DETERMINAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

Determinazione n. 41/2002.

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 16 luglio 2002;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

visti i decreti del Presidente della Repubblica in data 20 luglio 1964, con i quali le Società di navigazione marittima esercenti linee di preminente interesse nazionale (Tirrenia e Adriatica) sono state sottoposte al controllo della Corte dei conti;

visti i conti consuntivi degli Enti suddetti, relativi all'esercizio finanziario 2001, nonché le annesse relazioni dei Consigli di Amministrazione e dei Collegi sindacali, trasmessi alla Corte in adempimento dell'articolo 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere Dott. Mario G. C. Sancetta e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria delle Società suddette per l'esercizio 2001;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, possa, a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che dei conti consuntivi – corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione

– della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

PER QUESTI MOTIVI

comunica, a norma dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958 n. 259, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i conti consuntivi per l'esercizio 2001 – corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – delle Società di navigazione marittime esercenti linee di preminente interesse nazionale di cui sopra, l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria delle Società stesse.

ESTENSORE — *Mario G. C. Sancetta*

PRESIDENTE — *Luigi Schiavello*

Depositata in Segreteria il 26 luglio 2002.

IL DIRIGENTE SUPERIORE

(Dr. Cataldo Potenzi)

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DELLE SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE MARITTIMA ESERCENTI LINEE DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE, TIRRENIA S.P.A. E ADRIATICA S.P.A. PER L'ESERCIZIO 2001

S O M M A R I O

Premessa ..... *Pag.* 13

PARTE PRIMA

1. – Il Gruppo Tirrenia ..... » 14

1.1. La « procedura di informativa » e la privatizzazione del Gruppo ..... » 14

1.2. La flotta e il mercato nazionale ..... » 16

1.3. Il personale ..... » 23

1.3.1. Il contesto associativo ..... » 25

1.3.2. Le relazioni industriali ..... » 25

1.3.2.1. I contratti collettivi di lavoro 21 marzo 2001 e 29 marzo 2001 ..... » 25

1.3.2.2. Gli accordi della Società TIRRENIA ..... » 27

1.3.2.3. Gli accordi della Società ADRIATICA .... » 27

1.3.3. Legge n. 146/90 sull'esercizio del diritto di sciopero ..... » 28

1.3.4. Orario di lavoro del personale marittimo ..... » 31

1.4. Problematiche portuali ..... » 32

1.5. I bilanci ..... » 34

PARTE SECONDA

2. – La Tirrenia s.p.a. ..... » 35

2.1. La flotta e l'attività commerciale ..... » 35

2.2. La gestione ..... » 38

2.2.1. Il conto economico ..... *Pag.* 38

2.2.2. Il conto patrimoniale ..... » 40

2.2.3. La situazione patrimoniale riclassificata ..... » 42

2.3. I servizi marittimi di carattere locale ..... » 45

3. – L'Adriatica s.p.a. ..... » 53

3.1. La flotta e l'attività commerciale ..... » 53

3.2. La gestione ..... » 56

3.2.1. Il conto economico ..... » 56

3.2.2. Il conto patrimoniale ..... » 58

3.2.3. La situazione patrimoniale riclassificata ..... » 61

4. – I risultati del Gruppo Tirrenia ..... » 64

4.1. Il conto economico consolidato ..... » 64

4.2. La situazione patrimoniale consolidata ..... » 66

4.3. La situazione finanziaria consolidata ..... » 68

5. – Conclusioni ..... » 69

Premessa

Con la presente relazione la Corte dei conti riferisce al Parlamento, a norma dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, il risultato del controllo sulla gestione finanziaria delle Società di navigazione marittima esercenti linee di preminente interesse nazionale:

- "TIRRENIA" s.p.a. di navigazione, con sede in Napoli;
- "ADRIATICA" s.p.a. di navigazione, con sede in Venezia.

Il presente documento concerne, in particolare, gli esiti delle gestioni del Gruppo cabotiero - comprendente le Società Tirrenia, Adriatica, e le società regionali Caremar, Toremar, Siremar e Saremar - relativamente all'esercizio finanziario 2001[1].

La relazione si articola in due parti.

La prima, dedicata alle notazioni sui profili generali comuni alle predette società, si sofferma sugli aspetti di fondo concernenti l'ordinamento, la struttura organizzativa e lo svolgimento dell'attività operativa.

La seconda tratta separatamente le singole società, con riguardo agli aspetti peculiari e all'andamento gestionale delle stesse e del Gruppo cabotiero nel suo complesso.

---

[1] Per le relazioni sui precedenti esercizi finanziari vedasi da ultimo la determinazione n. ...56/2001.. in data 6 novembre 2001.

PARTE PRIMA

1. Il Gruppo Tirrenia

1.1 La "proceduta informativa" e la privatizzazione del Gruppo

Sino al 1998, il Gruppo Finmare, per il comparto cabotaggio, era costituito da sei società di navigazione controllate dalla Finanziaria Marittima (del Gruppo IRI), nata con funzioni di coordinamento di settori marittimi diversi (servizi internazionali di linea, trasporto di massa e cabotaggio). Le sei società si articolavano in due gruppi, specializzati in servizi con caratteristiche diverse. Il primo, costituito dalla Tirrenia e dall'Adriatica, era rivolto ai collegamenti a più lunga distanza; il secondo, formato dalle società regionali Caremar, Saremar, Siremar e Toremar, ai collegamenti brevi con le isole minori.

Il collegamento con le isole maggiori (Sicilia e Sardegna) era affidato alle società del Gruppo Finmare sin dal 1936. Successivamente, nel 1974, furono costituite, nell'ambito del Gruppo, le cosiddette società regionali, per le tratte con le isole minori prima svolte esclusivamente da imprese private.

Nel suo ruolo di capofila di settore, la Tirrenia svolgeva l'attività di coordinamento delle società regionali, nell'ambito degli indirizzi della Capogruppo Finmare, e forniva alle società partecipate l'assistenza e il supporto necessari.

Per assicurare la continuità dei servizi marittimi con le isole maggiori e minori, apposite Convenzioni, di durata ventennale, impegnavano le società ad esercitare i servizi indicati in appositi piani quinquennali approvati dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione, ora Ministero delle infrastrutture e trasporti, sentito il parere delle Regioni interessate. I piani prevedevano le linee e i porti da servire, le tipologie e le dimensioni delle navi (quindi gli eventuali investimenti da compiere), le frequenze e le tariffe.

A fronte di tali prestazioni, la legge stabiliva un complesso meccanismo per il calcolo delle sovvenzioni cd. "di equilibrio", da rivedere ogni anno sulla base di parametri medi al fine di quantificare i costi aggiuntivi per le società, garantendo, anche la remunerazione del capitale investito.

Al riguardo, con atto notificato in data 6 agosto 1999, la Commissione Europea ha aperto una "procedura di informativa" (di cui all'articolo 88, paragrafo

2, del trattato CEE) nei confronti dello Stato italiano per contributi erogati a dette Società per gli obblighi di servizio pubblico dalle stesse adempiuti.

La decisione del 21.6.2001 ha dichiarato la piena compatibilità con i trattati europei della sovvenzione accordata dallo Stato italiano a Tirrenia; questo provvedimento è assai positivo ai fini della privatizzazione del Gruppo. Inoltre, allo scadere dei termini previsti dalla legge, nessun ricorso è stato opposto da parte di chi ne aveva titolo; questa circostanza costituisce un elemento di ulteriore certezza della decisione, atteso il gran numero di armatori concorrenti che avevano richiesto di dichiarare la illegittimità dei contributi versati a Tirrenia a fronte dei servizi pubblici che la stessa è tenuta ad assicurare.

Nessuna decisione, invece, è stata ancora presa relativamente alle Società Regionali e alla Società Adriatica. Tuttavia è prevedibile che la stessa pervenga in tempi brevi, attesi i numerosi aspetti comuni che il caso presenta con la procedura aperta nei confronti della Tirrenia.

La soluzione di tali contenziosi costituisce elemento di grande rilievo ai fini della valutazione economico-patrimoniale delle Società e, quindi, ai fini della privatizzazione del Gruppo nel suo insieme. A tal riguardo va sottolineato come il mantenimento di un Gruppo integrato, in fase di privatizzazione, consenta di salvaguardarne il valore di cessione. In tal modo, infatti, potranno essere mantenute e rafforzate le sinergie industriali e finanziarie nonchè la massa critica in termini di efficienza negli acquisti, nella gestione di attività comuni e nei rapporti con istituti di credito, istituzioni centrali e locali ecc.

D'altra parte, i significativi volumi di traffico che fanno capo al Gruppo possono permettere di rafforzare la posizione dello stesso nell'area del Mediterraneo occidentale, soprattutto nei confronti dell'armamento estero che potrebbe costituire una minaccia per il mercato nazionale e per i relativi livelli occupazionali.

Inoltre, il mantenimento di un reticolato di servizi integrati consente di gestire ed ottimizzare un'unica rete di vendita diretta, con la quale è possibile proporre agli utenti un'offerta di trasporto integrata e politiche tariffarie coerenti tra le Società del Gruppo; gestire la flotta in maniera coordinata (consentendo una maggiore efficienza nell'utilizzo delle navi, attraverso il raggiungimento

di economie di scala e la rotazione di navi tra le società del Gruppo) ed infine, sviluppare un'offerta di servizi integrata con gli operatori del trasporto merci, al fine di potenziare l'integrazione modale gomma-nave tra il nord ed il sud Italia.

Nel 2001 il Gruppo ha ricevuto dallo Stato una remunerazione per i capitali investiti di 9.7 milioni di euro.Questo importo, calcolato (sulla base della convenzione vigente) applicando la percentuale del 5,15% al capitale netto investito nella gestione, appare coerente con gli orientamenti comunitari, secondo i quali nella compensazione per oneri di servizio pubblico si deve tener conto di "un margine ragionevole del capitale impiegato". E' evidente che il suddetto tasso è inferiore al tasso medio di rendimento di una impresa che opera sul mercato. A questo riguardo è, tuttavia, da valutare se una rideterminazione della misura della remunerazione allineata ai livelli di mercato non possa, migliorando la redditività del Gruppo, accrescerne il valore e agevolarne la privatizzazione (massimizzando, parallelamente, i ricavi per l'Erario).

1.2. – La flotta e il mercato nazionale

Il **Gruppo Tirrenia**, costituito da sei Società di preminente interesse nazionale (Tirrenia S.p.A.; Adriatica S.p.A.; Caremar S.p.A.; Saremar S.p.A.; Siremar S.p.A. e Toremar S.p.A.), opera nell'ambito di un quadro normativo i cui punti di riferimento fondamentali sono rappresentati dalle leggi 684/74, 169/75, 856/86 e 160/89, norme che attribuiscono alle Società in questione un importante ruolo di pubblica utilità.

Infatti, le Società del Gruppo Tirrenia sono tenute per legge a garantire, *in maniera efficiente, costante e regolare nell'arco dell'intero anno*, i servizi di collegamento con le isole maggiori e minori italiane. Esse operano nel settore dei servizi di trasporto marittimo - svolti prevalentemente con navi traghetto - di merci varie (soprattutto su automezzi commerciali) e passeggeri (con o senza auto al seguito) tra porti nazionali, continentali o insulari, e tra questi ed altri scali del Mediterraneo. In estrema sintesi, di seguito vengono riportati i servizi affidati per legge alle predette Società: