma quando lei parla dell'aumento di tariffe attuato, che arriva fino al 30 per cento, a che periodo fa riferimento?

D'ANDREA. Al periodo che va dal 15 giugno al 15 settembre. E tale aumento si riferisce solo ai non residenti.

Ribadisco che io mi limito a riferire i fatti che attengono alla Tirrenia. Attualmente, Tirrenia pratica le seguenti tariffe: dal 16 settembre al 14 di giugno applica la tariffa, per merci e passeggeri, residenti e non residenti, contenuta nella convenzione di cui al decreto del 2004. Relativamente al periodo che va dal 15 giugno al 15 settembre, per le rotte Civitavecchia-Olbia, Genova-Porto Torres, Napoli-Palermo, Tirrenia è stata autorizzata ad applicare tariffe di mercato, con le seguenti onerosità: deve tenere una contabilità separata e se da questa contabilità separata risultano degli utili questi vengono posti in detrazione del contributo versato dallo Stato; se risultano delle perdite, queste rimangono a carico di Tirrenia. Questo è l'orientamento che sta seguendo Tirrenia.

Le convenzioni a cui ci si riferirà, che fanno parte di uno schema di convenzione allegato a una norma che dovrà essere sottoscritta dall'acquirente, hanno questi canoni. Nel dettaglio finale, le convenzioni sono queste: ci sarà un periodo di convenzione regolamentato, dal 16 settembre al 14 giugno, con tariffe per i residenti e i non residenti, sulle linee indicate per tutto l'anno nel decreto di cui ha parlato il senatore Sanna, fissate dallo Stato. Ci sarà un periodo limitato, dal 15 giugno al 15 settembre, nel corso del quale la nuova Tirrenia, cioè la CIN, potrà praticare delle tariffe di mercato.

Il trasporto merci, con tutto ciò che comporta (i camion, tutti i passaggi riguardanti le merci pesanti, i Tir e i semirimorchi e tutto ciò che c'è a bordo), continua sì in questo periodo, ma relativamente, perché vi è la pausa estiva d'agosto. Dal 16 settembre al 14 giugno, invece, le merci navigheranno a prezzi regolamentati. In questo modo, Presidente, ritengo di aver risposto anche al senatore Cicolani.

In apertura di questa audizione ho letto la premessa della mia relazione con un certo imbarazzo. Infatti, con riferimento alla indagine conoscitiva, e con riferimento alla informazione resa dagli organi di stampa, e talvolta anche da esponenti locali, il mio imbarazzo corrispondeva a una circostanza vera, perché le informazioni che si leggono e le affermazioni che si fanno non sempre sono corrispondenti alla realtà. La verità riguardo a Tirrenia risiede in quanto oggi ho affermato.

SANCIU (PdL). Tutto il personale Tirrenia passa a CIN?

D'ANDREA. Tutto.

SANCIU (PdL). Dai dirigenti in giù?

D'ANDREA. Tutto.

SANCIU (PdL). Per un totale di?

D'ANDREA. Per un totale di 1.500 persone circa. Con lo stesso trattamento contrattuale.

SANNA (PD). Siccome il nuovo schema di convenzione cui abbiamo fatto riferimento più volte fa parte dei documenti di gara...

PRESIDENTE. È il futuro, non mescoliamo passato e futuro.

SANNA (PD). Stiamo parlando della vendita, quindi chi compra è il futuro, senza che per questo il dottor D'Andrea sia il passato.

PRESIDENTE. È il passato ed il presente ho detto.

SANNA (PD). È rimasta una zona d'ombra: l'Unione europea, circa i nuovi schemi di convenzione che fanno parte dei documenti di gara, ha mai detto in maniera chiara una parola affermativa sul rispetto delle regole che vuole vedere applicate nel nostro Paese? Ha detto sì o no?

PRESIDENTE. Senatore, questa domanda la dobbiamo porre al Ministro, che ha condotto quotidianamente la trattativa.

SANNA (PD). Guardi che questo Gruppo politico – il Partito Democratico – gliela pone da un anno, solo che lui non risponde.

PRESIDENTE. Prima della seduta, in sede di Ufficio di Presidenza, ho accennato alla delicatezza di una situazione avendo proprio a riferimento la trattativa condotta dal Governo italiano con l'Unione europea. Su questo non credo che il commissario possa aiutarci a capire alcunché. La domanda la dobbiamo porre al Ministro, perché è nella sua responsabilità politica sentire il dovere di rispondere. Non vorrei infatti che costruiamo un castello e poi da Bruxelles ci dicessero che siamo matti, perché non possiamo fare convenzioni di questo tipo.

Ringrazio il dottor D'Andrea per la puntualità e la precisione offerte a tutti noi. Grazie al contributo che ci ha dato, a parer mio, abbiamo le idee più chiare su ciò che sta accadendo in un settore molto delicato dell'economia marittima del nostro Paese.

Comunico che il documento presentato sarà disponibile per la pubblica consultazione.

Dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,30.