

Determinazione n. 63/2010

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 22 luglio 2010;

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;

visto il decreto del Presidente della Repubblica in data 20 luglio 1964 con il quale la Società Tirrenia di navigazione Spa è stata sottoposta al controllo della Corte dei conti;

visto il conto consuntivo di Tirrenia di navigazione Spa, relativo all'esercizio finanziario 2009, nonché le annesse relazioni del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale, 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. Luigi Gallucci 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 della Società suddetta per l'esercizio 2009;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incumbente, possa, a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che del conto consuntivo – corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

P. Q. M.

comunica, a norma dell'articolo 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il conto consuntivo di Tirrenia di navigazione Spa – corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione –, l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della società medesima.

L'ESTENSORE
f.to Luigi Gallucci

IL PRESIDENTE
f.to Raffaele Squitieri

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DI TIRRENIA DI NAVIGAZIONE Spa PER L'ESERCIZIO 2009

SOMMARIO

Premessa - PARTE PRIMA. – 1. Il Gruppo Tirrenia di navigazione. Notazione introduttive e informazioni generali. – 2. Il Gruppo Tirrenia, le politiche di liberalizzazione in materia di cabotaggio e la privatizzazione delle società. – 3. Cenni sulle nuove convenzioni tra Stato e le società Tirrenia e Siremar. – 4. I finanziamenti dello Stato al Gruppo Tirrenia navigazione nel 2009. – 5. Cenni sull'andamento dell'attività nautica. La flotta del Gruppo Tirrenia navigazione. – 6. Le politiche del personale. – 7. La situazione economico-finanziaria. Dati di sintesi. - PARTE SECONDA. – 1. Tirrenia di Navigazione s.p.a. Gli organi, l'assetto organizzativo. – 2. Tirrenia di Navigazione s.p.a. Il personale. – 3. Il bilancio di esercizio di Tirrenia di Navigazione s.p.a. Informazioni generali. – 4. Stato patrimoniale. – 5. Conto economico. - PARTE TERZA. – 1. Il bilancio consolidato del Gruppo Tirrenia navigazione. Informazioni generali. – 2. Stato patrimoniale consolidato. 3. Conto economico consolidato. - PARTE QUARTA. – 1. Sicilia Regionale Marittima (Siremar s.p.a.). - CONCLUSIONI.

PAGINA BIANCA

PARTE PRIMA

1. Il Gruppo Tirrenia di Navigazione. Notazioni introduttive e informazioni generali

Nella precedente relazione la Corte dei conti, nel riferire sulla gestione finanziaria 2008 del Gruppo Tirrenia di Navigazione (d'ora in poi Gruppo Tirrenia o Gruppo) - costituito da Tirrenia di Navigazione spa (d'ora innanzi Tirrenia o società), quale *holding* operativa del Gruppo, e dalle società regionali, da essa detenute al 100 per cento: Campania Regionale Marittima (Caremar s.p.a.), Sardegna Regionale Marittima (Saremar s.p.a.), Sicilia Regionale Marittima (Siremar s.p.a.) e Toscana Regionale Marittima (Toremar s.p.a.), d'ora innanzi società regionali o società controllate - ha ripercorso sino a tutto il primo semestre del 2009 le vicende afferenti la privatizzazione di uno dei maggiori operatori italiani nel settore del cabotaggio, attraverso un percorso tracciato dal legislatore nazionale, i cui originari riferimenti sono contenuti nelle disposizioni della legge finanziaria per il 2007 (art. 1, commi 998 e seguenti della legge 27 dicembre 2006, n. 296).

Come già detto nella premessa di questa relazione e, con maggiori dettagli, esposto nel prosieguo, il 25 novembre 2009 s'è attuato il passaggio alle regioni Campania, Sardegna e Toscana dell'intero capitale delle società di cabotaggio di rispettiva pertinenza territoriale, sicché dalla medesima data - e sino al completamento del processo di privatizzazione in atto - il Gruppo è costituito dalle sole società Tirrenia e Siremar.

È utile ricordare come Tirrenia, oltre ad aver assunto all'interno del Gruppo, il ruolo di *leader* sul piano della strategia finanziaria e commerciale, svolge i collegamenti a lunga distanza (passeggeri e merci) con le isole maggiori, nonché i collegamenti precedentemente esercitati da Adriatica (a suo tempo fusasi per incorporazione in Tirrenia). Le società regionali si occupano del trasporto via mare dei veicoli commerciali e dei passeggeri ed auto al seguito (ivi compreso l'espletamento dei servizi postali e commerciali), da e per le isole minori della Penisola: Caremar gestisce i collegamenti con Capri, Ischia, Procida, Ponza e Ventotene; Saremar gestisce i collegamenti con Corsica, La Maddalena e San Pietro; Siremar con Eolie, Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria; Toremar i collegamenti con Elba, Giglio, Capraia, Pianosa e Gorgona.

L'attività di servizio pubblico¹ – che trova, ancora nel 2009, i suoi riferimenti di base nelle leggi n. 684 del 1974 e n. 169 del 1975 - è svolta dalle società del Gruppo in conformità a sei identiche convenzioni stipulate con lo Stato (ivi compresa quella con Adriatica) di durata ventennale con decorrenza dal 10 gennaio 1989. Convenzioni che determinano le linee e i porti da servire, la tipologia e la capacità delle navi adibite ai collegamenti marittimi, le frequenze e le tariffe da osservare, comprese quelle agevolate, a favore, essenzialmente, dei residenti nelle regioni insulari.

A fronte dei servizi resi in regime di servizio pubblico, lo Stato corrisponde annualmente alle società del Gruppo una sovvenzione il cui importo è parametrato su criteri di stretta obiettività di compensazione tra costi e ricavi. La misura della sovvenzione annua corrisponde, infatti, al disavanzo netto cumulato nell'espletamento dei servizi, cui è aggiunto un importo corrispondente alla remunerazione del capitale investito.

Queste convenzioni, scadute nel dicembre del 2008, sono state per legge (art. 26 del d.l. n. 207/2008, convertito nella l. n. 14/2009) prorogate, dapprima, al 31 dicembre del 2009 e, poi, al 30 settembre 2010 (art. 19-ter della legge 20 novembre 2009, n. 166, di conversione del d.l. 25 settembre 2009, n. 135).

Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 13 marzo 2009² sono stati fissati, ai sensi dell'art. 1 della legge 14 novembre 1995, n. 481, i criteri di privatizzazione e le modalità di dismissione della partecipazione totalitaria detenuta dallo Stato, attraverso "Fintecna" spa, nel capitale di Tirrenia. In particolare il provvedimento, assunto previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, disponeva che l'alienazione - da portare a termine mediante ricorso a procedura competitiva, trasparente e non discriminatoria con i potenziali acquirenti - fosse comprensiva anche delle partecipazioni totalitarie detenute da Tirrenia nelle società marittime regionali.

Già nella relazione riferita all'esercizio 2008, ma contenente aggiornamenti sino alla data di deposito (settembre 2009), era anticipato come fosse intendimento del Governo, sul presupposto di una mutata esigenza politica delle Regioni interessate (Sardegna, Toscana, Lazio e Campania³ e Sicilia), intenzionate a

¹ In proposito vale chiarire come le attività di navigazione svolte da Tirrenia e dalle società da essa controllate sono esclusivamente quelle previste e disciplinate dal rapporto convenzionale, con riferimento, secondo quanto previsto dall'art. 9, comma 2, della legge n. 77/1989, a piani quinquennali presentati dal Gruppo e approvati dallo Stato.

² Il d.p.c.m. è pubblicato in G.U. 30 aprile 2009, n. 99.

³ Con riguardo alla Caremar, il processo di privatizzazione avrebbe riguardato, oltre alla Campania, anche la Regione Lazio, nel cui territorio si svolgono, in atto, i collegamenti con le isole pontine.

concorrere al processo di trasformazione delle società del Gruppo, cedere senza oneri a questi enti le società marittime di rispettiva pertinenza territoriale, perché esse stesse individuassero i percorsi di privatizzazione secondo una tempistica, da concordare a livello comunitario, coerente con la privatizzazione promossa dallo Stato e riguardante, dunque, la sola Tirrenia.

Tornava, quindi, sostanzialmente d'attualità, nell'agenda del Governo, quanto già previsto dall'art. 57, commi 3 e 4, del d.l. 25 giugno 2008, n. 112, convertito nella legge 6 agosto 2008, n. 133, secondo cui le regioni territorialmente competenti potevano richiedere, entro 120 giorni, il trasferimento a titolo gratuito della intera partecipazione di Tirrenia nelle società Caremar, Saremar, Toremar e Siremar. Disposizioni, queste ultime, abrogate dal successivo d.l. n. 185/2008 (art. 26), convertito nella legge n. 2 del 2009.

Nel riferire questi avvenimenti, la Corte annotava come la scelta del Governo di procedere, per vie separate alla privatizzazione di Tirrenia, da una parte, e delle sue controllate, dall'altra, con l'opzione per queste ultime di ripetere la via della cessione gratuita, avrebbe reso necessario un nuovo intervento legislativo di disciplina del settore. Questo intervento s'è effettivamente realizzato con le norme contenute nell'art. 19-ter della legge 20 novembre 2009, n. 166, di conversione del d.l. 25 settembre 2009, n. 135. L'articolo appena citato (che reca in rubrica *Disposizioni di adeguamento comunitario in materia di liberalizzazione delle rotte marittime*), oltre a contenere importanti disposizioni relative alla privatizzazione del Gruppo, cui dopo si farà breve cenno, dispone l'immediato trasferimento a titolo gratuito da Tirrenia alle regioni Campania, Sardegna e Toscana, rispettivamente, del cento per cento del capitale di Caremar, Saremar e Toremar. Per Siremar, invece, è previsto un diverso percorso, che passa, in sintesi estrema, attraverso la vendita dell'intero capitale di Tirrenia, ivi compreso quello della medesima controllata, e la stipula di distinte convenzioni di servizio pubblico tra Stato, da una parte, Tirrenia e Siremar dall'altra, costituenti, entrambe, atti della gara per la privatizzazione delle società.

Resta unitario per tutte le società del Gruppo, di là dalla ripartizione di competenze tra Stato e regioni, il disegno finalizzato alla liberalizzazione delle rotte marittime attraverso la privatizzazione dei soggetti esercenti quest'attività, disegno il cui nucleo centrale resta l'affidamento ai soggetti aggiudicatari delle compagnie di navigazione, pur per un periodo temporale delimitato, del compito di svolgere i collegamenti in regime di servizio pubblico, con la garanzia delle relative sovvenzioni previste dagli accordi contrattuali, costituenti essi stessi atti delle relative gare.

2. Il Gruppo Tirrenia, le politiche di liberalizzazione in materia di cabotaggio e la privatizzazione delle società

Il percorso di privatizzazione dell'intero Gruppo, poi sancito dall'art. 19-ter della legge n. 166 del 2009, ha visto il Governo farsi parte attiva nell'individuazione di linee condivise dalle regioni interessate per quel che attiene all'assetto delle società marittime regionali.

In data 3 novembre 2009 sono stati siglati tra Governo, da una parte, regioni Toscana, Sardegna, Campania e Lazio, dall'altra, tre distinti Accordi di Programma, di contenuto pressoché analogo, attraverso i quali quegli enti territoriali si impegnano ad acquisire a titolo gratuito le società (o, con riferimento alla sola Regione Lazio, uno specifico ramo d'azienda) di rispettiva pertinenza territoriale per bandire esse stesse – competenti, ai sensi di legge, dal 1 gennaio 2010 all'esercizio delle funzioni e dei compiti di programmazione e di amministrazione relativi ai servizi di cabotaggio marittimo in regime di servizio pubblico – le gare di privatizzazione "anche attraverso la costituzione di società a capitale misto pubblico-privato con scelta del socio privato mediante procedure ad evidenza pubblica trasparente, concorrenziale e non discriminatoria". Il patto prevede, altresì, che costituiscano atti della gara gli schemi di contratti di servizio di durata non superiore a dodici anni, approvati dalle regioni, per il mantenimento del servizio universale e della continuità territoriale, alla cui scadenza gli enti territoriali saranno tenuti a indire una procedura di gara aperta e non discriminatoria, nel rispetto delle norme nazionali e comunitarie di settore, per l'affidamento dei servizi nel periodo successivo.

Nella stessa direttrice, ma con un contenuto parzialmente diverso, va l'Accordo di programma stipulato con la Regione siciliana. La Siremar, infatti, non è ceduta alla Regione ma ne è disposta la privatizzazione con la medesima gara della capogruppo Tirrenia, previa approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con quello dell'economia e finanze, di due distinte convenzioni, costituenti atti della gara, di disciplina degli oneri di servizio pubblico, delle quali, l'una (relativa a Tirrenia), della durata di otto anni e l'altra (relativa a Siremar, stipulata "sentita" la regione interessata), di dodici anni.

È, infine, da dire che in capo al Gruppo rimangono – con riferimento alle ex società controllate, trasferite alle regioni – alcuni rapporti in essere per la gestione sia di ex servizi accentrati, sia per la regolazione dei saldi a debito di Tirrenia derivanti dalla gestione centralizzata di tesoreria (49,4 milioni al 31 dicembre 2009). In proposito, gli Accordi di Programma stipulati tra il Governo e le regioni

stabiliscono che i servizi accentrati rimangano in essere per garantire l'operatività delle società regionali sino al momento in cui le regioni affidino l'espletamento dei servizi di collegamento marittimo. È, poi, disposto che i saldi a debito di Tirrenia siano pagati entro 60 giorni dal completamento del processo di privatizzazione.

Le disposizioni contenute nei patti testé succintamente illustrati sono state sancite, nello stesso mese di novembre, dall'art. 19-ter della legge n. 166/2009, di conversione del d.l. n. 135/2009, il quale al comma 16 prevede che, a decorrere dall'anno 2010, il complesso delle risorse poste a carico dello Stato per garantire il livello dei servizi pubblici previsti dalle "vecchie" convenzioni, da quelle nuove e dai contratti di servizio che saranno stipulati non possano superare, per tutta la loro durata, il tetto di 184,942 milioni, così ripartito: Tirrenia 72,686 milioni; Siremar 55,695 milioni; Saremar 13,686 milioni; Toremar 13,005 milioni, Caremar 29,869 milioni (di cui 10,031 relativi al ramo Lazio).

Di seguito è la sintesi dei passaggi principali considerati dall'art. 19-ter per arrivare entro il 30 settembre del 2010 al completamento del processo di privatizzazione del Gruppo, avvenuta la cessione alle Regioni (competenti dall'1 gennaio dello stesso anno ai servizi di cabotaggio nell'ambito dei rispettivi territori) delle società marittime regionali nei termini innanzi esposti:

- proroga sino al 30 settembre del 2010 delle convenzioni di servizio pubblico in atto vigenti (si tratta delle convenzioni ventennali stipulate nel 1989);
- approvazione da parte delle competenti amministrazioni statali degli schemi di nuove convenzione con Tirrenia e Siremar (per quest'ultima, come s'è detto, sentita la Regione siciliana) e, da parte delle regioni Campania, Sardegna e Toscana, degli schemi di contratti di servizio con la Caremar, Toremar e Siremar;
- pubblicazione (ad iniziativa dello Stato e, per esso, di Fintecna) dei bandi di gara per la privatizzazione di Tirrenia e Siremar, da una parte, e (a iniziativa delle competenti Regioni) di Caremar, Siremar e Toremar, dall'altra;
- stipula delle nuove convenzioni e dei contratti di servizio all'atto del completamento delle procedure di gara.

Ne deriva un disegno di privatizzazione delle società del Gruppo che, pur ispirato a porre in essere procedure unitarie, è suscettibile di giungere ad assetti diversi sia nei regimi proprietari delle singole società, sia nell'affidamento dei servizi marittimi.

Da una parte, infatti, la gara per la vendita contestuale dell'intero capitale di Tirrenia e Siremar (in data 23 dicembre 2009 Fintecna ha pubblicato, sui principali quotidiani nazionali ed esteri nonché sul sito *web* del Ministero delle infrastrutture e trasporti, "Invito a manifestare interesse all'acquisto di n. azioni 108.360 rappresentanti l'intero capitale sociale di Tirrenia di Navigazione spa") trasferirà il controllo delle società a un nuovo soggetto i cui obblighi di servizio pubblico, disciplinati in distinte convenzioni, saranno, da una parte, nei confronti dello Stato e, dall'altra, nei confronti della Regione siciliana (per i collegamenti ora svolti da Siremar)⁴. Per quanto attiene, invece, la privatizzazione di Caremar, Toremar e Siremar, l'art. 19-ter (comma 8) legittima gli enti territoriali, ciascuno per la parte di propria competenza, a due diverse opzioni: bandire una gara per l'acquisto dell'intero capitale sociale e l'affidamento del servizio di cabotaggio (in tal senso, analogamente a quanto avvenuto per Tirrenia, la Regione Toscana ha proceduto per Toremar con la pubblicazione, in data 29.12.2009, di invito agli operatori economici a manifestare il relativo interesse); aprire a un socio privato, con procedura trasparente, concorrenziale e non discriminatoria, il capitale di una società regionale deputata a gestire i collegamenti marittimi⁵. Il tenore della norma sembra, altresì, ammettere l'affidamento a un soggetto privato, sempre con procedura concorsuale, della gestione dei soli servizi marittimi.

Già nella relazione sulla gestione 2008 del Gruppo, si dava atto al legislatore nazionale e al Governo della volontà di adeguare l'assetto del cabotaggio marittimo nazionale ai principi contenuti nel Regolamento 3577/92 CEE, riguardante l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati Membri. Veniva, altresì, riferito come la Direzione Generale dell'energia e dei trasporti della Commissione Europea, pur ravvisando non pochi elementi problematici nella linea d'azione delineata dal legislatore nazionale e attuata dal Governo, il primo dei quali costituito dall'effettuazione di gare con ripresa delle società esercenti i collegamenti marittimi in regime di servizio pubblico, fosse parsa propensa a non esprimersi sfavorevolmente su un così radicale riassetto del settore sulla base del

⁴ La gara per la privatizzazione di Tirrenia e Siremar, partita ufficialmente con la pubblicazione dell'invito a manifestare interesse, ha visto svolgersi i suoi passaggi procedurali durante tutto il primo semestre del 2010, per giungere il 28 giugno dello stesso anno - termine ultimo per la presentazione delle offerte vincolanti - alla sua fase finale, prodromica alla valutazione dell'offerta da parte del venditore e all'eventuale aggiudicazione. Delle iniziali sedici manifestazioni d'interesse, presentate da armatori e fondi di *private equity*, rimanevano in gara intorno alla metà di giugno due concorrenti, uno dei quali soltanto ha presentato l'offerta vincolante. Si tratta di *Mediterranea holding*, compagine costituita dall'aggregazione di vari soggetti, pubblici e privati, che vede la quota di maggior rilievo posseduta da un soggetto pubblico, la Regione Siciliana con una partecipazione del 37 per cento.

⁵ In tal senso, le regioni Sardegna, Campania e Lazio appaiono orientate a effettuare, ciascuna nel proprio ambito, le privatizzazioni attraverso una procedura di gara a doppio oggetto (scelta del socio privato e affidamento dei servizi marittimi) per la costituzione di una società mista.

principio di non discriminazione fra armatori europei. La stessa Direzione Generale, sul finire del 2009, ha formalmente richiamato la necessità del rispetto di alcuni requisiti che, a suo avviso, condizionano la compatibilità del piano di riassetto del cabotaggio nazionale con la disciplina europea in tema di liberalizzazione. Tra questi – ferma restando l'irrelevanza ai fini dell'osservanza delle norme comunitarie che gli operatori del servizio pubblico siano pubblici o privati – la necessità che il servizio pubblico sia limitato alle linee per le quali non vi sia, durante tutto l'anno, la presenza di altri operatori; una durata dei nuovi contratti che non ecceda il tempo strettamente necessario a portare a buon fine il processo di privatizzazione (in tal senso è da dire che i tempi di otto e dodici anni, considerati dal più volte citato art. 19-ter, sono parsi accettabili all'Autorità europea); un livello delle compensazioni di servizio pubblico determinato sulla base di criteri oggettivi basati sui costi del servizio, così da essere rigorosamente proporzionale a quanto necessario all'operatore per fornire il servizio medesimo; un riconoscimento di prerogative di servizio pubblico (modernizzazione della flotta, priorità nell'uso delle infrastrutture portuali) che non rechi vantaggi selettivi agli operatori aggiudicatari del servizio pubblico. La stessa Direzione Generale ha ritenuto, poi, non potersi escludere – nell'ambito dei principi affermati dalla sentenza Altmark del 24 luglio 2003 e con precipuo riguardo ad alcuni collegamenti assicurati da Caremar nel Golfo di Napoli – che nella fattispecie si sia in presenza di aiuti di Stato, così da rendersi (a proprio avviso) necessaria una notifica alla Commissione ai sensi dell'art. 108 (ex 88) par. 3, del Trattato. Non mancano, infine, i competenti uffici della Commissione di rilevare l'ultrattività delle convenzioni in atto vigenti (prorogate con legge, come già s'è detto, al 30 settembre 2010), così da giustificare la proposta di una messa in mora all'Italia per errata applicazione del regolamento 3577/92. Nel gennaio 2010, la medesima Direzione Generale, nel prendere atto dei chiarimenti nel frattempo intervenuti, forniti dall'Autorità italiana, li ha ritenuti idonei a superare molte delle iniziali riserve formulate dagli uffici della Commissione, in particolare, sul rapporto tra contratto di servizio pubblico e (necessità della) insufficienza di mercato sulle medesime linee, fatti salvi ulteriori approfondimenti ritenuti necessari con riguardo ai collegamenti di Caremar nel Golfo di Napoli. È, infine da dire che la Commissione Europea, con nota del 28 gennaio 2010, ha formalmente inviato all'Italia una lettera di messa in mora per violazione dell'art. 4 del Regolamento CEE n. 3577/92 (procedura 2007/4609) in ragione della perdurante attività delle convenzioni di servizio pubblico, scadute il 31 dicembre 2008 ma, come già s'è detto, prorogate sino al 30 settembre 2010.

In conclusione è da dire che il percorso per la privatizzazione di Tirrenia e Siremar, pur in fase di avanzata realizzazione, non è andato esente da difficoltà e incertezze che paiono anche da ricondurre a una risposta "debole" da parte dei soggetti potenzialmente interessati all'acquisto del Gruppo cabotiero. In quest'ambito vanno inquadrate le disposizioni contenute nell'articolo 1 del decreto legge 6 luglio 2010, n.103, con le quali il Governo – nelle more del processo di privatizzazione di Tirrenia e Siremar – al fine di garantire la continuità del servizio pubblico di cabotaggio e di stabilizzare la situazione finanziaria di Tirrenia per il periodo strettamente necessario alla conclusione delle procedure di vendita (il cui termine ultimo, come s'è detto, è fissato al 30 settembre 2010) ha adottato alcune misure di carattere straordinario che hanno riguardo a tre principali aspetti.

Il primo attiene alla *governance* delle società: è stabilito che con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, si provveda alla nomina di un amministratore unico per ciascuna società, con conseguente decadenza degli organi di ordinaria amministrazione.

Il secondo si riferisce alle difficoltà di carattere finanziario legate all'accesso di Tirrenia e Siremar al credito a breve termine e alla loro conseguente "sofferenza" di cassa: viene, pertanto, consentito al sistema bancario di concedere alle società ulteriori finanziamenti, assegnando ai relativi crediti un regime di privilegio (equiparandoli ai crediti prededucibili) e stabilendo che essi godono della garanzia di Fintecna spa e, quindi, in definitiva, dello Stato, alle condizioni e nei limiti posti dalla Commissione europea con la comunicazione 2009/C 16/01 del 22 gennaio 2009⁶.

Il terzo ha riguardo al regime della responsabilità degli amministratori unici, dei sindaci e del dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili. Con una norma mutuata dal d.l. n. 134/2008 (volto a garantire la continuità aziendale di Alitalia spa), convertito in l. n. 166/2008, è disposta, per il periodo in cui restano in carica gli amministratori unici, l'esclusione della responsabilità amministrativo-contabile dei soggetti appena citati (e, negli stessi limiti, dei pubblici dipendenti e dei soggetti comunque titolari di incarichi pubblici), essendo posta a carico "esclusivamente delle società interessate" la responsabilità civile e amministrativa "per i comportamenti, gli atti e i provvedimenti posti in essere". Non può a tal proposito la Corte non rilevare come questa disposizione si configuri – come quella

⁶ Peraltro è da rilevare come la relazione tecnica al provvedimento non rechi indicazioni – sia pure di larga massima – circa gli oneri che deriverebbero dall'attivazione della (indiretta) garanzia statale. Sulla necessità di tali indicazioni v. da ultimo, con riferimento a provvedimenti che dispongono garanzie statali, Corte dei conti, Relazione al Parlamento sulle coperture e sulle tecniche di quantificazione degli oneri delle leggi pubblicate nel quadrimestre gennaio-aprile 2009.