

Versione HTML base

Versione per la stampa

Mostra rif. normativi

Documento completo
(23K)

Legislatura 16° - 8ª Commissione permanente - Resoconto sommario
n. 372 del 22/02/2012

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MERCOLEDÌ 22 FEBBRAIO 2012

372ª Seduta (pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente

RANUCCI

indi del Presidente

GRILLO

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per la FEDERMAR-CISAL, il comandante Alessandro Pico, segretario generale e il signor Giovanni Brancaccio, segretario nazionale, per la Tirrenia di Navigazione S.p.A. in A.S., il dottor Giancarlo D'Andrea, commissario straordinario, il signor Lorenzo Murrari, direttore affari generali e la dottoressa Maria Grazia Camerlengo.

La seduta inizia alle ore 14,10.

SULLA PUBBLICITA' DEI LAVORI

Il PRESIDENTE comunica che è pervenuta la richiesta, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, per lo svolgimento dell'audizione della FEDERMAR-CISAL, di attivazione dell'impianto audiovisivo nonché di trasmissione del segnale audio con diffusione radiofonica e, per lo svolgimento dell'audizione del Commissario straordinario di Tirrenia di Navigazione S.p.A. in A.S., di attivazione dell'impianto audiovisivo anche sul canale satellitare e sulla web-TV, nonché di trasmissione del segnale audio con diffusione radiofonica, in modo da consentire la speciale forma di pubblicità prevista, e avverte che, ove la Commissione convenga nell'utilizzazione di tale forma di pubblicità dei lavori, il Presidente del Senato ha preannunciato il proprio assenso.

Non facendosi osservazioni, la forma di pubblicità di cui all'articolo 33, comma 4, del Regolamento, viene adottata per il prosieguo dei lavori.

PROCEDURE INFORMATIVE

Seguito dell'indagine conoscitiva sul trasporto marittimo e sulla continuità territoriale.

Audizione della FEDERMAR-CISAL
Il presidente RANUCCI nel dare il benvenuto agli auditi, ricorda le finalità dell'indagine conoscitiva in titolo.

Riprende l'indagine conoscitiva sospesa nella seduta antimeridiana di oggi. Il comandante PICO afferma che la Federmar ha chiesto di essere ascoltata nel corso dell'indagine conoscitiva sul trasporto marittimo e sulla continuità territoriale al fine di esporre il dramma che i lavoratori della Tirrenia stanno vivendo, apprezzando l'attenzione che l'8ª Commissione ha sempre dedicato alle vicende della Compagnia.

Ricordato che il 4 giugno 2012 segnerà la fine del periodo di amministrazione straordinaria in cui attualmente si trova la Tirrenia, auspica che la difficoltà del momento non conduca ad una guerra tra poveri e che sia individuata una soluzione che risponda all'interesse generale. In particolare, si augura che la Regione Sardegna cambi atteggiamento rispetto alle prese di posizione assunte negli ultimi tempi, in considerazione del fatto che la Tirrenia ha sempre assicurato la continuità territoriale tra il continente e le isole e che il momento attuale, pur caratterizzato da una grave crisi dell'intero settore dei trasporti marittimi, può costituire un'opportunità per ridisegnare il sistema del trasporto marittimo sardo, razionalizzando le direttrici di traffico tra scali di approdo e frequenza dei collegamenti ed integrando la mobilità dei passeggeri tra nave e ferrovia.

È interesse del sindacato che la guida della Tirrenia venga attribuita chiaramente ad un soggetto che possa adottare le scelte aziendali necessarie per garantire il servizio di trasporto.

Ritiene infondati i dubbi manifestati dalla Commissione europea in merito alla regolarità della procedura di vendita, in quanto questa è stata effettuata nel rispetto di tutte le normative applicabili.

Il senatore SANNA (PD) chiede se la Federmar abbia sottoscritto l'accordo del 28 novembre 2011 tra le parti datoriali e le organizzazioni sindacali.

Domanda inoltre se, successivamente alla sottoscrizione del suddetto accordo, gli auditi abbiano percepito una presenza della Compagnia italiana di navigazione (CIN), soggetto aggiudicatario, nell'organizzazione dei servizi della Tirrenia.

Il comandante PICO conferma che la Federmar ha sottoscritto l'accordo sindacale e che essa sostiene la diversificazione dei servizi da parte della società. Il sindacato non ha invece alcuna informazione in merito all'attuale coinvolgimento della CIN nella gestione di Tirrenia.

Con riferimento ai timori dell'Unione europea sulla possibile acquisizione di una posizione dominante da parte della CIN e sulla necessità di avere maggiore concorrenza, ricorda che la richiesta di collegamenti tra il continente e le isole, al di fuori del periodo estivo, è piuttosto limitata e che le navi spesso viaggiano semivuote. Afferma inoltre che gli altri armatori che operano nel Mediterraneo non hanno manifestato alcun interesse ad effettuare i collegamenti tra la Penisola, la Sardegna e la Sicilia.

Auspica infine una presa di posizione del Governo sull'intera vicenda.

Il presidente RANUCCI comunica che nel corso dell'audizione

svoltasi nella seduta antimeridiana è stata richiesta l'audizione, nell'ambito dell'indagine conoscitiva, dei titolari dei Ministeri a vario titolo coinvolti nella vicenda.

Il senatore Marco FILIPPI (*PD*) non condivide i dubbi dell'auditore sulla fondatezza delle iniziative intraprese dalla Commissione europea, in quanto era chiaro sin dall'inizio che ciò che l'Unione europea richiedeva all'Italia non era la privatizzazione di Tirrenia, ma una distinzione chiara e trasparente del servizio universale dai servizi a mercato e che la procedura di vendita è stata caratterizzata da modalità che sin dall'inizio hanno suscitato severe critiche nel corso dei lavori dell'8ª Commissione.

Il comandante PICO afferma che, una volta optato per la procedura di vendita, è interesse di tutti fugare i dubbi sollevati dall'Unione europea, per condurre a termine l'operazione.

Il senatore Marco FILIPPI (*PD*) ribadisce che la normativa europea non richiedeva certo all'Italia di trasformare un regime concorrenziale in cui operavano soggetti pubblici e soggetti privati in una situazione di monopolio e che è pertanto comprensibile che la Commissione europea abbia dato inizio alle verifiche sulla compatibilità dell'operazione con la normativa *antitrust* e sugli aiuti di stato.

Il presidente RANUCCI, ringraziando gli auditi e i senatori intervenuti, dichiara conclusa l'audizione.

Audizione del Commissario straordinario di Tirrenia di Navigazione S.p.A. in A.S.

Il presidente GRILLO dà il benvenuto al Commissario straordinario di Tirrenia di Navigazione S.p.A. in A.S.

Il senatore Marco FILIPPI (*PD*) ricorda che nella precedente audizione del Commissario straordinario, quest'ultimo si era impegnato a trasmettere alla Commissione la bozza di convenzione sugli oneri di continuità territoriale che dovrà essere sottoscritta dall'aggiudicatario del compendio Tirrenia.

Il commissario D'ANDREA ringrazia la Commissione per l'attenzione che sta dedicando alla vicenda Tirrenia e consegna alla Commissione la bozza richiesta dal senatore Marco Filippi, dichiarando di essere stato autorizzato in tal senso dal Governo.

Si sofferma in primo luogo sulle vicende del processo di privatizzazione, iniziato con l'avvio delle procedure di dismissione degli immobili e delle opere d'arte di proprietà di Tirrenia.

Inoltre, il 23 novembre 2011 la Compagnia italiana di navigazione (CIN), assegnataria del compendio Tirrenia, ne ha formalmente notificato l'acquisizione all'Unione europea. Tale notifica ufficiale segue la fase di prenotifica che era stata avviata all'inizio del mese di agosto 2011 e che aveva dato l'avvio a un'interlocuzione diretta tra la Società e gli uffici della Commissione europea.

Dal momento della notifica, sono iniziati gli approfondimenti previsti dalla normativa europea, la cosiddetta "fase 1", che si è conclusa il

18 gennaio 2012. Il giorno successivo la Commissione europea ha comunicato di ritenere necessaria un'ulteriore fase di verifica, la cosiddetta "fase 2", che terminerà il 4 giugno 2012.

La possibile esistenza di profili di criticità nella procedura sotto il profilo della tutela della concorrenza era chiara fin dall'inizio, ma questa era l'unica opzione concretamente disponibile ed era inoltre confortata dalla qualità dei soggetti coinvolti, che sono primari operatori del settore a livello nazionale e internazionale.

Al fine di rendere l'operazione conforme alla normativa *antitrust*, la Commissione potrà richiedere l'assolvimento di impegni strutturali, consistenti, ad esempio, nella rimessione sul mercato di alcune delle tratte attualmente gestite dai soci della CIN.

L'assetto contrattuale sulla base del quale la procedura di cessione del compendio si è svolta finora è subordinato all'esito positivo delle valutazioni compiute dalla Commissione europea, in quanto in caso di decisione negativa l'aggiudicatario avrebbe diritto di recedere, ma al momento CIN ha confermato il proprio interesse a proseguire l'operazione.

Ricorda inoltre che la trasparenza degli atti adottati dall'Amministrazione straordinaria è assicurata dal fatto che il Commissario straordinario è un pubblico ufficiale e che le sue decisioni sono sottoposte al vaglio del Comitato di sorveglianza e del Ministero vigilante.

Per quanto riguarda i corrispettivi dei servizi di continuità territoriale, sebbene la normativa vigente non preveda la predisposizione da parte dell'Amministrazione straordinaria di bilanci sottoposti alla disciplina ordinaria, è intenzione del Commissario straordinario avvalersi di certificatori per far verificare i risvolti contabili delle attività dell'amministrazione. Tale revisione contabile volontaria è in corso e dovrebbe concludersi per la fine di marzo o inizio di aprile.

Con specifico riferimento all'entità dei corrispettivi previsti dalla bozza di convenzione, che ammontano a 72 milioni di euro l'anno, osserva che tale importo deve essere valutato alla luce dei costi sostenuti e che esso è stato valutato alla luce dei parametri del 2009, che nel frattempo hanno subito modifiche. Ricorda infatti che la spesa per il carburante, che nel 2009 ammontava a 65 milioni di euro, è passata a 82 milioni nel 2010, a 101 milioni nel 2011 e a 127 nelle previsioni del 2012. Alla luce di tali costi e in considerazione dell'insufficienza di passeggeri e autoveicoli, alcune tratte possono risultare non coperte integralmente. Ad esempio la Cagliari-Civitavecchia, che richiede 24 mila euro per tratta, è coperta solo per 13 mila.

Alla luce di tali considerazioni, appare evidente che il compenso previsto dalla bozza di convenzione non può certo essere considerato imponente.

Dà infine conto dell'incidente avvenuto recentemente alla motonave Sharden, ricordando che incidenti di tale tipo possono verificarsi nonostante il rigoroso rispetto di tutte le norme di sicurezza e che la nave coinvolta è la migliore, la più nuova, nonché la più veloce della flotta Tirrenia. Sottolinea che l'evento è stato gestito in condizioni di massima sicurezza, con la presenza di un rimorchiatore, del pilota e dei vigili del fuoco. In considerazione dell'indisponibilità della nave sostitutiva Florio, attualmente in cantiere, il collegamento tra Cagliari e Civitavecchia è stato ridotto da giornaliero a trisettimanale, ma l'offerta di posti rimane comunque superiore alla domanda e le tariffe sono state ridotte.

Il senatore SANNA (PD) ricorda che l'amministrazione straordinaria dura normalmente un anno e chiede se il Commissario straordinario abbia presentato istanza di proroga del mandato.

In caso di risposta affermativa, appare chiaro che egli non sarebbe più solo il soggetto incaricato di svolgere una fase transitoria ma diverrebbe responsabile della gestione per un tempo prolungato di un importante servizio pubblico.

Alla luce di tale considerazione, chiede delucidazioni sulle modalità di gestione della società e sull'impiego delle sovvenzioni di esercizio.

Il commissario D'ANDREA conferma di avere presentato istanza per la proroga del mandato, così come previsto dalla normativa vigente, e che tale istanza ha avuto l'autorizzazione del Comitato di sorveglianza e del Ministero vigilante.

Chiarisce che l'Amministrazione straordinaria svolge le proprie funzioni sulla base delle vecchie convenzioni che, alla luce della normativa del 2010, troveranno applicazione fino al completamento della procedura di vendita e alla sottoscrizione delle nuove convenzioni da parte della società aggiudicataria.

Il senatore SANNA (PD) chiede se la vecchia convenzione preveda che la nave in avaria debba essere sostituita.

Il commissario D'ANDREA, premesso che l'Amministrazione straordinaria è una procedura concorsuale finalizzata a dare continuità all'Azienda con salvaguardia dei livelli occupazionali, ricorda che trovano applicazione i principi generali in materia di causa di forza maggiore. Nel caso della tratta Cagliari-Civitavecchia la nave di riserva prevista dalla convenzione è in cantiere e dunque non disponibile e per tale motivo è stato necessario sospendere temporaneamente parte dei servizi.

Il senatore SANNA (PD) chiede se il Commissario straordinario sia stato autorizzato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti a sospendere il servizio.

Il commissario D'ANDREA chiarisce che il Ministero competente, al quale era stata sottoposta l'esigenza di una nave di riserva, ha sottolineato la necessità di rispettare i vincoli contabili della gestione. Alla luce di tale posizione, all'Amministrazione straordinaria non è stato possibile affittare una nave di riserva.

Il presidente GRILLO invita il senatore Sanna a concludere il suo intervento, onde lasciare tempo sufficiente per le domande degli altri Commissari.

Il senatore SANNA (PD) chiede approfondimenti sui risultati gestionali delle singole rotte. Chiede inoltre conferma che i fondi della continuità territoriale siano effettivamente utilizzati solo per lo svolgimento di tali servizi.

Domanda infine chiarimenti sulla politica dei prezzi effettuata da Tirrenia.

Il senatore RANUCCI (PD), apprezze le informazioni fornite

dall'auditore sulla procedura europea in materia *antitrust*, chiede informazioni in merito alle osservazioni formulate in sede comunitaria in materia di aiuti di Stato e correttezza della gara. Domanda inoltre delucidazioni sull'evoluzione del costo del personale e sulla scadenza del mandato del Commissario straordinario.

Il senatore OLIVA (*Misto-MPA-AS*) chiede informazioni sui tempi della procedura di vendita del compendio Siremar e sui motivi per i quali il soggetto aggiudicatario non è stato ancora immesso nel possesso. Domanda di quali consulenti la gestione commissariale si avvalga e se tra di essi vi siano ex dipendenti di Tirrenia. Domanda per quale motivo le tariffe merci sulla tratta Civitavecchia-Cagliari e viceversa siano state decurtate. Chiede inoltre informazioni sui lavori in corso a bordo delle motonavi Clodia, Florio e Sharden.

Il senatore LADU (*PdL*) manifesta forte preoccupazione per l'impatto che le vicende della procedura di vendita del compendio Tirrenia potrebbero avere sull'imminente stagione estiva in Sardegna. Chiede delucidazioni sull'aumento delle tariffe verificatosi nel 2011.

Il senatore MILANA (*Per il Terzo Polo:ApI-FLI*) chiede i motivi per i quali Tirrenia, al contrario delle altre compagnie di navigazione, preveda restrizioni per il trasporto degli animali domestici.

Il senatore Marco FILIPPI (*PD*) afferma che l'intera procedura di vendita del compendio Tirrenia si basa sull'erroneo presupposto che l'Unione europea imponesse all'Italia la privatizzazione della Compagnia, mentre, al contrario, ciò che il diritto comunitario imponeva era la chiara e trasparente separazione tra servizio universale e servizi a mercato. Le richieste dell'Unione europea, in altri termini, erano finalizzate a creare concorrenza sulle tratte ed è perciò assolutamente comprensibile che siano state aperte procedure di verifica della compatibilità dell'operazione con la normativa *antitrust* e con quella sugli aiuti di Stato.

Chiede informazioni in merito a dati e documenti citati nelle relazioni trimestrali, affermando inoltre che la Commissione necessita tempestivamente di tutti gli elementi informativi che le permettano di valutare la gestione della nuova Tirrenia.

Il senatore GALLO (*PdL*) chiede al Commissario straordinario rassicurazioni sul fatto che l'attuale fase transitoria condurrà ad un miglioramento dei servizi offerti dalla Società.

Il commissario D'ANDREA auspica l'individuazione di una sede idonea a svolgere gli approfondimenti tecnici che consentirebbero un'agevole risposta alle domande formulate dai senatori con riferimento a questioni quali la politica tariffaria e la gestione delle singole rotte. Chiarisce che gli impegni strutturali richiesti dall'Unione europea per risolvere la situazione non saranno necessariamente solo quelli a cui ha fatto riferimento, ma si dice fiducioso sulla possibilità di giungere ad una soluzione del problema.

In risposta al senatore Ranucci, fornisce i dati sul costo del personale, che è rimasto sostanzialmente stabile nel periodo 2009-2011.

Comunica che la proroga del suo mandato, deliberata il 26 gennaio 2012, avrà effetto fino al 26 gennaio 2013 e che ciò garantirà

continuità all'Amministrazione durante le prossime fasi della procedura.

Fornisce le risposte richieste dal senatore Oliva in merito ai consulenti della Tirrenia, nonché all'assegnazione del compendio Siremar, in relazione alla quale pende una procedura giurisdizionale.

Per quanto riguarda la stagione estiva 2012, Tirrenia assicurerà i collegamenti secondo le modalità dettate dalle convenzioni in vigore, anche grazie alla rinnovata disponibilità della motonave Florio e della Sharden.

In risposta al senatore Ladu, illustra la distinzione tra tariffe in continuità territoriale e tariffe a prezzi di mercato.

Il presidente GRILLO dopo aver ringraziato l'audito ed i senatori intervenuti, dichiara quindi conclusa l'audizione.

Il seguito dell'indagine conoscitiva è quindi rinviato

La seduta termina alle ore 16,30.