

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 13,30.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione del Viceministro dell'economia e delle finanze, onorevole Giuseppe Vegas, in merito agli sviluppi della privatizzazione di Tirrenia Spa.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione del Viceministro dell'economia e delle finanze, onorevole Giuseppe Vegas, in merito agli sviluppi della privatizzazione di Tirrenia Spa.

Do la parola al Viceministro per lo svolgimento della sua relazione.

GIUSEPPE VEGAS, *Viceministro dell'economia e delle finanze*. Il gruppo Tirrenia è una delle principali realtà nel settore del cabotaggio marittimo nazionale e opera i collegamenti tra il continente e le isole maggiori, Sicilia e Sardegna; inoltre, tramite la propria controllata Siremar garantisce i collegamenti tra la Sicilia e le isole minori della regione.

L'attività del gruppo Tirrenia consente e assicura la continuità territoriale nazionale garantendo servizi di pubblica utilità sulla base di un rapporto di convenzione

con lo Stato che riconosce alla stessa Tirrenia la copertura degli oneri connessi allo svolgimento di tale servizio attraverso la corresponsione di un ammontare annuo di sovvenzione.

Nel corso del 2009 i trasferimenti dello Stato al gruppo Tirrenia, all'epoca comprensivo anche delle società regionali Caremar, Saremar e Toremar, erogati a titolo di corrispettivo per il servizio pubblico svolto, sono aumentati a circa 210 milioni di euro.

Nell'ottica di una piena liberalizzazione del settore e in linea con i principi comunitari, nei mesi scorsi è stata avviata la privatizzazione di Tirrenia, sulla quale mi soffermerò in dettaglio articolando l'intervento nei seguenti punti: un breve riepilogo della storia della Tirrenia di navigazione Spa; un cenno sullo stato attuale e prospettico del rapporto convenzionale tra Stato, Tirrenia e Siremar; i presupposti giuridici per l'avvio della privatizzazione anche con riguardo alle interlocuzioni avute tra lo Stato e la Commissione europea; i principali aspetti della procedura di privatizzazione; i principali contenuti del recente decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103.

Per quanto concerne la storia della Tirrenia navigazione Spa, si tratta di una società controllata totalitariamente da Fin-tecna, a sua volta interamente posseduta dal Ministero dell'economia e delle finanze. A sua volta Tirrenia detiene l'intero capitale di Siremar.

La società nasce nel 1936 dall'integrazione delle flotte della Compagnia italiana transatlantica e della società Florio, prima, e successivamente della Compagnia sarda di navigazione e della Società Adriatica di navigazione.

La società, già alla vigilia della seconda guerra mondiale, costituiva uno dei maggiori complessi armatoriali del Mediterraneo. Con lo sviluppo dei traffici nel dopoguerra, negli anni '50 la società toccava 436.000 tonnellate nel trasporto merci e 700.000 unità in quello passeggeri. Nel corso degli anni '80 Tirrenia ha intrapreso un processo di ammodernamento e razionalizzazione della flotta; sono state costituite le società regionali controllate da Tirrenia per il collegamento delle regioni Toscana, Campania, Lazio, Sicilia e Sardegna con le rispettive isole minori. Nasceva, così, il gruppo Tirrenia, costituito da Tirrenia di navigazione Spa e dalle controllate totalitarie Siremar, Caremar, Saremar e Toremar, esercenti i collegamenti regionali con le isole minori, rispettivamente, di Sicilia, Campania, Lazio, Sardegna e Toscana.

Passando al periodo più recente, nel 1991 è stata stipulata una convenzione tra lo Stato italiano e il gruppo Tirrenia per l'esercizio di alcune tratte di cabotaggio marittimo di interesse pubblico al fine di garantire la continuità territoriale nazionale. Con la convenzione, lo Stato versa un corrispettivo annuo a Tirrenia per lo svolgimento dell'attività di pubblico interesse. La convenzione è scaduta il 31 dicembre 2008 ed è stata prorogata per legge al 30 settembre 2010 nella prospettiva del completamento della privatizzazione. Nel corso del 2009 il legislatore ha inteso razionalizzare, anche nell'ottica della privatizzazione, l'articolazione del gruppo prevedendo, previa stipula di accordi quadro tra lo Stato e le regioni interessate, il trasferimento a titolo gratuito alle regioni stesse delle rispettive società di trasporto locale, Saremar alla Sardegna, Toremar alla Toscana e Caremar alla Campania e al Lazio.

Passando rapidamente all'esposizione dei principali dati dimensionali, ricordo che il gruppo Tirrenia negli anni più recenti, ossia 2007, 2008 e 2009, ha operato con un organico di circa 3.000 unità e una flotta di 73 navi per effettuare circa 52.000 viaggi annui, trasportando all'in-

circa 11 milioni di passeggeri, 6 milioni di metri lineari di merci l'anno e 1,5 milioni di automobili.

Relativamente ai ricavi, negli ultimi anni gli stessi risultano attestati intorno a 600 milioni di euro, di cui circa 200 da sovvenzioni per l'esercizio del servizio pubblico in base al rapporto di convenzione. In tale periodo i risultati economici sono sempre stati positivi, intorno ai 15 milioni di euro annui di utile netto. Per ciò che riguarda la capogruppo Tirrenia di navigazione Spa, si evidenzia come nel triennio 2007-2009 la società abbia operato con circa 1.500 unità di personale, effettuando 3.500 viaggi annui e trasportando circa 2,5 milioni di passeggeri, oltre 4 milioni di metri lineari di merci e 500.000 automobili. La società ha realizzato ricavi annui per circa 350 milioni di euro con risultati netti positivi superiori a 10 milioni di euro nei diversi esercizi.

Sulla base del decreto interministeriale del 1° agosto 1991 è stata sottoscritta la convenzione dello stesso anno tra lo Stato italiano e la società Tirrenia di navigazione per l'esercizio del servizio pubblico di cabotaggio marittimo con scadenza al dicembre 2008.

La convenzione, come ho detto, prevede che lo Stato riconosca a Tirrenia un importo di sovvenzione annuo a copertura degli oneri per l'esercizio del servizio pubblico a fronte di specifici impegni gestionali della società. Analoghe convenzioni sono state stipulate anche con le quattro società regionali del gruppo Tirrenia relativamente al trasporto locale.

Con l'approssimarsi della scadenza della convenzione (31 dicembre 2008) il legislatore, mantenendo una costante interlocuzione con la Commissione europea, ha inteso perseguire il dettato europeo di completa liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo attraverso modalità che potessero consentire di salvaguardare lo stesso sul territorio nazionale e, al tempo stesso, non disperdere il patrimonio di mezzi e competenze presenti nel gruppo Tirrenia con ovvie e gravi ripercussioni anche dal punto di vista sociale. In tale ottica e con tale finalità la legge finanzia-

ria per il 2007 ha previsto che, ai fini di completare il processo di liberalizzazione nel settore del cabotaggio marittimo e di privatizzare le società esercenti servizi di collegamento ritenuti essenziali, potevano essere stipulate nuove convenzioni con scadenza non inferiore al 31 dicembre 2012 sulla base di criteri stabiliti dal CIPE e con la previsione di meccanismi di efficientamento volti a ridurre i costi del servizio per l'utenza nonché forme di flessibilità tariffaria non distorsive della concorrenza.

Con specifico riferimento ai servizi di cabotaggio regionale, il decreto-legge del 25 giugno 2008, n. 112 ha previsto che le funzioni e i compiti di programmazione e amministrazione relativi ai servizi di cabotaggio marittimo di servizio pubblico che si svolgono all'interno di una regione vengano esercitati dalla regione interessata. La medesima norma ha inoltre previsto che la gestione di servizi di cabotaggio regionale venga regolata da contratti di servizio.

Al fine di perseguire proficuamente il parallelo processo di privatizzazione delineato in sede comunitaria, il legislatore col decreto-legge 3 giugno 2008, n. 207 ha prorogato il termine di scadenza delle richiamate convenzioni al 31 dicembre 2009, prevedendo che le nuove convenzioni in capo a Tirrenia e alle società regionali potessero entrare in vigore solo in presenza di una positiva conclusione del processo di privatizzazione.

Nel corso del 2009, tuttavia, pur essendo stati definiti i presupposti giuridici per procedere alla privatizzazione del gruppo Tirrenia previsti dalla normativa di riferimento, l'avvio dell'operazione ha registrato dei rallentamenti in relazione, in particolare, al prospettarsi di un concreto interesse da parte di alcune regioni ad acquistare la proprietà delle rispettive società di trasporto locale e di procedere esse stesse alla privatizzazione delle società nelle forme ritenute più idonee, ferma restando la compatibilità con la disciplina comunitaria di riferimento.

Tale trasferimento a titolo gratuito è stato realizzato nel novembre 2009, a

seguito dell'emanazione del decreto-legge n. 135 del 2009. Per la Caremar, che serve le isole della Campania e del Lazio, la norma citata ha previsto il trasferimento alla regione Campania e la successiva cessione gratuita da parte quest'ultima al Lazio del ramo d'azienda di competenza del Lazio per l'esercizio dei collegamenti marittimi con l'arcipelago pontino. Successivamente ai suddetti trasferimenti la citata norma ha previsto che le regioni realizzassero direttamente la privatizzazione delle rispettive società regionali acquisite. Le regioni suddette hanno quindi avviato o stanno avviando il processo di privatizzazione delle rispettive società nel rispetto delle norme e delle procedure trasparenti e non discriminatorie.

Il richiamato decreto-legge n. 135 del 2009, infine, ha previsto che, al fine di permettere il completamento del processo di privatizzazione, tutte le convenzioni in essere siano prorogate fino al 30 settembre 2010.

Gli altri principali aspetti disciplinati dalla norma riguardano: la durata delle nuove convenzioni, fissata in otto anni per Tirrenia e in dodici anni per ciascuna delle società regionali. Tali durate sono state determinate per rendere possibile l'operazione di privatizzazione sul mercato; l'ammontare degli stanziamenti di sovvenzione annua che lo Stato riconoscerà a Tirrenia e alle società regionali a copertura degli oneri di servizio pubblico per l'intera durata delle rispettive convenzioni. In particolare, l'importo annuo stanziato per l'intera durata delle nuove convenzioni è per Tirrenia di circa 73 milioni di euro (80 milioni nel 2009 sulla base dell'attuale quadro convenzionale) e per Siremar di circa 56 milioni contro i 67 del 2009. Detti stanziamenti annui sono previsti per l'intera durata delle nuove convenzioni.

La norma riguarda anche i tempi e i termini per la privatizzazione di Tirrenia e delle società regionali trasferite: in particolare, è stato stabilito il termine del 30 settembre 2010 per il completamento del processo ed è stata prevista la pubblicazione di bandi di gara per realizzare

procedure trasparenti e non discriminatorie nel rispetto della disciplina comunitaria.

Sulla base del richiamato disposto normativo le amministrazioni competenti hanno stipulato i nuovi schemi di convenzione che sono stati condivisi anche con la Commissione europea. Tali schemi entreranno in vigore, come accennato, con il completamento della procedura di privatizzazione.

Ciò premesso, come quadro normativo di riferimento per il sistema convenzionale, in relazione alla privatizzazione della Tirrenia e delle sue controllante, tenuto conto che le stesse svolgono attività di servizio pubblico, ad esse si applica la disciplina dell'articolo 1, comma 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481, secondo cui « per la privatizzazione dei servizi di pubblica utilità il Governo definisce i criteri per la privatizzazione di ciascuna impresa e le relative modalità di dismissione e li trasmette al Parlamento ai fini dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari ».

A tale ultimo riguardo, si ricorda che con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 13 marzo 2009 sono stati definiti le modalità e i termini per la realizzazione dell'operazione di privatizzazione del gruppo Tirrenia, prevedendo l'alienazione della totalità della partecipazione detenuta indirettamente dal Ministero dell'economia e delle finanze in Tirrenia di navigazione Spa, comprensiva anche delle partecipazioni totalitarie detenute dalla stessa nelle società marittime regionali, il tutto da effettuarsi mediante ricorso a procedura competitiva, trasparente e non discriminatoria con potenziale acquirente a norma dell'articolo 1, comma 2 del decreto-legge 31 maggio 1994, n. 332.

Il decreto presidenziale richiama, tra l'altro, la necessità che, affinché siano garantiti il mantenimento del servizio universale e la continuità territoriale con le isole, i potenziali acquirenti presentino un piano industriale che illustri le strategie che si intendono perseguire. Inoltre, in ottemperanza a uno specifico indirizzo

della Camera dei deputati, di cui alla risoluzione Valducci approvata il 19 novembre 2008, il decreto presidenziale stabilisce l'impegno del Governo ad adottare, nell'ambito della privatizzazione, adeguate misure di salvaguardia dei livelli occupazionali e di tutela nei confronti dei dipendenti del gruppo Tirrenia.

Infine, è stabilito che ai fini della alienazione della partecipazione, il venditore dovrà verificare, anche mediante i propri consulenti, che i piani industriali che verranno richiesti ai potenziali acquirenti risultino coerenti con le convenzioni di servizio pubblico di cui all'articolo 1, commi 998 e 999, della legge finanziaria per il 2007.

Successivamente all'emanazione del citato decreto del Presidente del Consiglio le competenti autorità italiane hanno avviato e condotto una fase di confronto e di interlocuzione con la Commissione europea al fine di condividere le modalità di realizzazione dell'operazione di privatizzazione in coerenza con la disciplina comunitaria. In tale ambito, il 28 aprile 2009 è stata inviata alla rappresentanza permanente dell'Italia presso l'Unione europea un documento che chiariva alcune questioni procedurali poste dalla Commissione e definiva i criteri che si intendeva seguire per la realizzazione della privatizzazione.

Per quanto riguarda, in particolare, la procedura di privatizzazione, il citato documento inviato alla Commissione ha ribadito che, al fine di assicurare la massima trasparenza e non discriminazione nella realizzazione della privatizzazione, il bando sarà rivolto a un'ampia platea di operatori sia industriali sia finanziari, che potranno partecipare alla procedura sia singolarmente sia realizzandosi in cordata. Tale modalità di espletazione della gara permette la partecipazione anche di operatori finanziari che non avrebbero potuto concorrere nel caso di messa a gara delle sole convenzioni. Pertanto, la procedura individuata consente di rivolgersi a una più ampia platea di concorrenti accrescendo la competizione tra i partecipanti. L'unico vincolo di partecipazione richiesto

riguarda la dimensione patrimoniale minima dei partecipanti stessi, secondo la normale prassi utilizzata per assicurare maggiore efficacia alla procedura.

In presenza dei presupposti previsti dalla normativa sulla privatizzazione dei servizi e in ottemperanza a quanto stabilito dal citato decreto presidenziale, e tenuto conto del riassetto del gruppo conseguente al trasferimento di alcune società regionali alle regioni disposto dal decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, la società Fintecna Spa ha avviato la procedura di privatizzazione mediante la pubblicazione, il 22 dicembre 2009, dell'invito a manifestare interesse.

Nel rispetto della normativa di riferimento e in linea con la prassi di mercato per operazioni analoghe, l'invito ha indicato ai potenziali acquirenti i termini e gli elementi richiesti per partecipare alla procedura di gara. In particolare, il bando è stato rivolto a soggetti aventi personalità giuridica sia nazionali sia esteri che potevano aderire sia individualmente sia in cordata o anche attraverso società di nuova costituzione (*newco*). Inoltre, l'invito prevedeva che la maggioranza assoluta del capitale dei potenziali acquirenti fosse detenuta da soggetti aventi personalità giuridica di diritto privato e comunque controllati direttamente o indirettamente da soggetti di diritto privato.

L'invito è stato rivolto a operatori sia industriali sia finanziari con un limite di dotazione patrimoniale non inferiore ai 10 milioni, definito tenendo conto dell'impegno finanziario previsto per l'eventuale acquisizione.

Inoltre, sono stati richiesti alcuni specifici impegni ai partecipanti in merito: alla stabilità dell'assetto proprietario per un periodo di tempo determinato anche in considerazione della tutela e delle caratteristiche del servizio di pubblica utilità svolto dalla società; al mantenimento del servizio universale e continuità territoriale con le isole; alla presentazione di un piano industriale per Tirrenia e uno per Siremar da cui si rilevassero anche i livelli occupazionali previsti.

A seguito della pubblicazione del bando, nel febbraio scorso sono pervenute a Fintecna sedici manifestazioni di interesse: sei da operatori del settore (Grimaldi Napoli, Grandi navi veloci, Moby, Caronte & Tourist, Corsica ferries nonché una cordata costituita da Gestioni Armatoriali e Tomasos Transport & Tourism); una da un operatore attivo nei servizi logistici (Trans Ferry); una da Airon, *holding* di partecipazioni che opera anche nella progettazione, produzione e commercializzazione di yacht di lusso; una dal Fondo italiano per le infrastrutture F2I; sei da parte di importanti fondi di *private equity* internazionali (Oaktree, Carlyle, CVC, Cinven, Investindustrial e Alpha Private Equity); una da una *newco* (Mediterranea holding di navigazione), partecipata dalla regione siciliana (37 per cento), da Lauro Spa (28 per cento) e dal Fondo CAPE della regione siciliana (35 per cento).

A fine aprile, a esito della fase di *due diligence* e *data room* avviata nel mese di marzo, sono pervenute alla Fintecna otto conferme di interesse corredate da *comfort letter* bancarie: Grandi navi veloci, Moby e la cordata costituita da Gestioni Armatoriali/Tomasos Trans Ferry, F2I; Carlyle e Cinven Mediterranea holding di navigazione.

Lo scorso 18 giugno Mediterranea holding di navigazione ha comunicato la modifica dell'azionariato che, oltre alla presenza della regione siciliana (37 per cento) e della Lauro Spa (19 per cento), ha visto l'ingresso dell'armatore greco Tomasos tramite la TTT Lines (30,5 per cento), che opera un collegamento tra Napoli e Catania, di Isolemar (7,5 per cento), società che ha tra gli azionisti operatori del settore turistico e albergatori, nonché Plus Investments (3 per cento) e Acies Srl (3 per cento).

Entro il termine del 28 giugno è pervenuta a Fintecna un'unica offerta di acquisto da parte di Mediterranea holding di navigazione Spa. Il consiglio di amministrazione di Fintecna in data 6 luglio ha

valutato ricevibile tale offerta, che risulta peraltro suscettibile di integrazioni e miglioramenti.

Nell'ambito dell'offerta vincolante presentata è stato formalmente accettato lo schema di contratto predisposto da Fintecna, che tra l'altro prevede per l'acquirente il divieto di cedere l'azienda o rami di azienda per un periodo di dodici mesi (*lock-up*) nonché l'assunzione di impegni in merito all'adempimento delle prestazioni previste nella convenzione secondo quanto indicato all'acquirente stesso nell'ambito del piano industriale presentato in sede di procedura. Tale impegno concerne anche il rispetto delle previsioni relative alla salvaguardia dell'occupazione per il periodo indicato dal potenziale acquirente in quattro anni, formulato nel piano industriale in coerenza con quanto previsto dal decreto presidenziale.

A tali ultimi riguardi, in estrema sintesi, il piano industriale presentato dalla cordata offerente avente durata coincidente con quella delle nuove convenzioni — come detto, otto anni per Tirrenia e dodici anni per Siremar — evidenzia: il rispetto degli schemi di nuova convenzione con particolare riferimento alle linee servite e alle relative frequenze, all'assetto dei servizi sulle singole linee nonché ai meccanismi di adeguamento tariffario; una dinamica dei volumi di traffico in linea con il piano industriale elaborato da Tirrenia, che risulta tale da garantire il sostanziale equilibrio economico-finanziario nel periodo del piano; l'impegno al mantenimento e all'occupazione sia del personale marittimo sia di quello amministrativo, a tempo sia determinato sia indeterminato, a eccezione di 196 unità per la Tirrenia e di 15 per la Siremar.

A tal ultimo riguardo, si ricorda che la legge 20 novembre 2009, n. 166 ha previsto l'estensione al personale in esubero del gruppo Tirrenia dei meccanismi di integrazione salariale per un importo di 15 milioni per un periodo di dodici mesi a partire dal 2010.

Nel frattempo lo stato di incertezza che condiziona il processo di privatizzazione in atto ha indotto alcune banche creditrici

a richiedere il rientro delle linee di credito accordate, con conseguente rischio per Tirrenia e Siremar di determinare rilevanti profili di criticità nella gestione finanziaria della società.

Nelle more del completamento della procedura di privatizzazione in corso, tenuto conto del preminente interesse pubblico connesso alla necessità di assicurare la continuità del servizio pubblico di cabotaggio marittimo, il Consiglio dei ministri ha approvato in data 6 luglio 2010 il decreto-legge n. 103 al fine di favorire la stabilizzazione, in un tempo strettamente limitato, della situazione finanziaria di Tirrenia consentendo a Fintecna di concludere nei tempi previsti il processo di privatizzazione in corso.

La norma ha previsto la decadenza dell'attuale organo di amministrazione e la conseguente nomina, mediante decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con quello delle infrastrutture e dei trasporti, di un amministratore unico delle suddette società che possa gestire in maniera più funzionale e operativa tale complessa fase.

Proprio in base all'esigenza di gestire unicamente tale fase procedurale consentendo di accompagnare le società di cabotaggio verso il completamento della privatizzazione, la norma prevede che detti amministratori unici resteranno in carica sino al 30 settembre 2010, ovvero se anteriore, sino alla data di cessione dell'intero capitale di Tirrenia di navigazione Spa.

La norma, inoltre, prevede che la responsabilità per i comportamenti, gli atti e i provvedimenti posti in essere nel suddetto limitato periodo dagli organi di amministrazione e controllo di Tirrenia e Siremar venga posta a carico esclusivamente delle società interessate.

Infine, nel consentire al sistema bancario la concessione di ulteriori finanziamenti a Tirrenia e Siremar, la norma prevede che gli stessi saranno considerati in prededuzione nei casi di successive procedure concorsuali che dovessero attivarsi qualora la privatizzazione non abbia esito positivo, e che vengano assistiti dalla

garanzia di Fintecna secondo termini compatibili con la relativa disciplina comunitaria.

Si prevede al riguardo che Tirrenia Spa potrà utilizzare i nuovi finanziamenti esclusivamente per fronteggiare i fabbisogni di liquidità derivanti dalla gestione corrente, ovvero per finanziare la Siremar Spa per le medesime finalità.

In conclusione, l'operazione di privatizzazione di Tirrenia e Siremar da parte di Fintecna registra fattori di particolare complessità in ragione, tra l'altro, della dimensione della società oggetto di vendita, tenuto conto, in particolare, del rilevante indebitamento in essere da trasferire, dei vincoli che regolano l'attività di pubblico interesse svolto dalla concessionaria nonché delle delicate implicazioni occupazionali e sociali, il tutto in un contesto economico di mercato che manifesta elementi di criticità.

Inoltre, l'operazione di cessione deve realizzarsi in coerenza con il quadro normativo comunitario, che ha posto vincoli in materia anche con riguardo alla scadenza delle convenzioni già prorogate per legge fino al 30 settembre 2010.

In tale contesto, la situazione finanziaria della società risulta connotata da significativi elementi di criticità, tali da aver indotto il Governo ad agire tempestivamente approvando il richiamato decreto-legge del 6 luglio scorso al fine di garantire la continuità del servizio di pubblica utilità ed evitare riflessi negativi sullo sviluppo del processo di privatizzazione in corso.

Solo il buon esito di tale operazione potrà assicurare il mantenimento dell'attività del gruppo Tirrenia attraverso l'entrata in vigore delle nuove convenzioni. L'eventuale non completamento della privatizzazione nei tempi e termini previsti potrebbe aprire scenari fortemente critici per la società concessionaria, con potenziali rilevanti impatti anche di natura economica e sociale. Infatti, il mancato rispetto del termine del 30 settembre 2010, fissato dalla legge, unitamente al venir meno delle convenzioni per scaduta proroga determinerebbe l'impossibilità per le

società concessionarie di svolgere servizi pubblici di cabotaggio con evidenti gravi riflessi in termini occupazionali, dovendosi necessariamente procedere alla messa a gara delle singole rotte oggi assentite in convenzione.

PRESIDENTE. Ringrazio il Viceministro Vegas e do la parola ai colleghi che intendono porre quesiti o formulare osservazioni.

SANDRO BIASOTTI. Vorrei rivolgere alcune domande al Viceministro. Lei ci ha già spiegato cosa succederebbe se la privatizzazione non funzionasse, cosa possibile visto che esiste un'unica offerta. Vorrei chiederle quindi cosa, a suo giudizio, non funzionava nella gara. Se si è passati, infatti, da sedici a un unico offerente, ci devono essere state delle criticità evidenti. Le chiederei, quindi, qual è stato il problema macroscopico che, a suo parere, ha allontanato tutti i possibili acquirenti, se il prezzo, i dipendenti o altro.

Inoltre, vorrei capire — credo che sia una domanda di interesse comune — quale salvaguardia dei livelli occupazionali sia stata prevista. Abbiamo letto, infatti, sui giornali che sono stati individuati degli esuberi che sembrano non salvaguardati nel piano industriale.

Inoltre, se dovesse andare in porto l'offerta della Mediterranea holding, non c'è rischio che, essendo la regione Sicilia un *partner* così autorevole, ci sia un danno per il cabotaggio rispetto ad altre regioni? Mi riferisco alle linee su Genova, sulla Sardegna o altre linee.

Infine, premesso che personalmente sono assolutamente favorevole alla privatizzazione — non importa che ci sia un solo acquirente, sarebbe comunque importantissimo procedere — mi sembra d'aver capito che il problema sia quello delle banche creditrici che hanno chiesto il rientro dei capitali: esiste qualche garanzia da parte del Governo, della Fintecna o di qualche altra società che queste banche possano continuare a erogare finanziamenti anche ai privati, soprattutto nella delicatissima fase di passaggio?

MARIO TULLO. Ringrazio il Viceministro Vegas per la relazione, nella quale è stata fatta una ricostruzione di fatti in parte già conosciuti, ossia la storia di Tirrenia, come si è arrivati alla privatizzazione e così via.

La prima questione che vorrei porle è stata posta anche dal collega Biasotti ed è quella di capire come mai, alla fine, da sedici soggetti solo uno sia arrivato fino in fondo a questo percorso.

L'altra questione riguarda l'ultimo bilancio di Tirrenia, in cui sono state modificate alcune precedenti previsioni. Vi era, infatti, in una prima previsione, un piano di sviluppo tracciato tra il 2008 e il 2012, poi si è passati a tracciare un piano per il periodo 2011-2018. Mi rendo conto che pianificare con queste scadenze è complicato, però in quel progetto avanzato da Tirrenia si parlava di efficientamento dell'azienda e di razionalizzazione. Sarebbe importante capire dove si intende agire e, soprattutto dove intenderà agire chi acquisirà Tirrenia e quali garanzie potrà fornire dal punto di vista sociale, sia riguardo ai lavoratori sia anche ai collegamenti e alle linee.

Ora, è chiaro che lei in parte ci ha dato già ampia risposta, riferendoci del confronto con la Comunità europea prima di emettere in bando, nel quale sono contenute le norme di salvaguardia occupazionale, però nell'ultima parte del suo ragionamento — giustamente, anche a tutela di quanto è venuto a dire oggi — ci informa che la situazione è complessa e che è da vedere se si riuscirà a garantire tutti i collegamenti e a non intervenire sui dipendenti. Inoltre, in qualche misura ha fatto riferimento, se ho capito bene, alla questione europea, precisando che andrà verificato che sia tutto in ordine riguardo al rispetto delle norme europee.

Ho appreso dai giornali che Fintecna valuterà definitivamente l'offerta il 21 luglio. Riterrei opportuno, se la notizia è confermata, capire se ci sono eventualmente le condizioni per procedere, nonostante la data sia vicinissima, e le chiedo se non sia il caso di prevedere un nuovo passaggio in Commissione per essere ras-

sicurati. Credo, infatti, che da questo punto di vista sia utile monitorare una situazione, che lei stesso ha definito molto complessa. In parte, infatti, molte delle questioni che ho cercato di porle hanno trovato anche risposta, ma giustamente negli ultimi passaggi del suo intervento ha manifestato anche delle perplessità, che la tutelano rispetto alla complessità della vicenda che potrebbe ancora aprire scenari diversi da quelli rassicuranti della parte iniziale della sua relazione.

VINCENZO GAROFALO. Siamo, innanzitutto, soddisfatti che in questi due anni l'impegno di andare verso una reale privatizzazione si stia realizzando. Ci auguriamo che vada a compimento. Certo, l'idea che da sedici manifestazioni di interesse ne sia rimasta una desta delle preoccupazioni, ma dal primo esame fatto pare che l'offerta della Mediterranea holding sia in linea con i requisiti necessari.

Io desidererei, quindi, solo soffermarmi sul decreto-legge n. 103 che, se non ricordo male dalla lettura che ne ho fatto, prevedeva l'immediata decadenza dei consiglieri di amministrazione e la nomina dell'amministratore unico.

Non so se si è proceduto in tal senso, e lo chiedo al Viceministro, non essendo emerso questo dato dalla sua relazione. Ho capito che di fatto è stato assicurato, come noi avevamo chiesto, il mantenimento dei livelli occupazionali, e che è stata prevista la cassa integrazione per un anno; chiedo, però, se oltre al problema dei livelli occupazionali, si è intervenuti sui contratti di lavoro perché — faccio riferimento a notizie di stampa — quelli applicati al gruppo Tirrenia sono diversi rispetto a quelli all'intero comparto, motivo per cui si sono generati costi per il personale superiori. Le chiedo quindi se è stato posto un vincolo in tal senso in sede di gara.

MARCO DESIDERATI. Vorrei ringraziare il Viceministro per la sua presenza e per la sua relazione, e, molto brevemente, vorrei porre l'accento sulla questione delle tratte onerate. Sono stato avvicinato

tempo fa da alcuni cittadini dell'isola d'Elba che mi hanno espresso la loro preoccupazione rispetto alla disponibilità economica e al futuro delle aziende.

Io non ho ben chiaro — perché, lo dico francamente, me ne intendo poco — se la cessione e la costituzione di società regionali di cabotaggio presupponga un intervento delle regioni nelle tratte onerate o se queste tratte rimarrebbero comunque a carico dello Stato. Chiedo al Viceministro un chiarimento al riguardo e un'attenzione alta su questo tema.

CARLO MONAI. Lungi da me voler fare l'uccello del malaugurio, però a partire dalla relazione del Viceministro Vegas, che ringrazio per la sua sempre puntuale analisi, mi preoccupa la difficoltà incontrata in questa procedura di privatizzazione, che ha visto assottigliarsi in maniera così precipitata il parco dei potenziali interessati da sedici a uno; la concomitanza dei rientri richiesti dalle banche, che mettono in tensione finanziaria e in crisi di liquidità le società privatizzande; il termine ormai alle viste del 30 settembre 2010 dopo il quale si avrà il collasso del sistema. Tutto questo mi fa temere di intravedere un *déjà vu* rispetto alla vicenda Alitalia, dove alla fine Pantalone ha dovuto mettere mano al portafoglio per pagare i cassintegrati, i finanziamenti a fondo perduto che dovevano essere restituiti e così via.

Mi pare, quindi, che non ci sia peggior sistema di quello di avere una ghigliottina temporale che prevede poche decine di giorni ancora — il 30 settembre è dietro l'angolo — perché lo spauracchio più eclatante è che l'unico interessato acquirente di questo comparto così importante ha tutto l'interesse a indugiare e ad aspettare che la cosa tracolli per acquistare poi con poco quello che oggi magari ha ancora un valore.

Personalmente, quindi, sono molto preoccupato per questa vicenda e richiamo l'attenzione del Governo su quello che è stato un evento molto deprecabile e dannoso. Abbiamo parlato tanto di CAI come compagna di bandiera, ma oggi è in mano

ai francesi, ai tedeschi, una componente è rimasta in mano a imprenditori italiani che ormai possono anche essere liberamente nella condizione di cedere tutto il pacchetto a chi vogliono. Bisogna, dunque, fare attenzione perché di queste cose ne abbiamo già viste troppe e siamo molto preoccupati che si riveda un film già visto.

SILVIA VELO. Siccome molte questioni sono state già sollevate, mi concentro sull'ultimo decreto, che è arrivato un po' a sorpresa, a gara praticamente già espletata. Quando si arriva, infatti, ad avere un solo offerente e si giudica ammissibile quella offerta, la gara è quasi espletata.

Il decreto è stato successivo a questo annuncio ed è un decreto impegnativo perché si decide non il commissariamento, ma una sorta di commissariamento, data la presenza di un amministratore unico. Anch'io mi associo, dunque, alla domanda del collega Garofalo sulla nomina. Vorrei sapere, inoltre, se è stata fatta, chi si è deciso di nominare, quando avverrà e sulla base di quali criteri si sceglierà. Vorrei sapere, soprattutto, qualcosa di più, se possibile, sul perché si è dovuto arrivare — ce lo immaginiamo — proprio in quel momento alle garanzie da parte di Fin-tecna.

Mi interessano quindi chiarimenti su ciò che è previsto in questo decreto — l'amministratore unico, un quasi commissariamento, la necessità di mettere la garanzia dello Stato in questa fase di privatizzazione ancorché breve — e le affermazioni del Viceministro Vegas molto franche, che dicono quanto sia delicata la fase. Ripeto quanto ho ascoltato da lui: «L'eventuale non completamento della privatizzazione nei tempi e termini previsti potrebbe aprire scenari fortemente critici per la società concessionaria, con potenziali rilevanti impatti anche di natura economica e sociale».

Chiedo un chiarimento, per quello che è possibile, sia sulle questioni suddette sia sul significato delle disposizioni di questo decreto, e infine cosa significano le affermazioni che lei fa in questa sede parlamentare per la gara in corso. Infatti, che

lo Stato debba dare garanzie economiche, che si debba nominare un amministratore unico e arrivare a dire che se non si va in fondo alla gara ci saranno gravi conseguenze economiche, mi pare che metta già un'ipoteca sulla gara piuttosto rilevante. Se non si arriva in fondo c'è un piano alternativo per garantire comunque i servizi indispensabili alla sopravvivenza delle isole?

MAURIZIO IAPICCA. Premesso che anche io sono soddisfatto dell'essere pervenuti a definire questa privatizzazione, la cosa che però mi preoccupa è il mantenimento dei livelli di occupazione. Il marittimo della Tirrenia, dalle informazioni che ho io, guadagna quattro volte più di un normale marittimo. So anche, avendo parlato con alcune delle società che partecipano alla cordata, che hanno intenzione alla fine dei dodici mesi di fare una carneficina. Allora, sarebbe opportuno cercare di porre maggiore attenzione a una pianificazione più lunga per tutelare l'occupazione di questa società.

La seconda questione riguarda un aspetto che forse non mi è chiaro: la regione Campania per la privatizzazione della Caremar deve a sua volta osservare il termine del 30 settembre 2010?

SETTIMO NIZZI. Gran parte del traffico e del bilancio di Tirrenia Spa avviene per il traffico da e per la Sardegna: quali garanzie ci sono per la continuità territoriale?

In secondo luogo, la regione Sicilia va a prendere il posto, in gran parte dei casi, dello Stato italiano, quindi ci saranno fondi pubblici come Stato e come regione?

Infine, la garanzia per i debitori è la garanzia per tenere in piedi questa società. Può lo Stato italiano in base alle norme europee garantire anche per i privati? Nel futuro noi potremo garantire una società che non è partecipata interamente dallo Stato?

MICHELE POMPEO META. Mi associo, non formalmente, ai ringraziamenti al-

l'onorevole Vegas. Avevamo chiesto che l'azionista fosse qui; questo è successo e noi lo apprezziamo.

Voglio anche sottolineare, nella sua relazione, la linearità con la quale ha ricostruito la storia di questa società, che è una storia fatta di alti e bassi, che somiglia a tante altre storie e, soprattutto, evidenzia un ritardo complessivo con il quale, pur in presenza di quella situazione, i vari Governi che si sono succeduti hanno chiuso un po' un occhio. Noi non lo dimentichiamo. Gli stessi vertici della società sono lì da tanti lustri; ci portiamo dietro un «ferro vecchio» fuori dal mercato e fuori anche dal contesto europeo. Credo che sia l'unico caso non solo del Mediterraneo, ma di tutti i mari europei.

Ora, non vogliamo assolutamente speculare, però a questo punto abbiamo avuto tanta pazienza, abbiamo investito tante risorse, alcuni paletti fermi vanno messi. La difesa degli interessi della collettività, dello Stato e dell'azionista devono coincidere ed essere gli stessi e che noi dobbiamo tutelare nei confronti di milioni di utenti.

È stata già ricordata l'incidenza che ha questo vettore nei collegamenti con la Sardegna, che è il grande tema della continuità territoriale; abbiamo parlato del ruolo delle diverse regioni, che hanno avuto un approccio differente rispetto al tema delle società regionali. La Campania ha avuto un ritmo, la Sicilia un altro, il Lazio un altro ancora.

Ora, la prima questione è quella di non disperdere altre risorse e di fare presto e bene, di rispettare le norme europee. Nel fare questo, vanno tutelati anche degli interessi. Io credo che non sempre coincidano gli interessi di quei tanti lavoratori con quelli dell'utenza. Qui bisogna essere laici e anche un po' decisi.

Si è detto «la Tirrenia non diventi la CAI del mare», ma non mi pare che si corrano questi rischi, almeno nell'immediato. È giusto non regolarsi come con Alitalia, che può rappresentare un'esperienza che insegna e ci dà anche qualche orientamento in positivo. Fuori da ogni elemento di maliziosità, francamente

quando ho letto che in quella cordata, l'unica che è andata fino in fondo, l'azionista di riferimento è la regione siciliana qualche dubbio mi è venuto. Questa è, infatti, la fase in cui sappiamo in che condizioni versino le finanze locali, sia per quanto riguarda le regioni a statuto speciale sia quelle a statuto ordinario. Inoltre, c'è un evidente conflitto di interessi. Nei piani strategici di sviluppo, credo che per i collegamenti nel mar Tirreno abbiamo oggettivamente una situazione che contrasta con il federalismo, perché quello è un federalismo che pone il futuro proprietario in una condizione diversa.

Ora, mi chiedo dove la regione Sicilia reperisca le risorse. Quella è una struttura, una società che ha una gestione anche autonoma, ma quando sento il presidente della regione a statuto speciale Sicilia dire che non hanno le risorse qualche angoscia ci viene, qualche dubbio ci assale. Si tratta di dichiarazioni rilasciate qualche giorno fa. In un quadro in cui c'è un solo competitore questo rischia di tagliare le gambe all'insieme dell'operazione.

Vorrei capire meglio ancora un elemento: è vero che quella è una società mista, un gruppo molto eterogeneo dove ci sono vettori, operatori che hanno anche garanzie sul piano finanziario e sul piano del *know-how*, ma l'Europa? Voi vi siete confrontati, vi hanno rassicurato, ma se alla fine uno di questi elementi dovesse far andare — mi auguro di no — le cose diversamente, il cosiddetto piano B quale è? Soprattutto nel corso i mesi estivi, che producono il 50 per cento della domanda e dell'offerta, il Governo e il Parlamento dovrebbero avere un piano alternativo.

Da questo punto di vista, ripeto, da una parte la ringrazio, dall'altra sottolineo lo sforzo rigoroso che avete fatto per mettere il Parlamento nella condizione di sapere e anche di contribuire alle decisioni. Vi prego, quindi, di tenerci continuamente informati perché questa è una vicenda che, se nell'immediato non trova la via giusta, rischia di essere un elemento deflagrante e non credo che in una situazione come questa noi troveremmo la

solidarietà, lo spirito unitario e la consapevolezza che abbiamo avuto di fronte ad altre emergenze.

La ringraziamo, dunque, però non diamo niente per scontato. Io, come tutti, leggo tra le righe e francamente trovo queste conclusioni un po' preoccupanti, anche se dimostrano un approccio molto onesto rispetto alla materia. Ci tenga informati perché si tratta di un enorme problema che non va assolutamente sottovalutato e semplificato.

PRESIDENTE. Mi associo al ringraziamento al Viceministro Vegas, che ci ha riferito su una questione molto delicata. Chiaramente, la preoccupazione è notevole. Sappiamo quanto sia complessa l'operazione in atto. C'è un unico offerente che ha tra i suoi componenti la regione Sicilia, che rappresenta il soggetto con la maggioranza relativa. Sarebbe opportuno capire quale sia la *governance*. Questo è un dato determinante, perché sappiamo che questa società non è competitiva anche perché, lo ricordo, gode di privilegi che sono fuori dal mercato. Non vorremmo, quindi, che la presenza di un'istituzione importante come la regione Sicilia poi mantenga comunque la continuità di un'azienda non in grado di competere sul mercato. Molti problemi sono già stati sollevati dai colleghi intervenuti precedentemente; penso che si sta cercando di far passare una barca dalla cruna dell'ago e il passaggio non è certamente semplice.

Do la parola al Viceministro Vegas per la replica.

GIUSEPPE VEGAS, Viceministro dell'economia e delle finanze. Vorrei ringraziare il presidente e la Commissione per questa occasione, non tanto volta a riferire, ma ad avere un confronto col Parlamento su un tema così delicato. Aveva ragione l'onorevole Meta quando diceva che non è una questione che origina da poco tempo. È da lungo tempo che si sta dipanando questa vicenda della Tirrenia e, come per tutte le cose che si accumulano nel tempo, soluzioni rapide e semplici è difficile trovarne. Anche la soluzione che

si sta intraprendendo, come è stato giustamente evidenziato nel dibattito, ha delle criticità rispetto alle quali, però, mi corre l'obbligo di dire che la soluzione che sta emergendo, pur essendo di criticità, è apprezzabile date le circostanze e, anzi, esiste una serie di paletti che dovrebbero garantire un risultato soddisfacente.

Entriamo nel vivo, parlando del tema principale. Mi scuserete se non rispondo singolarmente a ciascuno. Il tema è come mai, con alla partenza un così elevato numero di manifestazioni di interesse, ci siamo poi ridotti, quando si è arrivati al dunque, a una società sola. Questo dipende, ovviamente, da una prassi che è sempre esistita: quando si tratta di manifestare interesse, i soggetti sono molto più numerosi di quelli realmente interessati. Questo dipende anche dal fatto che abbiamo assistito in questo ultimo periodo a una crisi del settore piuttosto vistosa e che la società ha un indebitamento elevato. Ovviamente, quando si va a vedere i numeri anche i soggetti che hanno interesse diventano più cauti e tutte le manifestazioni di interesse che provenivano da soggetti finanziari, non da soggetti abituati a gestire il settore, hanno visto un tasso di rendimento atteso sicuramente inferiore a quello sperato, perché così è questo tipo di mercato, e quindi sono venute meno.

La società che è rimasta nella fase finale dell'operazione vede, certo, la presenza di una regione, quindi di un ente pubblico, rispetto al quale non voglio fare in questa sede nessuna valutazione — ognuno ha, francamente, le sue opinioni sul fatto che le regioni abbiano o meno i soldi, li usino bene o male — però è un soggetto titolato a farlo perché la legge lo consente a condizione che non abbia la maggioranza. In questo caso non ha la maggioranza, quindi dal punto di vista della legge per la privatizzazione, al netto di qualunque tipo di valutazione sulla bontà della cosa, la candidatura è possibile.

Tra i soggetti che partecipano, invece — do questo ulteriore spaccato del soggetto che è nella fase finale della trattativa — vi è una serie di società che hanno come *core*

business proprio quello dell'armamento, quindi è ragionevole ritenere che il *management* sarà, a differenza di molte partecipanti originarie alla cordata, tecnicamente attrezzato ad affrontare i problemi della gestione, tenendo conto che il contratto di programma che dovrà entrare in vigore con la società che otterrà la privatizzazione è una convenzione che riduce l'esborso di soldi pubblici per le tratte che devono essere mantenute. In qualche modo, quindi, si costringe la società che acquisirà Tirrenia Spa a un *management* molto più efficiente rispetto a quello precedente. Questo significa, infatti, portare non solo a una privatizzazione giuridica, ma anche dei metodi di conduzione di una società che, abbiamo visto, ha molte criticità, che derivano anche da costi forse troppo elevati nel passato, quindi si tratta in qualche modo di rientrare sotto questo profilo.

Il piano B è *in re ipsa*, ovvero se non si riesce a fare la privatizzazione, che va fatta stando alle disposizioni comunitarie, non si potrà fare altro che mettere a gara le singole rotte, per le quali peraltro esistono già degli stanziamenti, ma sicuramente il risultato sarà un po' più difficile che non mettendo a gara direttamente la società.

Tra l'altro, riguardo alla Sardegna, sinceramente non avrei grandi preoccupazioni perché nella convenzione sono tracciate le rotte, la quantità di servizi e anche l'obbligo di mantenimento del personale, quindi chi sottoscrive la convenzione è obbligato a offrire quel servizio, altrimenti non ha il denaro pubblico che fa parte del pacchetto convenzionale. Certo, potrebbe farlo, ma ci rimetterebbe dei soldi e non credo che sotto questo profilo possa entrare nei piani industriali un equilibrio finanziario.

La garanzia per il personale esiste per 48 mesi, quindi anche sotto questo profilo non dovrebbero esserci problemi. Voglio aggiungere che il futuro, tra molti anni, è nelle mani di Dio, mentre la società che resterebbe nella gara ha garantito il mantenimento del personale — con qualche eccezione perché ci sono 196 unità per la

Tirrenia e 15 per la Siremar, per le quali subentrerebbe la cassa integrazione, che è invece disposta eventualmente per dodici mesi a partire dal 2010. Questo riguarda il mantenimento del personale a tempo sia indeterminato sia determinato. Rispetto, quindi, alle varie soluzioni possibili, anche sotto questo profilo mi sembrerebbe che la soluzione possa risultare abbastanza di garanzia.

Il decreto-legge del 6 luglio in realtà non entra nella questione privatizzazione: visto che in questa fase i creditori iniziavano ad avere dei dubbi, si limita semplicemente a dire che sarà rimosso il problema prevedendo una sorta di commissario straordinario, il quale garantirà i crediti soprattutto finalizzati all'esercizio in questo periodo transitorio, e le banche saranno garantite, in ultima istanza, da Fintecna. Questo consente, in sostanza, di andare avanti in questo periodo senza dimenticare che scade il 30 settembre 2010 il termine per la privatizzazione, superando così il periodo estivo, ciò che consente di non creare problemi nel momento, come è stato detto, di maggior traffico, e quindi di maggiori ricavi, per partire con la privatizzazione senza particolari rischi. Peraltro, si tratta di un meccanismo che, facendo capo alla garanzia di Fintecna, che pur non essendo strettamente pubblica, o direttamente del Tesoro, resta la garanzia di un ente che ha sufficienti risorse per prestare questo servizio. Sostanzialmente, quindi, il decreto serve a creare un meccanismo di ponte da qui alla privatizzazione.

Come ho detto, se la privatizzazione non avvenisse ci sarebbe la messa a gara delle singole rotte. Certo, la soluzione, dal punto di vista non credo solo del Governo, ma anche del Parlamento e dell'opinione pubblica, è la meno desiderabile per tutta una serie di motivi. Speriamo che la messa a gara, l'eventuale vittoria di una società che sia in grado, con le proprie capacità manageriali, di gestire ed efficientare Tirrenia, possa fare uscire Tirrenia, che non

dimentichiamolo, ha ricavi superiori alle spese, quindi ha un ancorché piccolo margine di utile, dalle difficoltà che ha dovuto fronteggiare in questi anni.

Sotto questo profilo risponderei all'onorevole Monai che non ci troviamo esattamente nella stessa situazione di Alitalia. È chiaro che, non se sarà negativa, ma se la gestione, come è ragionevole presumere, sarà abbastanza efficiente, non dovrebbero esistere difficoltà perduranti nel tempo, anche perché obiettivamente una domanda di servizio esiste, e quindi i ricavi dovrebbero essere relativamente assicurati. La questione è che le spese forse vanno ridotte tenendo conto dell'andamento dei ricavi.

L'ultima questione — spero di non aver dimenticato nulla — riguarda la nomina dell'amministratore unico prevista nel decreto legge: io credo che manchino ancora pochi giorni per arrivare alla nomina; sono stati già fatti degli accertamenti e penso che sia ragionevole presumere che proprio nel corso di questa settimana si arrivi alla nomina, in modo che questa fase transitoria possa essere fronteggiata con gli strumenti giuridici di cui ci siamo dotati, che consentano di superare il periodo di incertezza che porterà alla privatizzazione.

PRESIDENTE. Ringrazio il Viceministro Vegas per il suo intervento e per il documento depositato, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegato*) e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14,30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

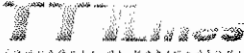
DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 21 settembre 2010.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO

Descrizione Azionisti Mediterranea Holding

AZIONISTA	DESCRIZIONE	QUOTA DETENUTA	RICAVI 08 (EUR mn)	EBITDA 08 (EUR mn)	Patr. Netto 08 (EUR mn)	PFN 08 (EUR mn)
 Regione Siciliana	Ente pubblico	37%				
 Lauro.it	- Lauro.it SpA è la holding a capo del gruppo che opera collegamenti marittimi con aliscafi tra i porti di Napoli, Ischia, Capri, Sorrento, Isole Eolie, Isole Pontine, Anzio - La società fa capo all'Onorevole Salvatore Lauro	19%	1,6	0,6	15,4	2,5
 TTT Lines COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE	- Società di navigazione facente capo all'armatore greco Tommasos - TTT Lines offre servizi via traghetto tra Napoli e Catania, effettuati con due navi Roro/pax con una capacità di 950 passeggeri	30,5%	32,5	5,0	2,1	68,2
 ISOLEMAR	Società costituita nel giugno 2009 con 23 azionisti di cui tra i principali Isola S.r.l. (22%), Mario Santaroni (19%) e Delcomar S.r.l. (18%)	7,5%				
 Armatore Italiani	Facente capo alla famiglia Coccia; detentrica del 10% di Gestioni Armatorelli S.p.A., società che aveva già presentato la propria manifestazione d'interesse in cordata con TTT Lines, senza presentare il Piano industriale entro il 1 giugno 2010	3%				
 ACIES	Riconducibile a Maria Cristina Elmi, e sua holding di partecipazioni che società operativa in settori diversificati (pubblicità, edilizia, commercio)	3%				

€ 1,00

Stampato su carta riciclata ecologica



16STC0009860