

**COMMISSIONE IX  
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**AUDIZIONE**

11.

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 6 AGOSTO 2014**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MICHELE POMPEO META**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i> ..	3, 6, 10, 12
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i> .....	3	Bianchi Nicola (M5S) .....	9
<b>Audizione del Sottosegretario di Stato all'economia e alle finanze, Giovanni Legnini, sulla revisione della convenzione con Tirrenia-Compagnia italiana di navigazione SpA, relativa ai servizi di collegamento marittimo con la regione Sardegna (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):</b>		Legnini Giovanni, <i>Sottosegretario di Stato all'economia e alle finanze</i> .....	3, 10
		Mura Romina (PD) .....	6
		Nizzi Settimo (FI-PdL) .....	10
		Sanna Francesco (PD) .....	7

**N. B.** Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Sinistra Ecologia Libertà: SEL; Nuovo Centrodestra: (NCD); Lega Nord e Autonomie: LNA; Per l'Italia (PI); Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: (FdI-AN); Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero-Alleanza per l'Italia: Misto-MAIE-ApI; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI; Misto-Libertà e Diritti-Socialisti europei (LED): Misto-LED.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
MICHELE POMPEO META

**La seduta comincia alle 14.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata mediante la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

**Audizione del Sottosegretario di Stato all'economia e alle finanze, Giovanni Legnini, sulla revisione della convenzione con Tirrenia-Compagnia italiana di navigazione SpA, relativa ai servizi di collegamento marittimo con la regione Sardegna.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2 del regolamento, l'audizione del Sottosegretario di Stato all'economia e alle finanze, Giovanni Legnini, sulla revisione della convenzione con Tirrenia-Compagnia italiana di navigazione SpA, relativa ai servizi di collegamento marittimo con la regione Sardegna.

Do la parola al Sottosegretario Legnini per lo svolgimento della relazione.

GIOVANNI LEGNINI, *Sottosegretario di Stato all'economia e alle finanze*. Grazie, presidente. Premetto innanzitutto che, come la Commissione sa meglio di me, la competenza primaria su questa materia riguardante gli aspetti contrattuali con la Compagnia italiana di navigazione è del

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che è parte della convenzione per l'esercizio dei servizi di collegamento marittimo in regime di pubblico servizio con le isole maggiori e minori. La convenzione, come è noto, ha una validità di otto anni; individua il corrispettivo annuo relativamente ai servizi pubblici che da essa sono regolati in 72.685.642 euro all'anno.

Per gli aspetti relativi alla continuità territoriale, che è il tema centrale della convenzione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito dell'istruttoria per la revisione della convenzione, ha coinvolto le regioni interessate, la Sardegna e la Sicilia, che hanno manifestato il loro assenso nei termini in cui dirò a breve.

Dico sempre in premessa che, ai sensi dell'articolo 10 della convenzione, l'attività di vigilanza viene svolta anche dal Ministero dell'economia e delle finanze: questa, suppongo, è la ragione per la quale oggi la Commissione ha chiesto al Ministero dell'economia di rendere queste informazioni. Naturalmente si tratta di un'attività di vigilanza per quanto di stretta competenza, quindi, in particolare per quel che riguarda gli impatti sulla finanza pubblica, inerente esclusivamente all'esercizio delle tratte svolte in regime di servizio pubblico che beneficiano della sovvenzione di cui ho detto.

Per gli aspetti contabili, ai sensi dell'articolo 5 della convenzione, la società deve trasmettere ai ministeri vigilanti, quindi a entrambi, con cadenza annuale, il bilancio di esercizio approvato ed, entro i sessanta giorni successivi all'approvazione dello stesso, le risultanze della contabilità analitica certificate dalla società di revisione contabile.

La verifica della corretta applicazione dei criteri di allocazione dei costi alle attività oggetto della convenzione è, quindi, demandata alla certificazione degli schemi di contabilità analitica prodotti da parte della società di revisione, cui spetta la responsabilità sul controllo della veridicità del bilancio e delle risultanze contabili.

La Compagnia italiana di navigazione ha presentato il 7 novembre 2013 istanza di attivazione della clausola di salvaguardia di cui all'articolo 9 della convenzione, che prevede che, fermo il corrispettivo previsto a legislazione vigente, qualora si prospettino «scostamenti imprevedibili di carattere strutturale, in eccesso o in difetto» dei ricavi da attività in convenzione riconducibili a crisi settoriale o squilibri di mercato che determinino variazioni dei volumi trasportati (merci, passeggeri e auto) ovvero modifiche dell'offerta del settore ovvero dei costi, al netto dei costi per il carburante, riconducibili a introduzione di modifiche di norme che comportino costi aggiuntivi per la società — inclusi quelli relativi a lavori obbligatori di adeguamento delle navi alle stesse nuove norme — ovvero modifiche dei costi e delle tariffe portuali ovvero eventi imposti dall'evoluzione tecnologica di settore che, comportando nuovi investimenti, modifichino la struttura dei costi in misura superiore al 3 per cento rispetto a quanto specificato nell'allegato B della Convenzione, le parti addivengano ad un accordo per ripristinare le condizioni di equilibrio, fermi restando gli stanziamenti previsti a legislazione vigente.

Nel caso si decida di perseguire tale via di riequilibrio, la società elabora una proposta di aggiornamento degli assetti e degli equilibri contrattuali secondo i criteri di cui alla delibera del CIPE n. 111 del 2007. La società ha presentato, avvalendosi di questa clausola di salvaguardia, una proposta di modifica della convenzione, che reca risparmi di costi stimati tale da far fronte al disequilibrio attuale e prospettico.

Indico in sintesi le proposte di modifica, che partono da una dichiarazione di

disavanzo gestionale di circa 30 milioni di euro su base annua. Le proposte di modifica presentate, come dicevo, recano risparmi di costi in misura tale da far fronte al disequilibrio attuale e prospettico. Abbiamo un prospetto — non so se sia il caso di leggere tutte le voci relative a questa proposta di modifica. Cito rapidamente: vendita di una nave di riserva Aurelia per 1,875 milioni; abolizione del prolungamento Olbia-Arbatax per 1,702 milioni; impiego di navi con maggiore capacità di carico merci sulla Genova-Porto Torres per 1,673 milioni; abolizione della linea Cagliari-Trapani e corse aggiuntive in estate per la linea Palermo-Cagliari per 1,797 milioni; svolgimento della linea merci insieme a quella mista sulla linea Napoli-Cagliari; effettuazione di due viaggi settimanali tutto l'anno per 228 milioni; riduzione delle frequenze invernali della linea Civitavecchia-Arbatax-Cagliari da giornaliera a trisettimanale per 7,139 milioni; sospensione della linea merci Livorno-Cagliari nei periodi festivi per 805 mila euro; sospensione linea merci Ravenna-Catania nei periodi festivi per 1,196 milioni; per la Ravenna-Catania cambio navi e scalo a Brindisi con un effetto di risparmio di 3,355 milioni; pagamento del 50 per cento del primo acconto del corrispettivo di convenzione in via anticipata a gennaio, anziché a marzo, che comporta un risparmio di 220 mila euro. Il totale di queste voci, relative ad efficientamento, riduzioni e quant'altro, ammonta a 19 milioni 992 mila euro.

Su questa proposta è stata attivata un'istruttoria da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Le parti hanno accertato la sussistenza delle condizioni per l'attivazione della clausola di salvaguardia prevista dalla convenzione, tenuto anche conto che le clausole della convenzione, quindi anche l'individuazione dei parametri di cui all'allegato B, sono state predisposte tra la fine del 2009 e l'inizio 2010. Vi è una sfasatura temporale tra la negoziazione, che risale a quel periodo, e l'effettiva stipula della convenzione, che è parecchio successiva.

La procedura di privatizzazione è iniziata nel quarto trimestre del 2010 e si è conclusa nel primo semestre del 2011, con l'assegnazione alla Compagnia italiana di navigazione e la sottoscrizione del contratto di acquisto a luglio del 2012. Si è dovuto attendere circa un anno prima di avere il necessario nulla osta dell'Antitrust, che è arrivato nel giugno del 2012. Solo con il predetto nulla osta si è verificata la condizione dell'efficacia del contratto di trasferimento del ramo d'azienda alla Compagnia italiana di navigazione e si è potuto procedere alla sottoscrizione della convenzione.

Relativamente all'istruttoria inerente all'analisi dello squilibrio, i ministeri vigilanti hanno richiesto alla società idonea documentazione atta a dimostrare le condizioni di squilibrio economico-finanziario della gestione e l'eventuale adozione di misure di riequilibrio prima del termine dell'aggiornamento ordinario previsto dall'articolo 8 della convenzione vigente alla fine del primo periodo regolatorio previsto nel 2015. La società non ha potuto produrre i dati certificati relativi all'anno 2013 non essendo ancora approvato, al momento della richiesta, il relativo bilancio.

Tenuto conto della grave situazione finanziaria e del pesante squilibrio economico delle tratte in servizio rappresentato dalla società si è convenuto di acconsentire all'aggiornamento della convenzione, a condizione però dell'assicurazione da parte della società che i risparmi di spesa che si realizzano dalle modifiche apportate alla convenzione siano tali da garantire l'equilibrio prospettico della gestione e la società non debba avere null'altro da pretendere per il primo periodo regolatorio in corso; dell'impegno a produrre i dati di contabilità analitica, di cui all'Allegato C della convenzione, per singola tratta, certificati dalla società di revisione relativi al primo periodo regolatorio che dimostrino il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario della gestione.

Qualora dai dati di consuntivo presentati per il primo periodo regolatorio, ai sensi dell'articolo 8 della convenzione,

emerga una sovracompensazione per effetto dei risparmi di costo derivanti dal nuovo assetto dei servizi, le maggiori somme erogate saranno recuperate attraverso la decurtazione della successiva rata di corrispettivo. Su questa proposta e su questa procedura le Regioni Sardegna e Sicilia, come ho detto all'inizio, hanno fornito il loro assenso.

In conclusione, il Ministero dell'economia e delle finanze ha suggerito che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Compagnia italiana di navigazione stipulino un accordo ai sensi dell'articolo 9 della convenzione, quindi della clausola di salvaguardia richiamata, nel quale sono esplicitate le puntuali modifiche della convenzione. A queste modifiche della convenzione deve seguire un decreto interministeriale dei due ministeri competenti di approvazione del predetto accordo da trasmettere alle regioni interessate ai fini dell'acquisizione formale dell'intesa che, come ho detto, è già pervenuta durante la fase dell'istruttoria.

Le modifiche alla convenzione vengono approvate con le stesse modalità previste per l'approvazione della convenzione originaria, in considerazione del combinato disposto dell'articolo 19-ter del decreto-legge n. 135 del 2009, articolo 1, comma 5-bis, lettera f), del decreto-legge n. 125 del 2010, articolo 6, comma 19, del decreto-legge n. 95 del 2012, nonché della sentenza della Corte Costituzionale n. 230 del 2013. Il decreto viene successivamente firmato, ovviamente, dai ministri concorrenti dopo aver acquisito le intese delle regioni e l'accordo conclusivamente viene comunicato alla Commissione europea.

Questo è lo stato dell'arte. Naturalmente, avendo visto dagli atti che questa audizione è originata, non so se formalmente o sostanzialmente, da una o più interrogazioni (ricordo quella dell'onorevole Francesco Sanna ed altri), se lo ritiene, presidente, su taluni quesiti specifici siamo nelle condizioni anche di fornire qualche risposta, anche se — come lei mi ha comunicato — la seduta odierna non era e non è dedicata alla risposta alle interrogazioni.

PRESIDENTE. Ringrazio il Sottosegretario Legnini e il rappresentante del dicastero dei trasporti per aver raccolto in modo sollecito la richiesta di venire a riferire in un'audizione formale.

Per l'interrogazione è previsto un altro *iter*, quindi sarà data risposta formale in questa sede non appena il Governo ci comunicherà formalmente di essere pronto a intervenire.

Delle vicende Tirrenia ci occupiamo da anni in questa Commissione. Solitamente lo facciamo agli inizi dell'estate, ma le assicuro che ce ne siamo occupati anche quando ci sono state le novità che hanno portato al quadro di assetti che conosciamo.

L'interrogazione del collega Sanna e di altri sicuramente ha riacceso l'attenzione, però era già nostra intenzione — lo avevamo comunicato anche a mezzo stampa alla Sardegna, alle istituzioni sarde, alla politica sarda — riprendere il tema alla ripresa dei lavori a settembre, per fare un punto sulla continuità territoriale, sulle convenzioni e via dicendo, non escludendo la possibilità di svolgere una indagine conoscitiva per avere una fotografia aggiornata della situazione.

Se, in sede di replica, lei ci anticipa alcune risposte ai quesiti posti dalle interrogazioni va bene. Tuttavia, le faccio presente che queste audizioni con i rappresentanti dei Ministeri dell'economia e dei trasporti, che sono i ministeri vigilanti, sono la prima parte di un percorso che noi vorremmo riaprire, poiché il tema dei collegamenti con la Sardegna, e non solo, con tutte le isole, anche minori, sta riemergendo in tutta la sua criticità.

Do la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

ROMINA MURA. Ringrazio l'onorevole Sottosegretario Legnini. A me pare che la revisione della convenzione, che è stata fatta sulla base della clausola di salvaguardia citata dal sottosegretario — che diverse volte abbiamo analizzato in questa Commissione — che riduce i servizi laddove lo richiedano le dinamiche di

mercato, sia l'ennesima dimostrazione dell'incongruità della convenzione a governare con efficacia ed efficienza, anche economica, oltre che sul piano dei diritti e delle pari opportunità, il funzionamento del servizio pubblico di trasporto marittimo. Ricordo che stiamo parlando di un servizio pubblico e di un regime di continuità territoriale.

Questo di per sé escluderebbe la sottoposizione dello stesso, quindi di tutti gli strumenti regolatori che allo stesso attono, alle regole del mercato, ma evidentemente questa è una convenzione che non è nata con l'ambizione di attualizzare e rendere concreta la continuità territoriale, bensì — questo non è un sospetto, ma è confermato da una serie di considerazioni autorevoli, espresse anche in questa Commissione — per portare a termine il processo di privatizzazione di Tirrenia. La continuità territoriale viene sicuramente in second'ordine.

Di fatto, la clausola di salvaguardia, per come è formulata, riduce ai minimi termini la natura del servizio pubblico e sottopone alle ordinarie regole del mercato il trasporto marittimo oggetto di convenzione. Quindi, che senso ha parlare ancora di continuità territoriale se le regole sono queste? La Regione autonoma della Sardegna, il cui ruolo nella rivisitazione della convenzione, attraverso lo strumento dell'intesa, non deriva dalla convenzione stessa, bensì da un intervento della Corte costituzionale su impulso della regione medesima, che l'ha resa obbligatoria, ha agito, questa volta come altre, in un contesto normativo e convenzionale di profonda avversione, essendo di fatto costretta — questo è l'assurdo — a scegliere fra l'aumento delle tariffe e il mantenimento dei servizi. Questa è stata la scelta che ha dovuto fare la Regione autonoma della Sardegna.

La convenzione dice chiaramente che il regime di finanziamento statale non si tocca e non si discute. Pertanto, laddove non ci sia una situazione di equilibrio, si procede o ad aumentare le tariffe o ad abbassare i servizi. La Regione Sardegna ha optato per l'opzione di ridurre alcuni

servizi che definiamo « inutili », anche se, secondo me, un regime di continuità territoriale nasce anche per salvaguardare servizi che dal punto di vista economico e sulla base delle regole del mercato sono inutili, perché servono a garantire il trasporto di passeggeri e di merci. Quindi, sull'inutilità avrei qualcosa da dire.

Di fatto, la Regione Sardegna ha dovuto scegliere per la riduzione delle tariffe, anche su richiesta pressante degli utenti, delle associazioni dei consumatori, degli imprenditori turistici, e anche per il mantenimento dell'attuale livello tariffario per il trasporto delle merci per garantire che non aumenti nell'immediato futuro. Per avere queste garanzie, però, ha dovuto rinunciare al trasporto marittimo di due porti importantissimi del sud dell'isola, Cagliari e Arbatax, di fatto riducendo il servizio e probabilmente rischiando di mettere in difficoltà i sistemi economici che in qualche modo afferiscono a quei due porti.

Capisco la regione Sardegna, che è stata costretta a scegliere, però questa trattativa poco si addice a un regime di continuità territoriale; è un normalissimo rapporto di natura privatistica per la gestione di un servizio, perché di fatto vengono meno determinate garanzie.

L'accordo prevede inoltre — lo dico perché è giusto fare un'operazione di verità e non avere pregiudizi neanche su Tirrenia — un percorso promozionale abbastanza ampio, che comprende anche tratte attualmente non in regime di continuità, e contempla infine l'intenzione, espressa dall'amministratore delegato Morace, di trasferire la sede legale di Tirrenia dalla Campania alla Sardegna. Questa è solo un'intenzione, ovviamente non è parte dell'accordo. Se da questa sperimentazione si arrivasse a questa scelta e questa intenzione si trasformasse in ulteriore elemento dell'accordo potrebbe essere già un passo avanti, ma io ho molti dubbi.

Per finire, provo ad avanzare una proposta. Se continuità territoriale deve essere, bisogna eliminare il vincolo che pre-

vede che non possano essere ammesse più risorse per la continuità territoriale. Se valgono le leggi di mercato, anche lo Stato deve essere disponibile a mettere in gioco più risorse. D'altronde, ci sono altri sistemi di continuità territoriale, per esempio quello della Corsica, che mi pare costino ben più di quanto destinato per la continuità territoriale con la Sardegna, in particolar modo, e con la Sicilia.

Questo aumento di risorse, laddove il Governo dovesse decidere di valutarlo, non può che essere basato su una verifica puntuale delle scritture contabili analitiche che, come il sottosegretario ci ha confermato, ancora non sono nella disponibilità dei ministeri. Questa non è una circostanza di poco conto, considerato che l'ultima interrogazione del collega Francesco Sanna e tutte le nostre precedenti, compresa una risoluzione, incentravano proprio su questo elemento il cambiamento di rotta di Tirrenia. Rimane fondamentale capire se quelle risorse destinate alla continuità territoriale effettivamente siano utilizzate per questo scopo.

In secondo luogo, per quanto riguarda la gestione, bisognerà arrivare da qui a breve, secondo noi, a una gestione diretta della convenzione da parte della Regione Sardegna, comprendendo nella gestione anche il monitoraggio e l'attività di vigilanza circa il funzionamento della stessa, quindi la prerogativa riconosciuta alla Regione Sardegna di riorganizzare il servizio di trasporto marittimo coerentemente con le esigenze regionali, sia quelle dei residenti e dei nativi, sia quelle del mercato turistico. I dati del mercato turistico dicono che la Regione Sardegna, a seguito dei rincari delle tariffe del trasporto marittimo, ha visto ridurre i propri flussi turistici.

FRANCESCO SANNA. Ringrazio il presidente e i colleghi di questa Commissione per l'ospitalità. La relazione del Sottosegretario Legnini, molto ricca di elementi che il Parlamento non conosceva, e per questo ringrazio il Sottosegretario, ci dice

che l'istanza per la revisione, il cosiddetto « riequilibrio » della convenzione di servizio, in altre parole quali rotte e quali servizi tagliare per poter realizzare il risparmio che la società concessionaria dello Stato intende conseguire, è del 9 novembre 2013.

Questo elemento ci porta a dire che i presupposti che, ai sensi dell'articolo 9 della convenzione, devono essere portati al Ministero dei trasporti e al Ministero dell'economia per poter ottenere questo ridimensionamento non possono essere dati relativi al 2013. Il sottosegretario lo ha nel frattempo dichiarato, affermando che non si hanno dati certificati relativi all'esercizio 2013 perché essi derivano da un'approvazione del bilancio di Tirrenia-Compagnia italiana di navigazione e, siccome il bilancio non solo a quella data non era stato approvato, ma si era ancora in corso d'esercizio, ci si è basati su assunzioni — mi dica lei, Sottosegretario, se sto interpretando correttamente ciò che lei ha detto nel suo intervento — relative al primo anno di esercizio della convenzione, quello che parte il 18 luglio 2012 e arriva a comprendere tutta la stagione estiva del 2013.

Questo dà una chiave di lettura completamente diversa alla revisione dell'accordo che viene proposto. La convenzione prevede che se la società concessionaria dei servizi marittimi si accorge di essere fuori dalla copertura delle sovvenzioni pubbliche per esercire quelle tratte che non sono redditizie e che, quindi, verrebbero abbandonate in una condizione di mercato perfetto, di fronte al fallimento del mercato, interviene la sovvenzione che onera la tratta e la rende possibile. Se però CIN-Tirrenia — lo dico ai fini di una valutazione amministrativa, posto che la revisione della convenzione non è stata ancora fatta — non ha fatto questo lavoro nel 2012-2013, è certamente vero, come lei dice, che non può chiedere che l'accordo sia retroattivo (ci mancherebbe altro!), ma non sono nemmeno sicuro che sia legittimo che, basandosi su dati vecchi, chieda

oggi di cambiare le carte in tavola, di cambiare la mappa dei servizi.

Ripeto la questione in maniera molto più semplice. Per cambiare e sopprimere quattro volte su sette la Civitavecchia-Cagliari e viceversa, tagliare la Genova-Olbia-Arbatax, vendere una nave, tagliare la Cagliari-Trapani, ridimensionare il servizio sulla tratta Cagliari-Napoli, ridimensionare il volo per Cagliari, ridimensionare Ravenna-Catania, ottenere anticipazioni, cioè acconti, più favorevoli da parte dello Stato, credo che come minimo Tirrenia debba presentare un'istanza per riferirci come sono andati i suoi conti nell'esercizio 2013. Questo bilancio deve uscire, perché se è vero che il bilancio di Tirrenia chiude in attivo, credo che venga meno un fondamentale presupposto per ottenere il ridimensionamento dei servizi in prospettiva.

Signor Sottosegretario, la ringrazio per la precisione espositiva sua, del Ministero dell'economia e delle finanze e dei suoi uffici. Mi aspetto che il Ministero dei trasporti riferisca allo stesso livello del Ministero dell'economia, dal punto di vista della precisione dei dati che vengono richiesti dal Parlamento. Pur non essendo stato sottoscrittore dell'ultima interrogazione dell'onorevole Mura, sono tuttavia un lettore critico della risposta all'interrogazione, che chiedeva quali sono i conti analitici, rotta per rotta, come viene richiesto dalla convenzione di servizio, eserciti da Tirrenia.

Vorrei ricordare che Tirrenia non è quotata in borsa, quindi ha una revisione dei conti « leggera », cioè quella che viene prevista per tutte le Spa italiane, e anche per le Srl di una certa dimensione, però non è una revisione ai sensi delle norme Consob, è un'altra cosa. L'onere che deriva dalla convenzione di servizio, 72,6 milioni di euro all'anno, dice che la società deve certificare i bilanci, ma è una certificazione leggera.

Lei ci ha detto, signor Sottosegretario, che questa rilevazione analitica dei costi, rotta per rotta, non c'è. Allora vengono in

rilievo alcune domande che noi abbiamo posto nell'ultima interrogazione. Lei dice, onorevole Legnini, che il Governo è pronto a rispondere a parte di queste domande e ci farà piacere ascoltare queste risposte.

Ci interesserebbe sapere, per esempio, se e quali dei costi generali della Tirrenia vengono ribaltati sui costi rotta per rotta. Se si scoprisse, per esempio, che Tirrenia, rispetto a una società che opera sul mercato, spende una volta e mezzo in termini di costi generali; se si scoprisse che il consiglio di amministrazione e la sua prima linea di dirigenza costa quanto il risparmio che si realizza su una delle principali tratte che vengono oggi tagliate; se si scoprisse, per esempio, che ci sono distribuzioni di consulenze ai soci di Tirrenia, *ante* bilancio, per prestazioni rese alla società, e tutto questo ricade nella nozione di costi generali che vengono ribaltati anche sulle rotte in esercizio sovvenzionate, credo che questo sarebbe un grande problema.

In termini più puntuali, sottosegretario, dico che può essere un grande problema anche in termini di legittimità degli atti che vengono in questo momento adottati dal Ministero dei trasporti e dal Ministero dell'economia.

Segnalo che ci sono — lo diremo magari con puntuale attenzione — grandi « concessioni » nella convenzione di servizio, per esempio quella per cui per quattro mesi all'anno, i più ricchi sotto il profilo del traffico marittimo, Tirrenia può non applicare le tariffe convenzionate ma entrare nel mercato, in una sua competizione. Però, anziché abbassare i prezzi, in estate li aumenta, contrastando il naturale flusso turistico. Sono assurdità contenute nella convenzione.

È consentito a Tirrenia di mettere dentro i biglietti clausole che si chiamano « diritti di prevendita ». Se oggi voi fate un biglietto su qualsiasi tratta navale o aerea, prima pagate — con carta di credito, direttamente, in agenzia — più forte è lo sconto, in regime di libero mercato. Tirrenia fa pagare l'onere di prenotazione:

prima paghi, più devi pagare, con l'aggiunta di un balzello per aver bloccato il posto. Far pagare per aver bloccato il posto è un meccanismo che funziona quando c'è l'assalto delle masse al traffico marittimo delle persone o delle merci. Non funziona più quando le navi viaggiano semivuote perché i costi sono troppo alti.

Con tutte le obiezioni e con tutti i dubbi derivanti dalla risposta che il Governo ci ha dato, concludo dicendo che c'è tanto da rivedere nella convenzione di servizio e c'è anche da pretendere, in definitiva, quello che dentro la convenzione di servizio c'è già, ossia un'analisi dei costi rotta per rotta che ci faccia capire se l'immissione nel mercato privato di Tirrenia ha migliorato le *performance* economiche di questa società, oppure essa si è adagiata, poiché prende 72,5 milioni all'anno e con essi pretende di rimanere nel limbo, di essere un po' carrozzone ex pubblico e un po' società che rimane in un ambito che non è proprio quello del mercato. Noi vorremmo che non fosse così.

La risposta all'interrogazione chiarirà molto di più questo aspetto.

NICOLA BIANCHI. Signor presidente, concordo con quanto già detto dai colleghi Mura e Sanna, quindi non mi ripeterò. Vorrei tuttavia aggiungere una considerazione.

Il discorso è molto semplice: Tirrenia è una società privata, quindi deve guadagnare; ha sottoscritto una convenzione che a mio avviso la vede, a mio avviso, tenere il coltello dalla parte del manico, e a piangere sono come sempre i cittadini che si vedono sempre più isolati, a causa di tagli alle tratte effettuati, se vogliamo sintetizzare, per far guadagnare di più Tirrenia.

Il problema grave, come evidenziato dal collega Sanna, sta a mio avviso negli oltre 72 milioni di euro, considerato che vengono dati a pioggia e che non si tiene minimamente conto di uno studio relativo ai passeggeri. Sarebbe molto più semplice

far presentare alla Tirrenia uno studio serio, dove si evidenzi un *break even* fino al quale lo Stato deve giustamente sovvenzionare, visto che si parla di tratte in perdita e ci si riferisce ad una continuità territoriale che lo Stato deve garantire.

Il problema è che si arriva sempre dopo. Noi adesso stiamo discutendo, ma in realtà la regione ha già preso accordi, quindi sicuramente questa vicenda andrà a conclusione. Si cerca di porre un rimedio laddove in realtà si dovrebbe prevedere, pianificare e strutturare qualcosa di più serio. Questo è il nostro problema, che noi denunciavamo da tanto tempo.

Seguiremo anche l'audizione del rappresentante del Ministero dei trasporti e ascolteremo quello che ci dirà.

SETTIMO NIZZI. Anch'io non mi soffermerò su quanto già detto in modo esauriente dai colleghi. Penso che il ministero abbia assolutamente l'obbligo di verificare la situazione in cui si trovano i sardi. Noi siamo italiani, così come sono italiani tutti gli altri cittadini che vivono nella penisola. Non è possibile che veniamo trattati così male: noi non possiamo partire né arrivare in Sardegna.

Meridiana è allo sfascio. Abbiamo visto, in tutto questo periodo, il problema della compagnia di Riccardo Toto, la New Livingston, cui è stato revocato il mandato per la tratta Roma-Alghero e su Alghero ha ripreso a volare Alitalia. È mai possibile che lo Stato non debba verificare con esattezza quello che succede?

Dei costi esorbitanti hanno già parlato brillantemente i colleghi. Vogliamo sapere se questi denari vengono utilizzati bene; vogliamo saperlo non per nostra mera curiosità dei fatti, ma perché vogliamo che i soldi che lo Stato dà a questa compagnia, quindi i soldi degli italiani, vengano spesi bene.

Vorrei anche sapere se CIN ha pagato quanto dovuto allo Stato per l'acquisizione di Tirrenia oppure se stia ancora facendo i conti.

Inoltre, nella convenzione vi era l'obbligo di mantenere quel numero di navi? Qualora Tirrenia decidesse di vendere navi vecchie e mettere in esercizio navi più performanti, noi saremmo d'accordo, purché si assicuri il servizio. Non possiamo ammettere che sia il mercato a dettare le regole. Se fossimo stati sulla terraferma e quegli italiani che vivono in Sardegna avessero avuto la possibilità di spostarsi, se non con la nave e l'aereo, anche con l'auto o il treno, avrebbero utilizzato anche quei mezzi. Ma noi questa possibilità non ce l'abbiamo, quindi il Ministero dell'economia o la Presidenza del Consiglio devono assolutamente mettere mano a questa situazione. Noi vogliamo viaggiare agli stessi costi degli altri italiani.

Faccio anche una specifica richiesta, vorrei una copia esatta dell'accordo. Cosa hanno scritto la Regione autonoma della Sardegna, Tirrenia e i ministeri nella modifica? Vorrei leggerlo e chiedo che sia una copia conforme.

PRESIDENTE. Do la parola al Sottosegretario Legnini per la replica.

GIOVANNI LEGNINI, *Sottosegretario di Stato all'economia e alle finanze*. Mi sembra che gran parte degli argomenti che sono stati spesi, tutti condivisibili perché esprimono preoccupazioni che hanno un fondamento e che riguardano la qualità del servizio, abbiano a che fare con il merito della convenzione. Pertanto, non per declinare — il Governo è uno e ciascuno deve rispondere per il Governo — ma poiché avete programmato l'audizione del rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sarà questi a rispondere.

La quantità e la qualità dei servizi e in particolare la garanzia della continuità territoriale, richiamata da tutti gli intervenuti, è un tema non nuovo che, ascoltando le vostre considerazioni, mi sembra stia subendo un'ulteriore problematica evoluzione. Su questo tema, dunque, è bene che intervenga il Ministero delle

infrastrutture e dei trasporti. Mi farò carico di fare in modo che queste vostre sollecitazioni vengano adeguatamente e in via preventiva prese in considerazione dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quando verrà in audizione. Non mi compete dare risposte in merito; rischierci di invadere un campo altrui.

Venendo a quesiti più specifici, l'onorevole Mura, nel sostenere con forza la necessità di garantire la continuità territoriale, ha ribadito la tesi, se non ho capito male, dell'eliminazione del vincolo finanziario, del tetto alla spesa prevista. A questo riguardo la risposta dobbiamo darla noi. Io non posso che rispondere, in via generale, in questo modo: è possibile immaginare un rapporto convenzionale con una società privata, seppure esercente un servizio pubblico, che preveda un corrispettivo variabile? Ho molti dubbi che si possa prevedere questo, non perché le sue ragioni, onorevole, non siano fondate, ma perché occorre che vi sia una certezza di erogazione di risorse a monte, *ex ante* rispetto al rapporto convenzionale. Questo è difficilmente superabile.

Piuttosto mi sembra — su questo anche l'onorevole Bianchi spendeva qualche argomento — che il tema risieda principalmente, ai fini della valutazione della congruità o meno di quella somma, nel metodo di calcolo di quel corrispettivo, in rapporto alla quantità e alla qualità dei servizi erogati. Gli oltre 72 milioni sono congrui o no? E rispetto a quali diritti? Questo è il punto. Non è un problema che noi possiamo risolvere eliminando il tetto di spesa; se eliminiamo il vincolo si pongono problemi di finanza pubblica, come è del tutto evidente. Va da sé, infatti, che la società esercente il servizio è portata a largheggiare, magari nell'interesse dei cittadini, ma anche, con ogni probabilità, coltivando i propri interessi.

Mi auguro che, essendo il Ministero delle infrastrutture titolare della rinegoziazione e del merito e del contenuto della convenzione, si possano considerare questi argomenti ai fini dell'ancoraggio del cor-

rispettivo alla natura e alla qualità dei servizi. Mi sembra un punto abbastanza rilevante.

Nel rinviare le risposte alle domande più puntuali contenute nell'interrogazione che l'onorevole Sanna riprendeva in parte (su questo punto rinvio le risposte al momento giusto), vorrei tuttavia richiamare un punto molto rilevante anch'esso sollevato dall'onorevole Sanna. Il punto è quale parte dei costi generali viene riversata, se non ho capito male, sui costi delle singole tratte per valutare se non vi sia un abusivo ricarico di costi impropri o di costi eccessivi sul costo *standard* del servizio pubblico. In altre parole, forse questo squilibrio è generato da un sovrappiù di costi piuttosto che da un'inadeguatezza del corrispettivo rispetto ai servizi? Questo è l'interrogativo. Personalmente non sono in grado di rispondere, come ho spiegato nell'informativa iniziale.

Io non so se la base di calcolo per valutare lo scostamento del 3 per cento che legittima l'attivazione della clausola di salvaguardia sia quella di giugno 2012 o di giugno 2013. Non l'ho verificato, ma devo supporre di sì: non potendo essere quella del 2013, la base di calcolo non può che essere quella del periodo pregresso.

Come ho detto all'inizio, non abbiamo i conti analitici. Ad oggi, tuttavia, non mi preoccupa di tale circostanza, perché il bilancio è stato approvato entro i termini statutari che, credo di ricordare, sono scaduti il 30 giugno scorso, quindi un mese fa. Considerando la pubblicazione, il bilancio e via dicendo, credo siano in corso di trasmissione. Mi farò carico di assicurare che durante l'espletamento di questa procedura di revisione della convenzione, che non è brevissima, ma occorrono ancora diversi passaggi, si acquisiscano questi elementi, necessari per valutare la corretta gestione della convenzione.

Queste sono le risposte che mi sento di dare. Certamente non sono soddisfacenti ai fini di un'esaustiva conoscenza delle problematiche, ma non possono esserlo, per le ragioni che ho detto, per la limitatezza sia della competenza sia dei dati di cui disponiamo o non disponiamo.

Ribadisco che le problematiche poste dai deputati intervenuti, da ultimo gli onorevoli Bianchi e Nizzi, sono assolutamente condivisibili in linea di principio. Si tratta di vedere se con la revisione della convenzione la situazione si aggravi o meno. Se dovesse aggravarsi, in ipotesi, la qualità del servizio, dovremo capire se quella revisione ha un fondamento gestionale ed economico oppure no.

È bene, lo ripeto, che si questi temi discutate con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il Sottosegretario Legnini e dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 14.50.**

---

---

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

**DOTT. VALENTINO FRANCONI**

---

*Licenziato per la stampa  
il 15 gennaio 2015.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

