

Determinazione n. 92/2000**LA CORTE DEI CONTI****IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI**

nell'adunanza del 15 dicembre 2000;

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 1961, con i quali le Società di Navigazione Marittima esercenti linee di preminente interesse nazionale (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia e Adriatica) sono state sottoposte al controllo della Corte dei conti;

visti i conti consuntivi delle Società suddette, relativi agli esercizi finanziari dal 1995 al 1999 per Tirrenia e Adriatica, dal 1995 al 10 luglio 1998 per Lloyd Triestino e dal 1995 al 30 aprile 1998 Italia; 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 dottor 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 gli esercizi sopraindicati;

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;

P. Q. M.

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 gli esercizi sopraindicati – 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 stesse.

L'ESTENSORE

f.to Mario G. C. Sancetta

IL PRESIDENTE

f.to Luigi Schiavello

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DELLE SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE MARITTIMA ESERCENTI LINEE DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE, per gli esercizi dal 1995 al 1999 Tirrenia s.p.a. e Adriatica s.p.a., per gli esercizi dal 1995 al 10 luglio 1998 Lloyd Triestino s.p.a. e per gli esercizi dal 1995 al 30 aprile 1998 Italia s.p.a.

SOMMARIO

Premessa. - PARTE PRIMA. - 1. Settore cabotaggio. - 1.1. Il gruppo Finmare. - 1.2. La liberalizzazione del cabotaggio nazionale. - 1.3. Il piano di riordino. - 1.4. La flotta e il mercato nazionale. - 1.5. Gli organi. - 2. Settore trasporti internazionali di linea. - 2.1. Ordinamento societario. - 2.2. Il mercato. - 2.3. La flotta e l'attività operativa. - 2.4. La privatizzazione. - 3. Il personale. - 3.1. La consistenza. - 3.2. I rinnovi contrattuali. - 3.3. I prepensionamenti. - 3.4. Il costo del lavoro. - 4. I bilanci. - PARTE SECONDA. - 5. La Tirrenia s.p.a. - 5.1. La flotta. - 5.2. L'attività commerciale. - 5.3. La gestione. - 5.3.1. I conti economici. - 5.3.2. I conti patrimoniali. - 5.4. Le società regionali di navigazione per i servizi marittimi locali. - 6. L'Adriatica s.p.a. - 6.1. La flotta. - 6.2. L'attività commerciale. - 6.3. La gestione. - 6.3.1. I conti economici. - 6.3.2. I conti patrimoniali. - 7. I risultati del gruppo Tirrenia. - 7.1. Il conto economico. - 7.2. La situazione patrimoniale consolidata. - 7.3. La situazione finanziaria consolidata. - 8. L'Italia s.p.a. e il Lloyd Triestino s.p.a. - 8.1. La gestione. - 8.1.1. I conti economici. - 8.1.2. I conti patrimoniali. - 9. Conclusioni.

PAGINA BIANCA

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte dei Conti riferisce al Parlamento, a norma dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958, n.259, 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;
- "ITALIA" s.p.a. di navigazione, con sede in Genova;
- "LLOYD TRIESTINO" s.p.a. di navigazione, con sede in Trieste;

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 agli esercizi finanziari 1995 - 1999, nonché delle Società di linea Lloyd Triestino per gli esercizi 1995 - 10-7-1998 e Italia di navigazione dal 1995 al 30-4-1998. 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.

¹ Per le relazioni sui precedenti esercizi finanziari vedasi da ultimo la determinazione n. 1/96 in data 9 gennaio 1996, pubblicata in Atti Parlamentari, XII Legislatura, Camera dei Deputati, Doc. XX, n.69.

PARTE PRIMA

1. SETTORE CABOTAGGIO

1.1. - 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.

L'obiettivo era inteso ad assicurare ai cittadini residenti nelle isole livelli di vita e prospettive di sviluppo non dissimili dagli altri.

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, con la legge 5 dicembre 1986, n. 856 fu previsto un intervento finanziario dello Stato inteso a garantire l'equilibrio economico delle gestioni delle società di navigazione del Gruppo Finmare.

Apposite Convenzioni, di durata ventennale, impegnano le società ad esercitare i servizi indicati in appositi piani quinquennali approvati dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione, 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 compiere), le frequenze e le tariffe.

A fronte di tali prestazioni, la legge stabilisce 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.

1.2. -Con il termine "cabotaggio marittimo nazionale" si è soliti indicare i traffici tra porti situati in uno stesso Stato. Nella generalità dei casi, gli ordinamenti dei Paesi comunitari riservavano detta tipologia di traffico alle navi battenti bandiera del proprio Paese (in Italia, v. l'art. 224 del Codice della Navigazione).

Al fine di creare le condizioni per la realizzazione del mercato unico europeo, il legislatore comunitario, con il Regolamento CEE n.3577/92, ha abolito progressivamente il regime di riserva a decorrere dal 1° gennaio 1993.²

² Il citato Regolamento ha, infatti, previsto deroghe all'applicazione del principio in parola secondo le seguenti decorrenze.

- servizi di crociera sino al 1° gennaio 1995;
- trasporto di merci strategiche (petrolio e prodotti petroliferi, nonché acqua potabile) sino al 1° gennaio 1997;
- servizi con navi di meno di 650 tonnellate lorde, sino al 1° gennaio 1998;
- servizi regolari di passeggeri e di traghetto, nonché servizi di cabotaggio tra le isole, fra cui quelle del Mediterraneo, sino al 1° gennaio 1999.

Motivi di coesione socioeconomica hanno spinto, infine, il legislatore comunitario a prevedere una ulteriore deroga a favore della Grecia (fino al 1° gennaio 2004) per i servizi regolari di passeggeri e di traghetto..

Secondo i dati forniti dalla Commissione Europea circa lo stato di attuazione del Regolamento, l'impatto socio economico iniziale della liberalizzazione del cabotaggio è stato molto limitato. Nel segmento di mercato finora liberalizzato, solo il 10% è stato assorbito da navi UE non nazionali.

Si comprende, tuttavia, la preoccupazione mostrata dagli armatori italiani, il cui traffico rappresenta oltre il 50% di quello merci e l'80% di quello passeggeri, in quanto i vincoli normativi e contrattuali pongono la flotta italiana in condizioni di inferiorità competitiva rispetto ai concorrenti comunitari.

In tale contesto, considerato anche l'evidente elemento di disparità determinato dalla deroga concessa fino al 2004 alla Grecia, il Governo italiano ha evidenziato l'opportunità di definire una specifica normativa tesa ad assicurare identiche condizioni operative a tutti gli armatori comunitari che intendono operare in traffici cabotieri italiani.

Al riguardo, in data 29 dicembre 1998, il ministro dei Trasporti e della Navigazione ha emanato una Circolare contenente le disposizioni relative agli equipaggi delle navi che effettuano servizi di cabotaggio marittimo.

Successivamente, con la legge 28 dicembre 1999, n. 522 è stato esteso per il triennio 1999-2001 (nei limiti dell'80%) lo sgravio contributivo previsto per le navi iscritte nel Registro Internazionale.

Analoghe misure sono state, nel frattempo, adottate da altri paesi comunitari a tutela del proprio traffico di cabotaggio, (regime autorizzativo, requisiti di sicurezza, garanzia di continuità del servizio ecc.).

In tema d'indirizzi normativi, va ricordato che la Commissione Europea è intervenuta nel 1996 con la Comunicazione "Verso una nuova strategia marittima", più comunemente nota come "documento Kinnock".

Tale documento riconosce l'importanza di rilanciare la flotta comunitaria di fronte al processo di globalizzazione delle attività di trasporto

marittimo. Capisaldi della politica proposta sono la sicurezza, l'apertura dei mercati, la formazione e la ricerca.

Sul tema degli aiuti di Stato, l'orientamento della Commissione è quello di sollecitare gli Stati membri ad attribuire i pubblici servizi tramite gare, aperte a tutto l'armamento comunitario, sul modello del settore aeronautico.

Non è escluso, tuttavia, che l'auspicata pratica della pubblica gara subisca delle eccezioni nel caso di servizi regolari di traghetto fra territorio continentale e le isole. E' possibile, dunque, assegnare i servizi all'impresa pubblica o privata ritenuta più idonea, ma in questo caso la decisione dovrà essere notificata alla Commissione, che esaminerà la questione sulla base delle norme relative agli aiuti di Stato per verificarne la compatibilità con il Trattato di Roma.

1.3. - Al fine di consentire il risanamento ed un proficuo processo di privatizzazione delle società del gruppo Finmare, l'art.3 del decreto - legge 1° aprile 1995, n.98, convertito in legge 30 maggio 1995, n.204, prefigura interventi di ricapitalizzazione subordinatamente alla presentazione di un "Piano di Riordino".

Il nuovo assetto del comparto cabotiero pubblico - quale risulta dalla delibera in data 9 luglio 1998 del CIPE e dal Decreto interministeriale in data 7 settembre 1998 dei Ministri del Tesoro e dei Trasporti e della navigazione, di approvazione del piano di riordino governativo - vede l'assunzione da parte della Società Tirrenia del ruolo di Capogruppo operativa, mediante l'acquisizione del controllo pieno sia della Società Adriatica che delle Società regionali, con il controllo della predetta Capogruppo all'IRI. In linea con le disposizioni del Piano, in data 30 novembre 1998, l'IRI ha rilevato dalla Finmare il 60% del capitale sociale della Tirrenia s.p.a., mentre quest'ultima, in data 11 febbraio 1999, ha rilevato l'intero pacchetto azionario della Adriatica s.p.a., che si aggiunge così alle quote di controllo già detenute nelle società regionali.

Gli obiettivi previsti dal Piano di Riordino sono:

1. *Preparare il gruppo alle sfide competitive* derivanti, innanzi tutto, dalla cessazione della riserva di bandiera (1° gennaio 1999) e, in seconda istanza, dalla scadenza dell'attuale regime convenzionale con lo Stato (31 dicembre 2008);
2. *Ridurre gli oneri per il servizio sociale* a carico dello Stato;
3. *Sostenere lo sviluppo del Gruppo*, dando impulso a nuove iniziative di mercato, al di fuori del regime convenzionale;
4. *Valorizzare il patrimonio di risorse disponibili* (in particolare il personale);
5. *Porre le condizioni per un successivo processo di privatizzazione del Gruppo.*

La privatizzazione riguarderà il Gruppo nel suo complesso (escludendo, quindi, ipotesi di cessione separata di singole società), attraverso la quotazione della Capogruppo, non prima di averne completato il processo di ristrutturazione industriale.

Il Gruppo Tirrenia si configura, così, come "polo armatoriale integrato e focalizzato sul cabotaggio passeggeri, auto e merci", che opera in posizione di "leader" nei segmenti di mercato più conformi alla tradizione, con particolare riferimento ai servizi di continuità territoriale.

Tale assetto conferisce alle società del Gruppo una maggiore capacità operativa, l'opportunità di godere di ampie sinergie, la garanzia di una politica di servizi omogenea, benefici non altrimenti conseguibili e che si riflettono in un minore costo complessivo (economico e sociale) per la comunità.

Per detti obiettivi, saranno adottate le seguenti strategie di mercato:

- sviluppo dell'offerta di servizi di cabotaggio tradizionale e ad alta velocità, per consentire servizi di qualità elevata e processi operativi efficienti;
- razionalizzazione dell'assetto del servizio intervenendo sulla rete dei collegamenti, sulle frequenze, sulla tipologia di navi e sugli orari, in modo da ottimizzare la gestione operativa;
- adozione di una politica tariffaria modulare, finalizzata ad ottimizzare i