

Alla fine del 2008 – come già anticipato nel capitolo precedente - le convenzioni stipulate dallo Stato nel luglio del 1991, per assicurare i collegamenti marittimi ritenuti essenziali alle finalità di cui all'art. 8, della legge n. 684 del 1974 ed agli artt. 1 e 8, della legge n. 169/1975, sono venute a scadenza. Si tratta, in buona sostanza, dei collegamenti con le isole maggiori e minori della penisola per "il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale delle aree interessate, e in particolare del Mezzogiorno".

In vista di questa scadenza, la legge finanziaria per il 2007, all'art. 1, commi 998 e 999, delinea un percorso attraverso il quale il processo completo di liberalizzazione del cabotaggio marittimo passa attraverso la privatizzazione delle società esercenti i servizi di collegamento in regime di servizio pubblico e la stipula – tra lo Stato e le società neo privatizzate - di nuove convenzioni con scadenza non anteriore al 31 dicembre 2012, da definire, sulla base di criteri stabiliti dal CIPE, dal Ministro dei trasporti, di concerto con quello dell'economia e finanze.

Va anche posto in evidenza come l'art. 1, comma 1000 della medesima legge finanziaria abroga gli articoli 11 e 12, della l. n. 856/1986, che regolavano le convenzioni di equilibrio e demandavano ad un decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con quello dell'economia, l'approvazione delle tariffe dei servizi oggetto di convenzione. La medesima disposizione sopprime, inoltre, i primi tre commi dell'art. 9, l. n. 160/1989, sul processo di formazione dei decreti interministeriali. Per effetto di queste abrogazioni, ai sensi dell'art. 1, comma 999 della l. fin. 2007 (che fa, transitoriamente, salva la disciplina delle convenzioni in atto) è il Ministero delle infrastrutture e trasporti che adotta i provvedimenti previsti in convenzione (ad es. modificazioni tariffarie e/o del regime di servizio pubblico) previo parere della Conferenza di servizi che riunisce i rappresentanti dei Ministeri (infrastrutture e trasporti, economia e finanze, sviluppo economico) che detenevano l'intesa precedentemente alle abrogazioni di cui s'è detto.

In data 9 novembre 2007 è intervenuta, previo parere reso dal Nucleo di Attuazione e Regolazione dei Servizi di Pubblica Utilità, la delibera CIPE n. 111/2007 di regolazione tariffaria del settore del cabotaggio marittimo, che fissa - ai sensi dell'art. 1, commi 998 e 999, della legge finanziaria per il 2007 - i criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie del settore dei servizi di cabotaggio marittimo di pubblico interesse.

Per effetto di questa delibera la situazione precedente è sensibilmente innovata. Per le nuove convenzioni da stipulare si abbandona, infatti, un approccio che riconosceva alle società esercenti il servizio pubblico tutti i costi sostenuti per la

fornitura del servizio – senza incentivi all'efficienza – e si adotta una disciplina basata su differenti parametri: perimetro del servizio pubblico (che deve essere delimitato rispondendo ai criteri definiti nella medesima delibera CIPE); capitale investito netto per la fornitura del servizio pubblico; remunerazione del capitale tramite il criterio del tasso medio ponderato di rendimento; incentivo all'efficienza tramite il meccanismo del *price-cap*.

Anche sotto il profilo del riparto delle competenze tra Stato e Regioni vi sono importanti profili di novità⁶. L'art. 57 del d.l. n. 112/2008, convertito in legge n. 133/2008, dispone, infatti, che, a decorrere dal 1 gennaio 2010 (e, quindi, in corrispondenza con la definitiva scadenza delle convenzioni, dopo la concessa proroga), le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione relative ai servizi di cabotaggio marittimo di servizio pubblico che si svolgono all'interno di una Regione sono esercitati dalla Regione interessata. Era, inoltre, previsto (commi 3 e 4 del medesimo art. 57) che le Regioni territorialmente competenti potessero richiedere, entro 120 giorni dall'entrata in vigore del decreto legge, il trasferimento a titolo gratuito della intera partecipazione di Tirrenia nelle società Caremar, Saremar, Toremar e Siremar.

Il successivo d.l. n. 185/2008 (art. 26), convertito nella legge n. 2 del 2009, ha abrogato queste ultime disposizioni ed ha disposto sul finanziamento delle nuove convenzioni (65 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011), di pari passo "all'attivazione delle procedure di privatizzazione della società Tirrenia di Navigazione spa e delle società da questa controllate". E', inoltre, previsto che le risorse stanziare per la stipulazione delle nuove convenzioni siano erogate previa verifica da parte della Commissione Europea circa la compatibilità delle medesime con il regime comunitario.

E' intervenuto, quindi, il già menzionato articolo 26 del d.l. n. 207/2008, convertito dalla legge n. 14/2009, che ha definitivamente fissato al 31 dicembre 2009 il processo di privatizzazione delle società esercenti il servizio di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico, "a condizioni che assicurino la migliore valorizzazione delle predette società", oltre a disporre la proroga per tutto il 2009 delle convenzioni con la società Tirrenia e sue collegate, scadute il 31.12.2008.

Da ultimo, il comma 3, dell'art. 7 *sexies*, del d.l. n. 5 del 2009, convertito in l. n.33/2009, ha esteso al personale del Gruppo, in vista del processo di

⁶ In verità è da dire che già il decreto legislativo n. 422/1997 (art. 10) – in attuazione della delega di cui alla legge n. 59/1997 – affida alle Regioni compiti di programmazione e amministrazione nel settore (anche) dei servizi marittimi di interesse regionale, pur lasciando immutato l'assetto del cabotaggio fino alla scadenza delle convenzioni.

privatizzazione in corso, le disposizioni in materia di ammortizzatori sociali di cui all'art. 2, comma 36, della l. n. 203/2008.

Ai primi mesi del 2009, il quadro normativo può, dunque, essere ricostruito nel senso di prevedere due "passaggi" per giungere al completamento del processo di recepimento delle disposizioni comunitarie del 1992 sulla liberalizzazione del cabotaggio marittimo, con la messa in concorrenza degli operatori comunitari sulle linee di collegamento marittimo oggetto del servizio pubblico.

Il primo, da completarsi entro il dicembre del 2009, i cui elementi essenziali, tra loro strettamente collegati, sono, da una parte, la proroga *ex lege* delle convenzioni tra Stato e Gruppo Tirrenia scadute al 31 dicembre 2008 e, dall'altra, la privatizzazione delle società esercenti i servizi di collegamento in regime di servizio pubblico.

Con riguardo a tale ultimo profilo, deve essere nuovamente sottolineato che, in data 13 marzo 2009, il Consiglio dei Ministri ha definitivamente approvato, previo parere delle competenti commissioni parlamentari, il decreto che definisce i criteri per la privatizzazione di Tirrenia spa, comprensiva anche delle partecipazioni totalitarie detenute dalla stessa nelle società marittime regionali.

In particolare, è disposto che l'alienazione della partecipazione indirettamente detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze in Tirrenia spa (originariamente prevista in misura comunque superiore al 50 per cento) abbia a oggetto il 100 per cento del capitale (al fine, come si legge nel decreto, di massimizzare l'introito della cessione e di garantire la stabilità dell'assetto proprietario e industriale, anche in considerazione della tutela delle caratteristiche di servizio di pubblica utilità della attività svolta dalla società) e venga effettuata, mediante ricorso a procedura competitiva, aperta e trasparente e non discriminatoria, con potenziali acquirenti a norma dell'art. 1, comma 2, del decreto legge n. 332/1994, convertito dalla legge n. 474/1994. Nel medesimo decreto v'è, altresì, richiamo alla garanzia di mantenimento del servizio universale e di continuità territoriale con le isole, nonché all'adozione di adeguate misure di salvaguardia dei livelli occupazionali e di tutela dei dipendenti.

Era lecito, peraltro, porsi l'interrogativo - con riferimento alle società di cabotaggio regionale e prima del consolidarsi di un diverso assetto strategico, del quale si dice appena dopo - come l'avvenuta privatizzazione, potesse coniugarsi con quanto previsto dall'art. 57 del d.l. n. 112/2008, secondo cui, dal 1 gennaio 2010, v'è la competenza di ogni Regione ad esercitare il cabotaggio marittimo di servizio pubblico all'interno del proprio territorio.

Il secondo "passaggio", che terminerà con la scadenza delle relative convenzioni, prevede in buona sostanza che tra lo Stato e la società privata aggiudicataria del capitale di Tirrenia spa, si stipulino nuove convenzioni di servizio pubblico "con scadenza in data non anteriore al 31 dicembre 2012", come previsto dall'art. 1, commi 998 e 999 della legge finanziaria per il 2007.

Tali convenzioni, da notificare alla Commissione Europea per la verifica della loro compatibilità con il regime comunitario, determinano le linee da servire, nonché le procedure e i tempi del rimborso degli oneri di servizio pubblico.

Peraltro, al momento in cui si scrive, il percorso attraverso cui giungere alla privatizzazione di Tirrenia e delle sue controllate appare orientato in una diversa direzione.

Il Governo, infatti, sul presupposto di una mutata esigenza politica delle Regioni interessate (Sardegna, Toscana, Lazio e Campania⁷ e Sicilia), ha posto nuovamente in agenda la cessione a questi enti delle società di rispettiva pertinenza territoriale, su cui ricadrebbe la responsabilità di individuare i percorsi di privatizzazione (ovvero di provvedere alla gestione diretta, da esercitare attraverso società *in house*), secondo una tempistica, da concordare a livello comunitario, coerente con la privatizzazione promossa dallo Stato e riguardante, dunque, la sola Tirrenia.

Ove questi indirizzi trovassero definitiva condivisione da parte degli enti territoriali, lo Stato assumerebbe l'impegno di trasferire a ciascuna Regione, a sostegno degli oneri di servizio pubblico, sulla base di specifici accordi di programma, una quota di risorse che ciascun ente, ove intenda conservare l'attuale assetto delle rotte, dovrebbe integrare con finanziamenti propri.

Da ciò dovrebbe conseguire, tra l'altro, la modifica del DPCM del marzo 2009 che, come s'è detto, disponeva sulla privatizzazione del 100 per cento del capitale Tirrenia, comprensivo della partecipazione nelle società regionali.

Inoltre, l'opzione di ripetere la via della cessione gratuita delle società regionali, renderà necessario un nuovo intervento legislativo di disciplina del settore.

Queste linee di azione si completerebbero con la stipula di una nuova convenzione di servizio pubblico tra lo Stato e la capogruppo Tirrenia, di particolare rilievo in quanto finalizzata, tra l'altro, a dare al mercato il necessario quadro di informativa, nel momento in cui si procede alla privatizzazione della società.

⁷ Con riguardo alle Regioni Lazio e Campania, si procederebbe tramite scissione della Caremar che svolge, in atto, i collegamenti anche con le isole pontine.

Tutto ciò implica, inoltre, la sostanziale condivisione della nuova strategia in ambito europeo, la cui competente Commissione, da quanto è dato comprendere in mancanza di pareri ufficiali, solo a seguito di un lungo confronto con le autorità nazionali, è apparsa propensa a esprimersi favorevolmente sulla linea d'azione di cui in precedenza s'è riferito e il cui nucleo centrale restava la cessione contestuale, da parte dello Stato, con procedura competitiva a soggetti privati del capitale di Tirrenia e delle controllate, associato all'affidamento di nuove convenzioni di servizio pubblico.

Sempre in tema di assetti regionali del cabotaggio marittimo è da registrare un recente intervento dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato⁸ che, pur riferito al quadro normativo-regolamentare che disciplina il mercato dei servizi di trasporto marittimo passeggeri in Campania (Golfi di Napoli e Salerno), appare riflettere valutazioni e considerazioni di carattere più generale sugli obblighi di servizio pubblico (OSP) e concorrenza nel mercato, il cui rilievo è tanto maggiore in quanto contestualizzate nel processo, in atto, di privatizzazione del Gruppo.

In particolare, l'AGCM, dopo aver rilevato, nella realtà campana, la coesistenza di un operatore pubblico soggetto a OSP (la Caremar) "ampiamente sussidiato" e operatori privati che (sulla base di delibere regionali) svolgono "servizi minimi in regime di OSP, di regola senza alcun sussidio esplicito", ha raccomandato una profonda revisione della materia, volta a coniugare obblighi di servizio pubblico e concorrenza nel mercato. A giudizio dell'Autorità sarebbe, in primo luogo, indispensabile la chiara definizione degli obblighi di servizio pubblico (eliminando doppi livelli di regolamentazione, quali quelli rilevati in Campania) per procedere, tramite gara, all'assegnazione dei sussidi, con procedure esplicite e trasparenti tali da consentire la verifica della loro proporzionalità in rapporto ai benefici sociali connessi all'utilizzo del servizio di trasporto.

⁸ Segnalazione in data 13 luglio 2009, ai sensi degli artt. 21 e 22, l. n. 287/1990, al Parlamento, al Governo e alla Regione Campania.

3. Le "nuove" convenzioni e la posizione della Comunità Europea. Il Piano industriale del Gruppo Tirrenia

Sul finire del 2008, il Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti, in risposta ad una nota della competente direzione generale della Commissione Europea che esprimeva considerazioni in ordine del regime del servizio pubblico di cabotaggio in Italia, rappresentava il nuovo quadro normativo quale si delinea a partire dalle disposizioni recate dalla legge finanziaria 2007 e, nel contempo, trasmetteva un primo schema "nella loro veste pressoché definitiva" delle nuove convenzioni (dal 2009 al 2014), non mancando di sottolineare come la privatizzazione del Gruppo Tirrenia e la stipula delle convenzioni fossero elementi interdipendenti ed assolutamente necessari per il successo dell'operazione.

A questa lettera la Commissione Europea ha fatto seguito con una nota istruttoria di richiesta di tutta una serie di elementi afferenti l'assetto del cabotaggio marittimo in Italia e l'operazione di privatizzazione di Tirrenia.

Tutto questo prima dell'entrata in vigore dell'art. 26 del d.l. n. 207/2008 che dispone la proroga al 2009 delle "vecchie" convenzioni tra lo Stato ed il Gruppo Tirrenia, e prima dell'adozione del DPCM del 13 marzo 2009 con il quale, come si è detto, sono fissati i criteri per la privatizzazione del Gruppo Tirrenia, ed è, altresì, previsto che il bando di gara richieda la presentazione di un piano industriale "la cui coerenza con le convenzioni di diritto pubblico di cui [al citato] articolo 1, commi 998 e 999 della legge 27 dicembre 2006 n. 296, dovrà essere verificata dal venditore anche mediante propri consulenti".

Senza, poi, considerare i nuovi scenari (cui è stato fatto cenno nel precedente capitolo) che accreditano la privatizzazione "separata" di Tirrenia da quella delle società marittime regionali.

Le procedure per la privatizzazione del Gruppo (ormai definitivamente avviate, pur in un quadro in via di assestamento quanto alle modalità attraverso le quali pervenirvi) s'intrecciano, in ogni caso, con quelle della completa liberalizzazione del settore del cabotaggio e tracciano uno scenario abbastanza complesso (la cui ultima parola spetterà, comunque, alla Commissione europea chiamata dalla stessa legislazione nazionale a pronunciarsi sulla compatibilità delle nuove convenzioni con il regime comunitario), per il quale le procedure concorsuali "coprono", almeno stando alle norme vigenti, l'acquisto del pacchetto societario, che viene "venduto" insieme alle rotte di navigazione oggetto del servizio pubblico,

il cui esercizio è garantito sino a una data, comunque, non anteriore al 2012 (art. 1, comma 998, l. fin. 2007).

Questi avvenimenti appaiono destinati a superare le più recenti iniziative strategiche di Tirrenia, delle quali si ritiene, comunque, di dare conto, se non altro perché toccano alcuni dei profili di maggiore criticità della gestione del servizio pubblico di navigazione. La società, in attuazione della deliberazione CIPE del 9 luglio 1998 di riordino del settore cabotiero, ha presentato allo Stato nel febbraio 2007, per l'approvazione, il piano industriale 2009-2014. Il piano rappresenta la continuazione di un processo di efficientamento e sviluppo e si fonda sull'allungamento del rapporto di convenzione con lo Stato almeno fino al 2012.

Le linee strategiche del piano – basate sul presupposto della stipulazione delle nuove convenzioni di cui alla legge finanziaria del 2007 - consistono nella riduzione dell'attività in convenzione di Tirrenia a vantaggio di quella fuori convenzione, identificando:

- linee da gestire fuori convenzione in libera attività imprenditoriale (Napoli-Palermo; Genova-Porto Torres; Fiumicino-Golfo Aranci; Civitavecchia-Olbia; Bari-Durazzo; Ravenna-Catania (merci); una nuova linea Brindisi-Igoumenitsa-Patrasso, con scalo a Corfù nel periodo estivo);
- linee che restano in convenzione (Palermo-Cagliari; Civitavecchia-Cagliari; Napoli-Cagliari; Cagliari-Trapani; Genova-Olbia-Arbatax; Fiumicino-Arbatax; Tremiti; Livorno-Cagliari (merci); Napoli-Cagliari (merci); Genova-Cagliari (merci);
- quanto alle società regionali, invece, è previsto che le tratte abbiano tutte una valenza prettamente sociale, e non commerciale, pertanto la relativa gestione è esclusivamente in convenzione.

Tra gli altri aspetti di rilievo che trovano considerazione nel Piano, v'è quello della riduzione del divario del costo del lavoro rispetto all'armamento privato. Il personale amministrativo e navigante complessivamente impiegato nel Gruppo è di circa 3.000 unità, di cui 2.521 a tempo indeterminato (situazione al 31.12.2008). Nel periodo 1989-2007, l'azione aziendale volta a contenere i costi di esercizio ha permesso di diminuire la consistenza del personale amministrativo e navigante di Tirrenia complessivamente di 2.587 unità, pari a circa il 62,5%, nonostante l'assorbimento, da parte della società medesima, del personale delle altre società Finmare (Viamare, Finmare e Adriatica).

Sotto il profilo del contenimento dei costi il piano evidenzia come:

- gli accordi sindacali raggiunti nel 2007 prevedono per Tirrenia un abbattimento del costo pari al 23% sulle due linee già attualmente gestite fuori convenzione (Genova Porto Torres e Civitavecchia Olbia, in cui il costo del lavoro risulta sostanzialmente allineato a quello dell'armamento privato); riduzione pari al 18% sulle altre linee che verranno poste fuori convenzione sulla base del piano;
- per le società regionali l'abbattimento del costo complessivo è di circa il 7%.

Dal punto di vista organizzativo la riduzione del costo è ottenuta facendo ruotare il personale navigante tra le linee fuori convenzione e le linee in convenzione, in modo tale che la somma dei trattamenti salariali non si discosti dal complessivo valore del reddito attuale *pro capite*. Tra i principali interventi sulla politica del personale vi sono: - la riduzione degli straordinari; - l'eliminazione dei "riposi di linea" e l'allungamento del periodo di imbarco (da "42 gg di imbarco e 28 gg a terra" a "60 gg di imbarco e 30 gg a terra"); - la diminuzione media di personale annualmente imbarcato, attraverso la leva della flessibilità delle tabelle di armamento che sono state strettamente correlate con il numero dei passeggeri effettivamente trasportati; - il congelamento alla data del luglio 1997 (anno di stipula del contratto di 2° livello) dei costi relativi alle prestazioni accessorie di bordo (lavori di manutenzione, pitturazione, ecc.).

Sono, poi, previsti interventi per l'ammodernamento della flotta con l'immissione in linea di nuovi moto traghetti e la sostituzione delle unità obsolete.

Il Piano non manca di analizzare quelle che sono ritenute le principali cause della progressiva erosione delle quote di mercato verificatesi negli ultimi anni.

Tirrenia, infatti, nell'ambito dell'attuale regime di convenzione non ha alcuna elasticità di tipo tariffario dovendo applicare tariffe "politiche" stabilite dall'Amministrazione, con procedure di modifica lunghe e complesse che di fatto ne impediscono un adeguamento tempestivo sulla base delle necessità commerciali e di mercato.

Gli obblighi di servizio pubblico comportano, inoltre, notevoli rigidità da un punto di vista delle frequenze, degli orari e della tipologia di navi utilizzate nei servizi stessi.

L'armamento privato, viceversa, utilizza lo strumento tariffario con molta elasticità, tenendone più basso il livello nei momenti di minore traffico e alzandolo durante l'alta stagione. Inoltre, propone ormai stabilmente offerte speciali formulando iniziative che, di fatto, destabilizzano il mercato.

Quanto al contenuto delle nuove convenzioni è da dire che, allo stato, in attesa del completamento del percorso di privatizzazione delle società del Gruppo e, quindi, della nascita del “nuovo” soggetto (o dei “nuovi” soggetti) che diverrà parte del rapporto convenzionale con la parte pubblica, non si dispone di elementi su cui poter compiutamente riferire.

Può soltanto rappresentarsi come gli schemi, a suo tempo predisposti tra i competenti Ministeri e Tirrenia, prevedevano, tra l’altro, una durata del rapporto sino al 2014 e il passaggio – in coerenza con i criteri fissati dal CIPE – da un sistema di contribuzione ex post ad uno ex ante, per aumentare il grado di certezza per la società circa la possibilità di disporre tempestivamente delle sovvenzioni pubbliche.

4. I finanziamenti dello Stato al Gruppo Tirrenia

Le convenzioni in base alle quali, ancora nel 2008/2009, il Gruppo Tirrenia ha esercitato i compiti di servizio pubblico, prevedono che la sovvenzione annua versata dallo Stato (determinata, ai sensi dell'art.3, con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con quello dell'economia e finanze, previo parere reso dalla conferenza di servizi composta da rappresentanti degli stessi dicasteri e del Ministero dello sviluppo economico) sia parametrata su criteri di stretta obiettività, attraverso una compensazione tra costi e ricavi, per la quale i ricavi realizzati durante l'alta stagione contribuiscono a ridurre il disavanzo accumulato durante la bassa stagione, cosicché l'ammontare della compensazione annua che ne scaturisce resta, nell'insieme, inferiore a quello che si otterrebbe sommando i disavanzi accumulati linea per linea⁹.

In particolare gli elementi di costo sono definiti in modo assai stringente così da non lasciare all'impresa alcun margine di discrezionalità (vi rientrano, tra le altre voci, l'ammortamento del naviglio, le spese per il carburante e gli oli minerali), mentre i ricavi sono soggetti a un duplice vincolo tariffario, rappresentato, da un lato, dalle tariffe agevolate per talune categorie sociali e, dall'altro, dall'obbligo di ottenere l'approvazione delle autorità pubbliche per ogni modifica delle tariffe.

È sempre la convenzione a prevedere la modalità di corresponsione alle società del Gruppo della sovvenzione statale: un primo versamento anticipato nel marzo di ogni anno, pari al 70 per cento della sovvenzione versata l'anno precedente; un secondo versamento, effettuato in giugno, è pari al 20 per cento della sovvenzione; l'eventuale conguaglio, liquidato a fine anno, corrisponde alla differenza tra gli importi versati in acconto e il rapporto negativo tra costi "parametrati" e ricavi di esercizio dell'anno in corso. Qualora sia stata percepita una somma superiore al costo netto dei servizi prestati (ricavi-perdite), l'eventuale maggior importo incassato costituisce ulteriore acconto.

La misura della sovvenzione è, altresì, incrementata da un importo variabile corrispondente alla remunerazione del capitale investito. Nel periodo 2006-2008 i tassi di remunerazione del capitale investito sono stati pari, rispettivamente, al 3,7 per cento, al 4,15 per cento e al 4,47 per cento.

Le tabelle che seguono (tab. 4, 4.1, 4.2) danno conto degli elementi che, negli anni 2006-2008, compongono la sovvenzione che lo Stato ha riconosciuto alle

⁹ In tal senso sono, anche, le decisioni della Commissione Europea n. 2005/163/CE e n. 2001/851/CE.

società del Gruppo Tirrenia, a compensazione delle attività da esse svolte in regime di servizio pubblico.

A chiarezza dei dati esposti nelle tabelle, è utile precisare come la colonna x esponga l'importo delle somme erogate dallo Stato in ciascun anno finanziario a valere sulla misura della sovvenzione annua, mentre la colonna y dà conto dei corrispondenti crediti iscritti dalle società nei propri documenti di bilancio.

Tab. 3

€/mgli

SOVVENZIONE DI EQUILIBRIO 2006							
	a)costi di esercizio	b)ricavi di esercizio	c) disav. netto (a- b)	d)remunerazione del capitale	e) importo sovvenzione(c+d)	x) importo sovvenzione erogato dallo Stato	y)credito sovvenzione nei confronti dello Stato
Tirrenia	353.424	295.103	58.321	7.896	66.217	18.078	48.139
Saremar	22.662	8.160	14.502	801	15.303	3.431	11.872
Toremar	37.354	21.364	15.990	1.598	17.588	4.097	13.491
Caremar	59.860	25.601	34.259	1.863	36.122	7.934	28.188
Siremar	94.095	23.197	70.898	1.935	72.833	14.374	58.459
Totale generale	567.395	373.425	193.970	14.093	208.063	47.914	160.149

Tab. 3.1

€/mgli

SOVVENZIONE DI EQUILIBRIO 2007							
	a)costi di esercizio	b)ricavi di esercizio	c) disav. netto (a- b)	d)remunerazione del capitale	e) importo sovvenzione(c+d)	x) importo sovvenzione erogato dallo Stato	y)credito sovvenzione nei confronti dello Stato
Tirrenia	328.378	291.847	36.531	9.776	46.307	41.836	4.471
Saremar	21.240	8.078	13.162	893	14.055	9.527	4.528
Toremar	36.880	22.621	14.259	1.691	15.950	10.948	5.002
Caremar	59.618	26.564	33.054	1.895	34.949	22.481	12.468
Siremar	90.501	22.585	67.916	2.092	70.008	45.325	24.683
Totale generale	536.617	371.695	164.922	16.347	181.269	130.117	51.152

Tab. 3.2

€/mgl

SOVVENZIONE DI EQUILIBRIO 2008							
	a) costi di esercizio	b) ricavi di esercizio	c) disav. netto (a- b)	d) remunerazione del capitale	e) importo sovvenzione (c+d)	x) importo sovvenzione erogato dallo Stato	y) credito sovvenzione nei confronti dello Stato
Tirrenia	371.989	281.504	90.485	11.091	101.576	26.996	74.580
Saremar	21.524	8.137	13.387	856	14.243	8.190	6.053
Toremara	35.981	24.280	11.701	1.699	13.400	9.299	4.101
Caremar	61.480	28.064	33.416	1.874	35.290	20.372	14.918
Siremar	96.843	23.449	73.394	2.060	75.454	40.808	34.646
Totale generale	587.817	366.434	222.383	17.580	239.963	105.665	134.298

In proposito, è da considerare come, ancora nel 2006 e nel 2007, gli stanziamenti di competenza iscritti nel bilancio dello Stato per le esigenze delle convenzioni (pari, rispettivamente a €/mgl 208.139 e 190.037¹⁰) si sono mostrati sufficienti a coprire le sovvenzioni di equilibrio di ciascun anno.

Ben diversa è la situazione dell'esercizio 2008, in cui a una sovvenzione di €/mgl 239.963 (nella misura risultante dal parere espresso dalla competente conferenza di servizi, in applicazione dei meccanismi di calcolo previsti dalle convenzioni), corrisponde uno stanziamento pari a €/mgl 156.818 (al netto dell'accantonamento di €/mgl 16.643, ai sensi dell'art. 1, comma 507 della legge finanziaria per il 2007).

Si è, quindi, realizzata una situazione di non corrispondenza tra gli oneri che lo Stato si è assunto con la convenzione e le risorse rese disponibili per queste esigenze, con una differenza di €/mgl 83.145, che sembra potrà completarsi solo nel 2009 con un finanziamento di 83 milioni previsto dalla legge di assestamento del bilancio dello Stato (l. n. 121/2009).

Situazione che rischiava di divenire pesante anche nel 2009, esercizio in cui, a fronte di uno stanziamento di bilancio pari a €/mgl 173.466, non v'è stata

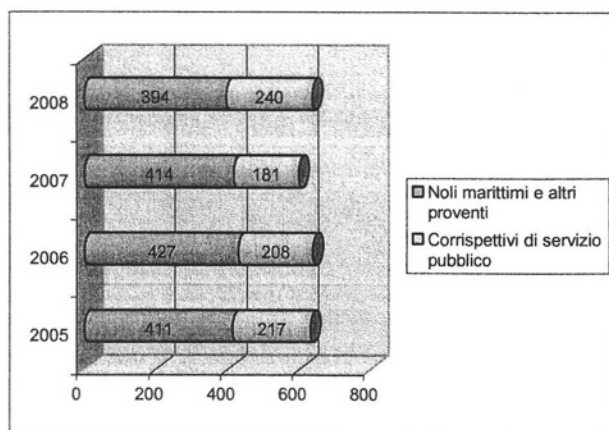
¹⁰ Lo stanziamento di competenza per il 2007 iscritto al capitolo 1960 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è nel complesso pari a €/mgl 220.036, da riferire, però, quanto a €/mgl 30.000 all'esercizio 2006, ai sensi dell'art. 1, comma 1359, della legge 296 del 2006 (legge finanziaria per il 2007).

(almeno sino a metà dell'anno) una corrispondente riduzione delle prestazioni rese da Tirrenia e dalle sue collegate, mentre l'importo della sovvenzione dovrebbe essere pari, sulla base di mere stime, a circa €/mln 217. L'art. 19, comma 13 *bis*, della legge n. 102/2009 di conversione del d.l n. 78/2009, ha, quindi, stanziato 49 milioni "a garantire la necessaria copertura finanziaria alla sovvenzione dei servizi di collegamento marittimo effettuati dal Gruppo Tirrenia nell'anno 2009 e all'ammodernamento della flotta dell'intero gruppo e l'adeguamento alle norme internazionali in materia di sicurezza *omissis*".

I grafici 3.3 - 3.5, danno conto dell'incidenza, negli ultimi quattro anni, dei corrispettivi di servizio pubblico sul totale del valore della produzione, con riguardo, rispettivamente al Gruppo, a Tirrenia, e alle società regionali.

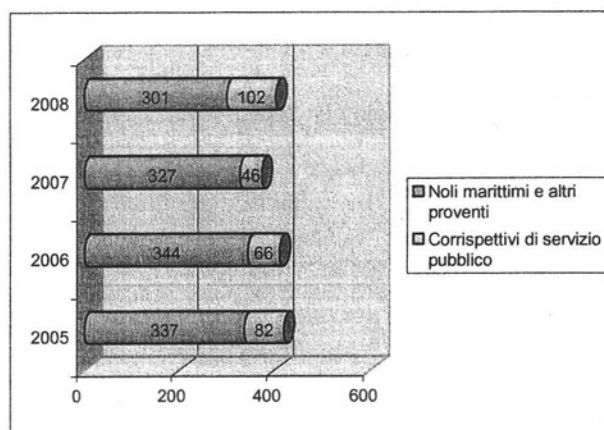
3.3 Gruppo Tirrenia

€/mil.



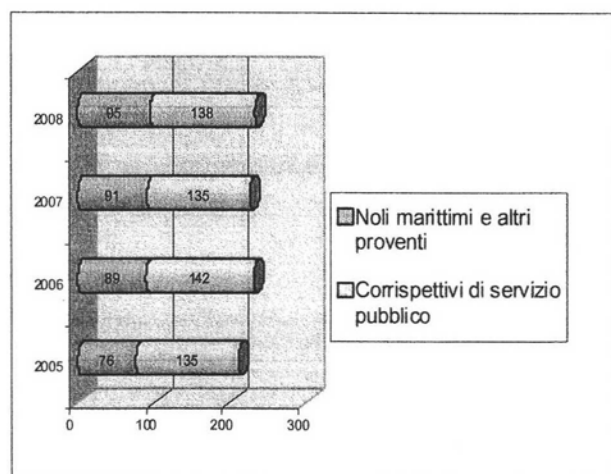
3.4 Tirrenia

€/mil



3.5 Società regionali

€/mil.



Questi riferimenti mostrano con evidenza, come, nel triennio 2005-2007 – si riduce progressivamente, a livello di Gruppo, l'incidenza del corrispettivo di servizio

pubblico sul valore della produzione (grafico 3.3), ma ciò è determinato in misura prevalente dai risultati di Tirrenia (grafico 3.4), al netto dei quali l'andamento delle società regionali registra variazioni meno rilevanti e in cui il corrispettivo di servizio pubblico si attesta sempre, negli anni considerati, su una percentuale che oscilla tra il 59 e il 64 per cento del valore della produzione (grafico 3.5), a fronte di un uguale rapporto che per la capo gruppo varia tra il 12 e il 25 per cento (grafico 3.4).

Nel 2008 torna a crescere, per Tirrenia (con riflessi anche a livello di Gruppo), l'incidenza del corrispettivo di servizio pubblico, mantenendosi sempre, però, su livelli ben distanti da quelli delle società controllate.

In proposito è da considerare come i servizi di cabotaggio delle controllate hanno continuato sempre a rivestire in questi anni valenza esclusiva di servizio pubblico, al contrario di Tirrenia, autorizzata, come già si è detto, non solo ad applicare nei collegamenti maggiormente redditizi una particolare politica tariffaria, ma anche (2007 e 2008) a svolgere alcuni servizi al di fuori dei vincoli della convenzione.

Sempre con riguardo alla sola capogruppo, la tab. 3.6 mostra, nel periodo 2005-2008, le voci cui è riconducibile il costo del servizio pubblico a carico dello Stato, individuate tra quelle che, per loro natura, non sono rappresentative della remunerazione del servizio di cabotaggio reso dalla società.

Tab.3.6

€/mln

anno	Corrispettivi di servizio pubblico Tirrenia	Remunerazione capitale	Tariffe agevolate	imposte	Interessi ritardato pagamento
2008	101,6 *	11,1	22,3	1,6	2,5
2007	46,3	9,8	23,4	1,2	3
2006	66,2	7,9	22	1,3	2
2005	81,9	7,8	24,3	0	0

* importo sovvenzione nella misura determinata dalla competente conferenza di servizi

Una partita che, dunque, incide in misura rilevante sul costo complessivo del servizio pubblico è quella derivante dalle agevolazioni tariffarie applicate a particolari utenti (essenzialmente i residenti), voce che, nel 2008 a livello di Gruppo, è pari a €/mgl 43.691 a fronte di un importo della sovvenzione pari a €/mgl. 239.963.

Gli oneri sostenuti dallo Stato a consuntivo (fonte: *Sistema Informativo Corte dei Conti*) per le sovvenzioni al Gruppo nel periodo 2005-2009 sono, invece,

esposti nella tabella 3.7, che, nell'ultima colonna mostra il credito vantato dalle società al medesimo titolo.

Tab.3.7

€/mgl

anno	a)pagato conto competenza	b)pagato conto residui	totale pag. (a+b)	residui finali Stato	credito Gruppo*
2005	235.700	25.325	261.025	0	47.307
2006	79.900	0	79.900	128.239	176.015
2007	162.269	127.768	290.037	57.768	67.249
2008	105.666	51.152	156.818	57.768	150.395
2009 (30 settembre)	223.313	55.361	278.674	-	-

*I crediti sono quelli vantati nei confronti dello Stato per il rapporto convenzionale, comprensivi anche dei crediti di cui all'art. 7, in conseguenza delle perdite patrimoniali e disarmi di messa in vendita delle navi nel periodo compreso tra il 1999 e il 2006, per un valore di €/mgl 16.097 nel 2007 e nel 2008.

Già i dati esposti nella tabella 3.7 sono espressivi, se posti in relazione con l'importo della sovvenzione quale determinato dallo Stato per ciascuno degli esercizi considerati, del ritardo (in particolare negli esercizi 2006 e 2008) con il quale i finanziamenti sono effettivamente erogati alle società del Gruppo rispetto ai tempi previsti dalla convenzione; ritardi riconducibili a una deficienza nello stanziamento di cassa, fatte salve le considerazioni già formulate con riferimento all'esercizio 2008.

La tabella 3.8 ricostruisce, a un livello di maggior dettaglio, la tempistica dei pagamenti dallo Stato al Gruppo, nell'arco temporale considerato.

Tabella 3.8

Anno	importo sovvenzione	1° Acconto		2° acconto		Saldo	
2005	216.953.000	aprile/05	58%	luglio/05 dicembre/05	16% 0,5%	dicembre/05 agosto/06	10,5% 15%
2006	208.063.000	agosto/06 maggio/07 agosto/07	23% 48% 6%	agosto/07 novembre/07	7,5% 13%	dicembre/07	2,5%
2007	181.269.000	dicembre/07	48%	dicembre/07	23,5%	dicembre/07 giugno/08	0,5% 28%
2008	239.963.000*	settembre/08 marzo/09	44% 9%	marzo/09 giugno/09	12,5% 2,5%	Settembre/09	32%
2009	217.300.000**	giugno/09 agosto/09	51% 2%	agosto/09	15%		

* importo sovvenzione nella misura determinata dalla competente conferenza di servizi.

** importo stimato, suscettibile di variazioni per fattori diversi, tra cui l'andamento dei costi del carburante.

Tale situazione, che determina negli anni una consistente massa di crediti vantati dalle società nei confronti dello Stato, si traduce in un aggravio di oneri a livello di Gruppo – stimati per il 2008 in €/mln 7,5 - per il ricorso a operazioni di anticipazione dei corrispettivi di servizio pubblico e, più in generale, al credito a breve termine, pur trovando compensazione nei maggiori importi che compongono, a norma di convenzione, la remunerazione del capitale investito (in particolare la voce "circolante netto", costituito dalla differenza tra attività e passività correnti). In quest'ambito è, infatti, anche considerato il ritardo dello Stato nell'erogazione dell'importo di sovvenzione, rispetto ai tempi stabiliti dalla convenzione medesima, ed è calcolato il tasso d'interesse determinato in misura corrispondente al tasso medio anti-usura rilevato dalla Banca d'Italia.

Sebbene siano ormai prossime le scadenze delle convenzioni ventennali (in effetti, scadute il 31.12.2008 e, come già detto, prorogate *ex lege* per il solo 2009), è tuttavia da considerare come su un meccanismo fondato, sostanzialmente, sulla determinazione a consuntivo della sovvenzione, abbia inciso l'incertezza dei tempi di erogazione da parte dello Stato delle tranche di sovvenzione. Si è determinata, così, una situazione che non può aver giovato all'ordinato svolgersi delle gestioni societarie, costrette a, ulteriormente, aggravare un indebitamento verso il sistema bancario già pesante.