DETERMINAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

Determinazione n. 37/2004.

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza dell'11 giugno 2004;

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 2002, nonché le annesse relazioni dei Consigli di Amministrazione e dei Collegi Sindacali, trasmessi alla Corte dei conti in adempimento dell'articolo 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere dott. Roberto Errante 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 2002;

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 n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i conti consuntivi per l'esercizio 2002 – corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – delle Società di navigazione marittima 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 — *Roberto Errante*

PRESIDENTE — *Luigi Schiavello*

Depositata in Segreteria il 23 giugno 2004.

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 2002

S O M M A R I O

Premessa ..... *Pag.* 13

PARTE PRIMA

1. – Il Gruppo Tirrenia ..... » 14

1.1. La « procedura di informativa » della Commissione Europea e la prospettiva di privatizzazione del Gruppo ..... » 14

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

1.3. Il personale ..... » 20

1.3.1. Situazione sindacale ..... » 23

1. Stato di applicazione dell'accordo 14/12/2001 e connessi accordi aziendali ..... » 23

2. Legge n. 146/90 sull'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali ..... » 24

1.4. Problematiche portuali ..... » 25

1.4.1. Servizio di pilotaggio: aggiornamento delle tariffe ..... » 25

1.4.2. Tariffe dei compensi dovuti ai « raccomandatari marittimi » per le loro prestazioni per il biennio 2003-2004 ..... » 26

1.5. I bilanci ..... » 27

PARTE SECONDA

2. – La Tirrenia s.p.a. ..... » 28

2.1. La flotta e l'attività commerciale ..... » 28

2.2. La gestione ..... » 30

2.2.1. Il conto economico ..... » 31

2.2.2. Il conto patrimoniale ..... » 35

2.2.3. La situazione patrimoniale riclassificata ..... » 39

3. – L'Adriatica s.p.a. ..... *Pag.* 43

3.1. La flotta e l'attività commerciale ..... » 43

3.2. La gestione ..... » 45

3.2.1. Il conto economico ..... » 45

3.2.2. Il conto patrimoniale ..... » 49

3.2.3. La situazione patrimoniale riclassificata ..... » 53

4. – I servizi marittimi di carattere locale ..... » 55

5. – Variante al Piano quinquennale 2000/2004 ..... » 62

6. – I risultati del Gruppo Tirrenia ..... » 63

6.1. Il conto economico consolidato ..... » 63

6.2. La situazione patrimoniale consolidata ..... » 65

6.3. La situazione finanziaria consolidata ..... » 67

7. – Conclusioni ..... » 68

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 eseguito 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 referto concerne, in particolare, gli esiti delle gestioni del Gruppo cabotiero - comprendente le Società Tirrenia, Adriatica, e le società regionali Caremar, Saremar Siremar e Toremar,- relativamente all'esercizio finanziario 2002[1], nonché i fatti di maggior rilievo verificatisi fino a data corrente.

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. 41/2002 in data 16 luglio 2002, relativa all'esercizio 2001 (in Atti Parlamentari - XIV Legislatura Camera dei Deputati, Doc. XV n.96).

PARTE PRIMA

1. Il Gruppo Tirrenia

1.1. La "procedura di informativa" della Commissione Europea e la prospettiva di privatizzazione del Gruppo

Fino 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.

Dette società regionali furono costituite nel 1974, nell'ambito del Gruppo Finmare, per i collegamenti, appunto, con le isole minori, che prima erano svolti da imprese private. Il collegamento con le isole maggiori (Sicilia e Sardegna) era affidato alle società del Gruppo Finmare fin dal 1936.

Successivamente, in attuazione di quanto previsto dallo specifico Piano di riordino approvato a livello governativo e parlamentare, la Tirrenia, pur continuando a svolgere attività operativa, ha assunto il ruolo di Capogruppo del settore di cabotaggio pubblico.

Attualmente la Tirrenia - dopo la fusione per incorporazione, avvenuta in data 30 novembre 2002, dell'IRI in liquidazione in Fintecna - è controllata da quest'ultima Società, che detiene l'85% del pacchetto azionario della Tirrenia (azioni di appartenenza pubblica: Ministero dell'Economia e delle Finanze).Il restante 15% del capitale è posseduto dalla Spafid S.p.A. a titolo di amministrazione fiduciaria per conto di Mediobanca.

La Tirrenia detiene il 100% delle azioni di Adriatica S.p.A. e delle altre società "regionali" sopra elencate.

Nel suo ruolo di capogruppo di settore, la Tirrenia svolge l'attività di coordinamento delle società controllate, fornendo alle partecipate stesse l'assistenza e il supporto necessari.

Per assicurare la continuità dei servizi marittimi con le isole maggiori e minori, apposite Convenzioni, di durata ventennale, stipulate con lo Stato italiano, impegnano le società del Gruppo 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 prevedono le linee e i porti da servire, le tipologie e le dimensioni delle navi (quindi gli eventuali investimenti da com-

piere), le frequenze e le tariffe[2].

A fronte di tali prestazioni, la legge attribuisce al Gruppo Tirrenia una sovvenzione, c.d. "sovvenzione di equilibrio" (rappresentata dalla differenza tra i proventi del traffico e il costo del servizio: art.1 legge 856/1986), da rivedere ogni anno sulla base di parametri medi per quantificare i costi aggiuntivi delle società e garantire 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 i contributi erogati a dette Società.

Con decisione del 21.6.2001 è stata dichiarata la piena compatibilità con i trattati europei della sovvenzione accordata alla Tirrenia dallo Stato italiano. Per quanto riguarda, invece, la Società Adriatica e le Società regionali, la Commissione Europea si è pronunciata con decisione del 18.3.2004, che non è stata ancora pubblicata.

Nella suddetta decisione del 21.6.2001 la Commissione europea ha evidenziato che l'importo della compensazione in questione deve coprire esclusivamente i maggiori oneri connessi agli "Obblighi di Servizio Pubblico", finalizzati a dare applicazione al principio della "continuità territoriale".

La soluzione positiva 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 tale riguardo va sottolineato come il mantenimento di un Gruppo integrato, in fase di privatizzazione consenta di salvaguardarne il valore di cessione.

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, con conseguenze negative per i relativi livelli occupazionali.

Infatti il Gruppo Tirrenia è una realtà che, con una flotta di circa 90 navi effettua 100.000 collegamenti all'anno, con un traffico di 13 milioni di passeggeri, 2 milioni di auto e 6,5 milioni di metri lineari di automezzi commerciali.

Si tratta di una gestione complessa anche per i numerosi vincoli di servizio che gravano sulla società, tra i quali quelli di tipo tariffario, che rende il confronto con la concorrenza molto difficile.

Il Gruppo Tirrenia, inoltre, sta attraversando una fase molto delicata in relazione a vari fattori, quali l'ingresso sul mercato della concorrenza e il conseguente riposiziona-

---

[2] Le convenzioni vigenti scadranno il 31.12.2008. L'attuale piano quinquennale copre il periodo 2000/2004.
La soc. Tirrenia peraltro svolge anche alcuni collegamenti marittimi al di fuori dei rapporti di convenzione.

mento della società in una situazione non più da monopolista, l'esame della Commissione Europea sulla gestione economica dell'impresa, la sfida tecnologica e qualitativa che ha imposto la necessità di rinnovare il naviglio e, infine, i contraccolpi di una congiuntura economica sfavorevole, che maggiormente colpisce il settore turistico, nonché la concorrenza del mezzo aereo.

In questo quadro – secondo quanto evidenziato nella relazione del Consiglio di Amministrazione – la compensazione erogata alla società Tirrenia nel 2002 (€ 42,5 milioni), al netto delle imposte (€ 6,3 milioni) e della remunerazione dei capitali investiti dall'azionista (€ 7,1 milioni), copre soltanto – come risulta dallo schema che segue – i minori introiti che la Società subisce per l'applicazione di tariffe speciali ai residenti nelle isole, con un margine residuo per i maggiori costi sopportati per la mancata fiscalizzazione degli oneri sociali, che, contrariamente a tutto l'armamento italiano, non è stata estesa al gruppo pubblico.

Compensazione determinata per l'anno 2002:		
(al netto di imposte e remunerazione dei capitali)	29,1	milioni di euro
Agevolazioni tariffarie concesse:	- *20,8*	" " "
Mancata concessione degli sgravi previdenziali:	- 12,5	" " "

Nel 2002 il Gruppo ha ricevuto dallo Stato, come si è visto, una remunerazione per i capitali investiti di € 7,1 milioni. Questo importo, calcolato (sulla base della convenzione vigente) applicando la percentuale del 4,55% 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.

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 20.12.1974, n.684, 19.5.1975, n.169, 5.12.1986, n.856 e dal D.L. 4.3.1989, n.77 (convertito in legge 5.5.1989, n.160); 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 passeggeri (con o senza auto al se-