

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SUL TRASPORTO MARITTIMO

1° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 27 GENNAIO 1993

**Presidenza del Presidente FRANZA
indi del Vice Presidente FABRIS**

INDICE

Indagine conoscitiva sul trasporto marittimo

Audizione dei rappresentanti della società Finmare

PRESIDENTE:		ROSINA	Pag. 3, 4, 8 e passim
- FABRIS (DC)	Pag. 10, 14		
- FRANZA (PSI)	3, 9		
FABRIS (DC)	3		
NERLI (PDS)	8, 10		
PINNA (PDS)	9		

Audizione dei rappresentanti della società Tirrenia

PRESIDENTE (Fabris - DC)	Pag. 14, 17, 23 e passim	PECORINI	Pag. 14, 17, 18 e passim
COCCIU (PSI)	22		
LIBERATORI (PSI)	23		
PINNA (PDS)	18, 19, 21 e passim		
ROGNONI (PDS)	17		

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per la Finmare l'amministratore delegato Alcide Ezio Rosina, accompagnato dal dottor Oronzo Giannuzzi, dal dottor Giampiero Romiti, dal dottor Massimiliano Bagnasco; per la Tirrenia il dottor Franco Pecorini, il dottor Diego Salerno e il dottor Diego Liguori.

I lavori hanno inizio alle ore 15,30.

Presidenza del Presidente FRANZA

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva sul trasporto marittimo.

Sono in programma oggi le audizioni dei rappresentanti delle società Finmare e Tirrenia.

Audizione dei rappresentanti della società Finmare

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni verrà ascoltato innanzitutto l'amministratore delegato della Finmare Alcide Ezio Rosina.

Ricordo che l'audizione verte sulla situazione del gruppo, sulle ipotesi di ristrutturazione e sul progetto di cabotaggio.

ROSINA. Signor Presidente, premetto - e me ne scuso - che la relazione non sarà particolarmente esauriente sulla seconda parte dei temi da lei menzionati, perchè, come avevo rappresentato con una lettera alla Commissione, siamo proprio nella fase finale di valutazione e di assemblaggio delle diverse soluzioni di piano. Un quadro completo sarà disponibile probabilmente solo da venerdì 5 febbraio.

FABRIS. In qualità di Presidente della seduta in cui si è convenuto di confermare la data odierna per l'audizione, informo l'amministratore delegato che la vostra situazione è stata fatta presente, anzi è stata motivo per l'incontro. Non si è trattato quindi di scortesia nei vostri confronti, ma solo di un reale interesse a comprendere gli avvenimenti che si stanno susseguendo. Se ci sono questioni che in qualche modo coinvolgono la nostra responsabilità politica, al momento attuale è ancora possibile intervenire. Ecco perchè ci siamo permessi di insistere per la vostra presenza.

Se il quadro completo sarà disponibile solo fra una settimana, le politiche, le procedure dovrebbero già essere chiare nelle vostre

intenzioni. Qualsiasi informazione è utile per la ricerca di soluzioni migliori.

ROSINA. Non mi sembra inopportuno fare qualche accenno alla situazione generale del trasporto marittimo e della flotta in Italia, per capire il ruolo che Finmare ha svolto fino ad oggi e quello che dovrebbe svolgere in futuro. In un paese con un'economia prevalentemente di trasformazione, il trasporto marittimo riveste un ruolo di grandissimo rilievo. Basti pensare che il volume dell'interscambio tra l'Italia e il resto del mondo è coperto dalla tratta marittima per più del 63 per cento, con percentuali maggiori per quanto riguarda le importazioni delle materie prime. In definitiva quindi il nostro paese non dovrebbe poter prescindere dal trasporto marittimo.

Tradizionalmente la bilancia dei noli marittimi è stata sempre di segno positivo, ma dal 1960 ha cominciato a registrare risultati negativi. Ciò ha comportato un *deficit* clamoroso che supera i 2.400 miliardi. In una situazione del genere la flotta italiana è gradatamente diminuita e oggi rappresenta l'1,7 per cento della flotta mondiale. Oltre il 17 per cento delle navi supera i vent'anni d'età mentre la percentuale di navi *container* - indice molto importante per un paese industriale - è del 5,1 per cento, contro il 41 della Germania e l'11,5 della media dei paesi CEE. Questi dati dimostrano che a fronte dell'importanza che dovrebbe rivestire la flotta per il paese, si è determinata una situazione di deficienza in termini quantitativi e qualitativi tale che, mentre la partecipazione della bandiera italiana al traffico internazionale nei nostri porti nel 1960 era ancora del 35 per cento, nel 1991 è stata del 18 per cento. Questo nonostante l'apporto di Finmare. Nel periodo che va dal 1985 al 1994 abbiamo messo al servizio del paese oltre 50 navi. Se per un attimo immaginassimo la flotta senza l'apporto che è stato dato da Finmare, questi dati avrebbero un valore diverso e sicuramente peggiore.

In questo contesto, il gruppo Finmare rappresenta il 19,5 per cento dell'intera flotta nazionale. Se consideriamo che in certe tipologie non siamo presenti, se non in maniera scarsamente significativa (per esempio, siamo assenti dalle navi da crociera), e guardiamo i settori dove siamo maggiormente presenti, in un confronto omogeneo per tipologie di navi, notiamo che la presenza della Finmare oscilla fra il 37 e oltre l'80 per cento, a seconda delle categorie di navi che vengono considerate. In altre parole, nei settori in cui la Finmare è presente, essa costituisce una fetta certamente significativa della flotta nazionale.

L'età media della flotta è notevolmente inferiore rispetto a quella della flotta nazionale. Ciò è chiaramente in relazione alle navi nuove che sono in programma o che sono già entrate in flotta negli anni passati.

La Finmare comprende undici società operative raccolte in un unico gruppo; si tratta quindi di una *holding* di controllo e di indirizzo. Questo è un altro dato significativo. Negli ultimi anni, nel mondo, c'è stata una spaventosa concentrazione delle flotte. Il settore del trasporto marittimo è diventato sempre più ad alta intensità di capitale. Oggi, una nave media costa facilmente 100 miliardi. La struttura dell'armamento in Italia è in gran parte familiare. Se si esclude il gruppo Costa, che

presenta una struttura moderna ed è quotato in Borsa, la quasi totalità degli armatori italiani è rappresentata da gruppi familiari che spesso non vanno oltre la seconda generazione. Tanto è vero che la dimensione media dell'armatore italiano è di 17.000 tonnellate contro le 164.000 tonnellate di Finmare.

Insomma, in una situazione di grande frammentazione e debolezza nel contesto internazionale, Finmare si presenta come l'unica entità, sotto il profilo dimensionale, in grado di avvicinarsi alle tendenze mondiali. Se poi guardiamo la scala mondiale, notiamo che si colloca tra il ventesimo ed il venticinquesimo posto ed è un'entità di un certo significato.

Siamo presenti sostanzialmente in tre settori. Innanzi tutto nel settore di massa, con due società e navi che trasportano materie prime alla rinfusa, secche (minerali e carboni) o liquide (petrolio). Si tratta di un settore che da sempre opera in condizioni di libero mercato, con noli governati dal mercato mondiale; quindi non esiste un problema nazionale, perchè il mercato dei noli è unico in tutto il mondo. Pertanto è sul versante dei costi che le aziende possono risultare vincenti o perdenti, in un contesto che le vede misurarsi con gli armatori greci e con quelli del *Far East*. Queste società non hanno ricevuto neppure un centesimo di nolo in più rispetto a quanto paga qualsiasi cliente (anche italiano) ad operatori di altre nazioni. In questo settore siamo leader di mercato, siamo l'azienda più grande esistente in Italia capace a livello internazionale di essere competitiva con altri colossi.

Il secondo settore è quello dei servizi merci internazionali di linea, gestito dalla Italia Navigazione e della Lloyd Triestino, che sono le società che storicamente gestivano i grandi transatlantici. Operano nel settore più sofisticato e difficile, appunto quello del trasporto regolare di linea di merci tra porti nazionali ed esteri, settore che da sempre è fonte di perdite. Negli ultimi anni, mediamente, tutte le società Finmare hanno registrato un risultato positivo o comunque in relazione al mercato; queste due società, invece, sono stabilmente in rosso, nonostante che siano le uniche beneficiarie di aiuti straordinari da parte dello Stato. La legge n. 856 del 1986, infatti, ha stabilito per tali società un aiuto quinquennale, che è ancora in corso e che durerà ancora per due anni e mezzo. Le ragioni del mancato riequilibrio sono molteplici. Innanzi tutto vi è quella della dimensione. Ho già detto del fenomeno mondiale di accentramento e ingrandimento delle società. A maggior ragione le nostre società risultano fuori mercato. Non è mai stato possibile fonderle dando vita ad un unico ente, soprattutto per la loro dislocazione (una è a Trieste, l'altra a Genova) che determina preoccupazioni localistiche.

Il terzo settore in cui operiamo è quello dei collegamenti con le isole, che chiamiamo in senso lato del cabotaggio. Si opera quasi totalmente in base ad una convenzione (cioè un contratto) con lo Stato. Si tratta di un servizio molto importante ed anche la recente normativa comunitaria lo salvaguarda per un certo numero di anni, riconoscendone la forte valenza sociale.

In questo settore sono stati fatti grossi investimenti ed il prodotto è sensibilmente migliorato. In tutte le isole minori vi è un livello decente di soddisfazione da parte delle popolazioni, dei sindaci e via dicendo.

Certo, l'ottimo è sempre dietro l'angolo, ma indubbiamente vi è stato un grosso recupero di efficienza, di qualità del servizio. Sono aumentate gradatamente le prestazioni ed è sempre diminuito il concorso finanziario dello Stato, un concorso che consideriamo non quale sussidio, bensì pagamento di prestazioni svolte nell'interesse e su richiesta dello Stato stesso (collegamenti con le isole in periodi ed orari in cui nessuno opererebbe).

A questo quadro vorrei aggiungere alcune considerazioni. Negli scorsi anni, in Finmare abbiamo lavorato molto sul versante dei costi con operazioni che spesso sono state molto dolorose. Infatti, partendo da una situazione occupazionale sbilanciata, si è operato progressivamente con tagli di personale e ridimensionamento dei costi. Vi è stato anche uno sforzo importante per affacciarsi sempre più sulla scena internazionale. Sono stati raggiunti accordi di *joint venture* con compagnie di livello internazionale, molto utili per allargare la mentalità degli operatori e per controllare i costi.

Si potrebbe parlare a lungo su questo aspetto. Mi basta osservare un elemento tra i più importanti: gli apporti totali dello Stato a questo settore, in lire costanti 1991, sono passati dai 726 miliardi del 1984 ai 377 del 1991. Se teniamo conto della massa di servizi che viene fornita, ci accorgiamo che queste società realizzano un *network* vicino a 60.000 viaggi all'anno, in condizioni di grande sicurezza e quindi pagando il giusto tributo alla manutenzione delle navi, alla composizione degli equipaggi (a livello quantitativo e qualitativo). È una mole di servizi veramente imponente, a fronte della quale a me pare che, in termini di valutazione costi-benefici, il prezzo di 377 miliardi sia ragionevole ed adeguato ai servizi forniti.

Naturalmente in questi anni vi è stata una politica accentuata di investimenti. Complessivamente, tra soldi già spesi e soldi impegnati per programmi in corso, sono stati investiti circa 4.300 miliardi per la flotta: cifra imponente che per 2.041 miliardi è andata ai servizi di cabotaggio, per 1.200 miliardi ai servizi di linea e per 1.068 miliardi ai servizi di massa.

La copertura dei 3.076 miliardi d'investimenti effettuati dal 1984 al 1991, per il 12 per cento è derivata dall'apporto degli azionisti, per il 29 per cento da autofinanziamento e per il saldo dal ricorso all'indebitamento finanziario. Quest'ultimo dato può far capire le difficoltà derivate a Finmare dalla notevole sottocapitalizzazione della società. Il grado di copertura con mezzi propri del capitale investito è straordinariamente basso, circa il 16 per cento. Voglio sottolineare che ci troviamo in questa situazione nonostante avessimo previsto opportune dotazioni di capitale per i programmi di investimento. Gli aumenti di capitale erano già stati deliberati dall'azionista IRI; venuti meno i fondi di dotazione, però, non si è più potuto provvedere a dotarci dei capitali programmati. La crisi di Finmare ha pertanto prevalentemente natura finanziaria e nasce ben prima della trasformazione degli enti pubblici in S.p.A.

Se mi permettono una similitudine, è come aver costruito un palazzo con il presupposto di avere certi pilastri alla base, mentre i pilastri sono venuti a mancare. Delle due l'una: o qualcuno mette i pilastri oppure bisogna eliminare qualche piano del palazzo.

Se andiamo a vedere i risultati di Finmare, dopo moltissimi anni costantemente in rosso, nonostante gli apporti statali, troviamo che nel 1989 e nel 1990 abbiamo chiuso in attivo. Nel 1991 abbiamo chiuso in attivo il bilancio della capogruppo ma in passivo quello consolidato. Il risultato negativo (50 miliardi) è da attribuire interamente al costo finanziario della mancata capitalizzazione. Si è avuto un forte *gap* tra il risultato industriale del Gruppo e quello di bilancio, dovuto proprio alla debolezza finanziaria.

Nel 1992 la situazione si è ulteriormente aggravata, i capitali non sono venuti, gli investimenti non sono stati fermati - erano navi in costruzione - e il costo del denaro è aumentato, soprattutto dalla metà dell'anno in poi, in maniera vertiginosa. Inoltre, sotto la pressante esigenza di fare cassa per andare avanti si sono contratti prestiti dove c'era la possibilità di farlo. La politica finanziaria cioè non è stata più programmata e ragionata a tavolino, ma è dovuta sottostare al vincolo della necessità. Abbiamo contratto prestiti anche nei confronti dell'euromercato. Non si tratta di una grande entità, ma è tale da comportare, per gli effetti della svalutazione di settembre, una perdita di cambio. Per la modalità di contabilizzazione che adottiamo in Finmare e nel gruppo IRI questa viene scaricata tutta nell'esercizio in cui si realizza, anche se il finanziamento è pluriennale. Il risultato finanziario del 1992 sarà quindi ancora peggiore perchè, fermi restando la sottocapitalizzazione e il maggior costo del denaro, si è verificata l'aggravante della perdita su cambio.

Questo risultato negativo per Finmare è ancora più accentuato, perchè abbiamo comunque conferito il capitale programmato per le Società convenzionate come Tirrenia, versando loro più di 200 miliardi che abbiamo dovuto prendere a prestito. Abbiamo preferito un equilibrio finanziario a vantaggio delle società operative - ed è giusto che sia così perchè sono quelle che devono operare sul mercato - a danno della società finanziaria, che si è indebitata senza copertura. Tutto ciò cade per di più in un contesto internazionale di crisi dei noli veramente formidabile e pertanto, non potendo andare avanti con una *posizione del genere - indipendente da indirizzi politici - stiamo lavorando ad alcune ipotesi per uscirne. Una prima via, che respingo totalmente, l'hanno indicata gli estensori del libro verde delle privatizzazioni. È un'ipotesi assolutamente non percorribile, in certi casi erronea anche dal punto di vista strategico: eliminare immediatamente la flotta pubblica è il modo giusto per arrivare ad un disastro economico incredibile. Non abbiamo la presunzione di presentare un solo piano, in qualità di tecnici predisporremo più soluzioni possibili. Quale verrà adottata non spetta a noi deciderlo, però certamente la soluzione dovrà risolvere in maniera radicale i problemi di Finmare, partendo da alcuni presupposti: non ci sono soldi ed è illusorio pensare che il nostro azionista ci dia mezzi significativi, cospicui per ristabilire un equilibrio finanziario che oggi non c'è.*

L'assunto da cui dobbiamo partire per risolvere il problema della Finmare una volta per tutte è che da parte dello Stato non vi saranno più aiuti analoghi a quelli previsti dalla legge n. 856 del 1986. Ritengo che la situazione finanziaria del paese non lo consenta, ma se pure lo consentisse, ci penserebbe la CEE a bloccare iniziative di questo genere.

Voglio dire di più: sarà già un miracolo - dobbiamo tenerne conto - se riusciremo a portare a compimento in modo integrale gli effetti delle leggi n. 856 del 1986 e n. 383 del 1990 contando sui residui dei prossimi due anni e mezzo. Quelle provvidenze vengono attaccate sotto tutti i profili ed è proprio di ieri sera un documento dell'autorità *antitrust* indirizzato ai Presidenti di Camera e Senato, al Governo e al Ministro della marina mercantile, in cui si afferma che quel sostegno rappresenta un potenziale pericolo per la concorrenza domestica.

Si tratta di un disegno strategico voluto dal Governo e dal Parlamento e riconfermato nel dicembre del 1990, quando il Parlamento convertì un decreto-legge che apportava una modifica voluta dalla CEE. Comunque diamo per scontato che quelle risorse vanno ad esaurimento e non possiamo ipotizzare analoghe iniziative per il futuro.

Mi ricollego a quanto ho detto all'inizio: se la situazione del paese, dell'economia italiana e della flotta sono veramente quelle che ho richiamato, sia pure per sommi capi, ne discende che vi è bisogno di una entità nel campo dei trasporti di dimensioni uguali a quelle della Finmare. Vi è allora bisogno che, sulla base dei presupposti suddetti, la Finmare stia in piedi con risultati positivi che realisticamente il mercato rende possibili, senza immaginare aumenti di capitale sociale e senza contare sui contributi dello Stato.

È questo l'obiettivo dei piani che stiamo elaborando. Certo, per ottenere questo risultato, non si può ritenere, come ha affermato il sindacato in un documento, che non si debba toccare l'occupazione, che non si debbano toccare le linee, i servizi e la flotta. Se non si tocca niente, qualcuno deve conferire le somme che mancano.

Allora, bisognerà riuscire a fare ciò che negli anni passati per un condizionamento o per l'altro abbiamo sempre realizzato a metà o per tre quarti. Il conto industriale di Finmare è migliorato sensibilmente, ma gli sforzi non sono sufficienti a risolvere tutti i problemi.

Per fare in modo che si vada in un verso anziché nell'altro, si deve pensare a ulteriori sensibili economie nei costi. Ciò significa anche cambiare la struttura del gruppo, realizzando in questo modo ulteriori rilevanti economie di scala.

Dall'altro lato bisogna prendere atto che è inutile insistere in alcuni servizi che strutturalmente non ci consentono di stare al passo: non possiamo competere oggi con il sostegno dello Stato in certi settori delle navi contenitori e probabilmente non potremo farlo mai. Vi sarà pure un motivo se lungo le rotte del Nord Atlantico non è rimasto più nessuno. Dopo 140 anni di presenza, la compagnia francese equivalente di Finmare ha abbassato la saracinesca, gli spagnoli stanno facendo la stessa cosa.

Bisogna prendere atto che vi sono alcune linee (ne ho individuate due), per cui è bene dire allo Stato di non concedere più contributi, perchè quando finiscono le provvidenze, comunque si deve chiudere.

NERLI. Quale altra linea presenta questi problemi?

ROSINA. La linea del Nord Atlantico ed un'altra linea sulla quale stiamo ancora compiendo delle valutazioni e di cui pertanto non posso

parlare. Del resto stiamo cercando di contenere quanto più è possibile il numero delle linee che eventualmente debbono essere lasciate.

Sono i settori in cui si perde di più, per cui quando si sopprimono delle linee è opportuno effettuare smobilizzi di flotta. Il che significa vendere le navi in piena trasparenza per realizzare liquidità e diminuire l'indebitamento riportandolo ad una relazione ragionevole con i mezzi propri.

Mediante questa leva si dovrebbe ottenere un grosso taglio degli interessi passivi. Pertanto, il combinato effetto delle economie di scala, della eliminazione di alcune linee irrecuperabili e della riduzione dell'indebitamento, dovrebbe consentire di rendere credibile il mantenimento di Finmare; sul presupposto che possa rappresentare una fonte di ricchezza. Una volta realizzato questo obiettivo, sarà anche possibile fare accedere i privati al capitale (quotazioni in Borsa eccetera), ma è un disegno politico che non dipende da me e che fino a quando la società non sarà sana e non guadagnerà, non sarà possibile realizzare.

Naturalmente ci sono diversi modi per realizzare questi obiettivi, partendo dai presupposti che ho menzionato. Presenteremo i piani che stiamo elaborando e le conseguenti soluzioni come tecnici ed essi verranno valutati nelle sedi opportune.

PRESIDENTE. La ringrazio, dottor Rosina, ci ha reso un quadro completo ed esauriente della situazione. I colleghi interessati possono rivolgere alcune domande all'amministratore delegato della Finmare.

PINNA. Ringrazio anch'io il dottor Rosina per la lucida esposizione che ha svolto, che effettivamente rende lo spaccato della situazione di questo comparto.

Presidenza del Vice Presidente FABRIS

(Segue PINNA). Ad ascoltarla con molta attenzione, mi sono convinto che si tratta di una audizione importante ed utile. Ad integrazione di quanto diceva il Presidente, volevo precisare che abbiamo invitato in questa Aula i dirigenti di tutti i settori di cui si occupa la nostra Commissione, dalle Ferrovie, all'ANAS, alle Telecomunicazioni.

Era da tempo (già prima che si parlasse di libro verde e di privatizzazioni) nostra intenzione conoscere quanto avveniva nel settore dei trasporti marittimi.

La lettura del libro verde però ci ha preoccupato non poco. Ecco l'urgenza della vostra audizione. Si sostiene che bisogna far scomparire la Finmare, dar via la Sidermare, i trasporti internazionali, trasferire la Tirrenia, l'Adriatica e la Viamare alle Ferrovie dello Stato e le società regionali alle regioni. Mi fa piacere allora che vengano valutate soluzioni diverse (il dottor Rosina ne prospettava qualcuna, anche se evidentemente ci sarà da discutere).

Mi sembra che l'intero Gruppo abbia circa 8.000 dipendenti. Vorrei conoscere le ipotesi, gli indirizzi circa il loro futuro.

In relazione a tutti i settori coinvolti nel libro verde, abbiamo ascoltato il Ministro dell'industria, il quale ci ha risposto in modo molto semplice che il libro verde è un atto che non riconosce. Però abbiamo letto con molta attenzione il piano di privatizzazioni del Governo; il libro verde viene richiamato insistentemente. Da una parte, sembra che esso sia parte integrante del programma di Governo, dall'altra alcuni Ministri dicono che così non è. Per questo all'interno della Commissione è emersa l'esigenza di comprendere cosa stesse avvenendo.

Non ho un'opinione da esprimere in questo momento sulle possibili soluzioni. Mi preoccupa molto che un paese con una lunga tradizione nel settore del trasporto marittimo, anche per la sua collocazione geografica, rimanga privo di una propria flotta. Vorrei sentire delle argomentazioni valide che mi convincano della necessità vera e inderogabile di un siffatto programma, che contempla, ad esempio, l'ipotesi stranissima di trasferimento alle Ferrovie dello Stato. In tutti questi anni si è detto che le Ferrovie non sapevano fare trasporto marittimo. Nel 1989 sulla tratta Messina-Civitavecchia complessivamente abbiamo registrato disavanzi di 170 miliardi, 108 sulla Messina-Reggio Calabria e 59 miliardi sulla Civitavecchia-Golfo Aranci. Domando al dottor Rosina e agli altri rappresentanti della Finmare in che modo si pensa di affidare il trasporto marittimo, forma fondamentale di comunicazione, che collega in particolare la regione Sardegna al continente, alle Ferrovie che laddove hanno esercitato questo mestiere hanno dimostrato di farlo male.

NERLI. In relazione alla crisi dei noli, vorrei conoscere le vostre previsioni sull'incidenza della congiuntura sfavorevole rispetto alle attuali quote di mercato.

Lei ha riferito di un'esigenza di capitalizzazione non soddisfatta dall'IRI. Mi domando se, nell'ambito del vostro disegno, ancora non svelato del tutto per le cautele che ricordava, partendo dal presupposto che mancano i fondi dello Stato ed esistono dei problemi per la normativa *antitrust*, è prevista una capitalizzazione e, in caso affermativo, di che entità. Quali tagli dovranno essere effettuati sui livelli occupazionali? Lo dico perchè le aziende e finanziarie pubbliche stanno discutendo, avanzando soluzioni, riorganizzandosi. Il Governo, su istanza del Parlamento, ha previsto alcuni fondi di investimento e ricapitalizzazione a fronte di dismissioni; c'è quindi la possibilità di intervenire sui processi messi in moto attraverso queste decisioni.

PRESIDENTE. Prima di darle le parole per la replica, dottor Rosina, desidero confermare che dopo questa audizione sono lieto di aver insistito, perchè questo incontro avesse luogo. Abbiamo ricevuto da lei l'illustrazione della situazione e ne ricaviamo l'impressione di un gruppo dirigente che ha presente la realtà, avverte le difficoltà della congiuntura internazionale e intende farvi fronte senza affidarsi a voli pindarici o a chimere che non si possono concretizzare.

È noto che siamo preoccupati dell'aspetto occupazionale ed è anche pacifico che siamo preoccupati per il fatto che nel nostro paese la

maggior mole di traffico merci è affidata alla strada, per cui bisogna trovare soluzioni alternative.

Per quanto tentiamo di fare nelle Ferrovie ed in altri settori, possiamo star certi che le iniziative che partono adesso giungeranno a conclusione fra sei o sette anni. Per questo ci permettiamo di dire che se da qualche parte si smantellano delle linee, è anche vero che si possono attivare nuovi traffici (soprattutto cabotaggio) fra i nostri porti, sottraendo alla strada quote sempre maggiori di trasporto. Questo vuol dire impiego di mezzi e di personale. In tal modo si potrebbe evitare di ridurre il personale. Grazie al cielo, siamo riusciti ad evitarlo molte volte. Qualcuno dice che abbiamo fatto male, perchè i problemi bisognerebbe risolverli alla radice, ma abbiamo preferito tener conto dei risvolti sociali e ciò ha consentito di garantire occupazione e quindi un tenore di vita che ha avuto riflessi benefici in tanti altri settori.

ROSINA. Rispondo brevemente alle domande che mi sono state rivolte dai senatori.

Per quanto riguarda il libro verde delle privatizzazioni e l'ipotesi di trasferimento alle Ferrovie della società Tirrenia, come ho detto prima sono totalmente contrario e in disaccordo. Ho detto e ripeto che, seppure dal punto di vista tecnico si decidesse di eliminare la Finmare - mi auguro che non accada mai, perchè ritengo che sia necessaria per il paese - sarebbe comunque il modo giusto per distruggere la ricchezza.

Quando si parla di cessione di società come la Sidermar e la Almare occorre tener conto che in questo momento l'armamento nazionale affronta un grave crisi. Le polemiche da parte di alcuni privati nei riguardi di Finmare sono così feroci non solo per motivi ideologici, ma anche per la crisi del mercato e le conseguenti difficoltà. Dico questo per spiegare certe cattiverie che ci vengono rivolte: in questo momento non vi sono forze che possono acquistare e mantenere unite aziende come la Sidermar e la Almare. Potremmo vendere all'estero, però sarebbe sbagliato anche questo, perchè nel settore dei trasporti di massa la crisi ha andamento ciclico: basta vedere ciò che è accaduto negli ultimi cinquant'anni, il settore risponde alla legge della domanda e dell'offerta, quando le navi sono più di quelle che servono, il mercato crolla. Pensare di vendere le nostre navi in questo momento sarebbe sbagliato.

Bisognerebbe cercare comunque di tenerle in Italia. E che non vi sono possibilità di trasferimento, lo dimostra il fatto che, nonostante tutti i discorsi sulle privatizzazioni, non ho avuto il piacere di vedere una sola offerta. Le prospettive sono quelle del disfacimento e dell'acquisto di un pezzo qui e di un pezzo là. Se si fosse fatto avanti qualcuno che seriamente avesse mostrato di essere capace di assorbire quelle società, avremmo considerato l'offerta ma non ho visto nessuno. Scegliamo il momento ed il modo per vendere bene, almeno.

A proposito della cessione di attività di trasporto merci internazionale, direi che meno che mai in questo momento si possono vendere le nostre aziende. Del resto in questo settore la flotta Finmare assorbe l'80 per cento delle navi porta contenitori e nessuno può comprarle, perchè gli altri spesso sono operatori di nicchia che meritano tutto il rispetto

poichè sono bravi e guadagnano ma difficilmente possono acquistare linee come le nostre, con navi da due-tremila contenitori.

Non dimentichiamo poi che ciascuna nave pubblica o privata costruita in Italia è costata al contribuente somme cospicue. La nave di un Grimaldi, che fa tanta polemica verso di noi, beneficia del 70 per cento di contributi di credito navale dallo Stato, senza contare il contributo che ha preso il cantiere. Ripeto, prima di gettare via le navi, è bene riflettere.

La cessione delle Ferrovie è un'ipotesi che non sta in piedi. Le Ferrovie, sulla sola tratta Civitavecchia-Golfo Aranci, ricevono un contributo da parte dello Stato superiore a quello di cui beneficia la Tirrenia con un *network* di servizi enorme (linee da e per tutte le località, trasporto gratuito della posta, dei detenuti, sconti ai residenti eccetera). D'altra parte dopo anni di lavori del nostro *management* per ridurre i costi (e ci sono riusciti: hanno ridotto il personale, hanno concluso contratti migliori eccetera) far entrare la flotta Ferrovie nel gruppo Finmare significa mettere a rischio tutto quanto. Intendo dire che abbiamo sempre dato la nostra disponibilità ad acquisire il settore marittimo delle Ferrovie, perchè rientra nella logica, in qualunque altro paese si sarebbe fatto da anni, è giusto, ma non vogliamo portare con noi la struttura del personale e i costi della flotta delle Ferrovie perchè inevitabilmente le nostre maestranze spingerebbero per l'adeguamento.

Comunque non è assolutamente ipotizzabile il trasferimento della Tirrenia alle Ferrovie. Siccome vi è un problema di razionalizzazione e bisognerebbe fare un pò d'ordine anche in questa materia, sarebbe invece opportuno trasferire alla Tirrenia il ramo marittimo delle Ferrovie.

Vi è anche l'esigenza di un maggiore coordinamento tra le componenti pubbliche del trasporto: le Ferrovie e la Finmare non dovrebbero essere mondi del tutto separati. La necessità di un coordinamento fra le diverse modalità di trasporto, oggi, è realtà, non è più questione da tavole rotonde, è un dato vero.

A tal fine si dovrebbero trasferire i servizi marittimi dalle Ferrovie dello Stato alla Finmare e successivamente far entrare l'ente ferroviario nel capitale del gruppo con una quota significativa (ad esempio, del 25 per cento) in maniera tale da realizzare, non già a livello gestionale bensì a livello decisionale del consiglio di amministrazione, una politica coordinata.

Questa, a mio avviso, potrebbe essere la soluzione più opportuna, peraltro di facile realizzazione dal momento che si richiede soltanto un atto di volontà politica. Sarebbe sufficiente affidare ad una *merchant bank* l'incarico di valutare ciascuno dei due settori per poi procedere ad un conguaglio.

È certamente necessario ed auspicabile un coordinamento tra le Ferrovie dello Stato e la Finmare, ma le prime devono occuparsi dei treni e la seconda delle navi.

Per quanto concerne i noli, ogni settimana a Londra si pubblica un bollettino con l'indicazione delle transazioni intervenute (o almeno del 95 per cento di esse, giacchè qualcuna può sfuggire), compravendite e noleggi. Il mercato mondiale quindi è radiografico costantemente.

Citerò alcuni dati. Per una nave da 130.000 tonnellate per il trasporto di minerali nel 1991 si sono realizzati in media 16.376 dollari

al giorno, mentre nel 1992 si sono realizzati 8.829 dollari; per una nave-cisterna a doppio scafo da 80.000 tonnellate (la Finmare è stata la prima società in Italia e tra le prime nel mondo ad ordinare navi ecologiche a doppio fasciame, attualmente in costruzione ad Ancona, già prima dell'intervento della legge americana sull'obbligo del doppio scafo) nel 1991 si sono realizzati 17.752 dollari, a fronte dei 10.000 dollari realizzati nel 1992. Da questi dati si può vedere come il crollo sia nell'ordine del 50 per cento: ma i costi sono costanti, il che, in termini di profitto, significa passare ad un rendimento vicino allo zero.

Non so dire quando avrà fine tale congiuntura; in genere si tratta di un andamento ciclico ed è ragionevole pensare che con l'inizio del 1994 si tornerà ad un equilibrio nei noli.

Per quanto ci riguarda, essendo l'armamento italiano esportatore di servizi nell'area del dollaro, in questo momento registriamo un miglioramento per il rafforzamento di quella moneta. Non è comunque legittimo attendersi miglioramenti del mercato per il 1993: d'altronde si tratta di una situazione a cui l'armatore deve essere abituato; questi periodi non mettono in crisi un'azienda sana che negli anni buoni abbia accumulato risorse da gestire nei tempi più difficili.

Per quanto concerne il personale, mi rendo conto che riduzione delle maestranze significa mettere in crisi numerose famiglie; ci aspettiamo pertanto che il Governo faccia ricorso agli ammortizzatori sociali che attualmente mancano.

A seconda delle ipotesi, si stima una riduzione tra le 800 e le 1000 unità. Nel passato, sono stati i naviganti a pagare il prezzo più alto, ora sono le strutture di terra che vengono fortemente ridimensionate. Si tratta di un taglio pesante, circa il 12 per cento dell'organico (ma non c'è una quantificazione precisa).

Quello del cabotaggio è un argomento che meriterebbe un lungo discorso. Esiste una prevalenza del trasporto su gomma che provoca danni notevolissimi al paese non solo sotto il profilo ecologico (incidenti e via dicendo), ma anche sotto quello economico.

La Finmare ha dato vita ad un progetto che è stato ed è tuttora combattuto da una parte miope dell'armamento privato, la quale guarda soltanto al proprio interesse immediato. La nostra ambizione è trasferire dalla strada al mare un'aliquota significativa del trasporto gommato. Da un mese abbiamo tre navi in esercizio sulla tratta Termini Imerese-Genova Voltri, con un'offerta di servizi dal punto di vista qualitativo nettamente migliore rispetto a quella disponibile fino ad oggi. C'è una partenza tutti i giorni, le navi hanno cabine per gli autisti e offriamo terminali automatizzati e sicuri (la sicurezza nell'autotrasporto è un fattore assai più importante di quanto non possa apparire a prima vista).

I dati a consuntivo indicano che il 23 per cento della clientela della nostra società non aveva mai utilizzato la nave, il 40 per cento l'aveva utilizzata saltuariamente e di fronte alla migliorata qualità del servizio si è convinta ad usufruirne con maggiore frequenza. Nella consapevolezza che dobbiamo educare un settore dell'autotrasporto ad aggregarsi e ad abbandonare l'abitudine di viaggiare al seguito del mezzo, sarebbe opportuno che nascessero cooperative o associazioni per far sì che viaggino soltanto i rimorchi, come avviene dappertutto. Il risultato

sarebbe quello di una vita qualitativamente migliore per il camionista, che eviterebbe di viaggiare inutilmente, ed un risparmio ecologico ed energetico, giacchè il consumo di carburante che occorre per muovere un certo numero di automezzi è enormemente più elevato di quello necessario a muovere la nave che li trasporta.

Questo servizio è in fase di avvio; non richiederemo un contributo statale - vi ho detto che abbiamo abbandonato completamente questa filosofia - ma auspichiamo un interessamento dello Stato (al di là dei convegni) più concreto. Bisognerebbe che il codice della strada venisse rispettato, che i camion rispettassero i limiti di velocità, che gli autisti dormissero le ore necessarie, e che il carico trasportato fosse quello stabilito dalla legge. Vi sarebbe così un disincentivo formidabile all'uso della strada invece del trasporto via mare. Auspicherei veramente una politica che inducesse la gente ad utilizzare maggiormente il mare.

PRESIDENTE. Ringrazio a nome della Commissione il dottor Rosina ed i suoi collaboratori.

Tenendo conto che è prossima la definizione del piano di ristrutturazione, rinvio il seguito dell'audizione dei rappresentanti della Finmare ad altra seduta.

Audizione dei rappresentanti della società Tirrenia

PRESIDENTE. L'audizione precedente è stata veramente interessante perchè ci ha consentito una conoscenza dei problemi che certamente sarà arricchita dalle vostre dichiarazioni.

Vorremmo conoscere il quadro della situazione della Tirrenia, le previsioni e gli investimenti. Abbiamo sentito ventilare l'ipotesi di una collaborazione tra voi e le Ferrovie dello Stato per la gestione da parte vostra dei servizi espletati da quell'Ente. Non vi nascondo le preoccupazioni degli operatori di Civitavecchia, che hanno il timore che l'eventuale passaggio di personale comporti una riduzione del numero degli occupati.

PECORINI. La Tirrenia è certamente la più grande società di cabotaggio esistente oggi in Europa. Dispone di 30 navi, di cui 27 in proprietà e 3 a noleggio (quest'ultime verranno presto sostituite con mezzi di proprietà che abbiamo già ordinato). La situazione gestionale della società è molto buona; l'azienda è stata risanata. Nel 1984 la società perdeva circa 284 miliardi. Nonostante i 1.000 miliardi di investimenti dal 1987 ad oggi, la sovvenzione dello Stato si è ridotta a ben poco: l'abbiamo azzerata. Inoltre la società negli anni è riuscita a recuperare l'onere - circa 40 miliardi che lo Stato dovrebbe comunque alla Tirrenia - per le tariffe che riserviamo ai residenti e agli emigrati.

Gli investimenti sono finalizzati principalmente alla trasformazione di 18 navi. Ne abbiamo migliorato la capacità di trasporto, allungandole e alzando i ponti. Nel periodo estivo siamo in grado di trasportare circa 295.000 passeggeri alla settimana ed oltre 85.000 auto, con un aumento rispettivamente dell'81 e del 116 per cento. Abbiamo migliorato anche la qualità del servizio, aumentando innanzi tutto il numero delle cabine.

Nel 1985 tra continente e Sardegna potevamo offrire circa 32.000 posti alla settimana in cabina, oggi ne offriamo circa 173.000, con un aumento del 169 per cento. Ci siamo rivolti ad una società internazionale specializzata nel controllare lo *standard* delle navi da crociera, perchè verificasse la qualità del servizio. Funzionari di questa società viaggiano sulle nostre navi ogni giorno; su ciascuna di esse vi è un cartello su cui è indicata la votazione sulla pulizia a bordo, su come si mangia al ristorante e alla tavola calda.

Abbiamo riaperto i ristoranti, chiusi negli anni 1968-1969, previsto sale giuoco per ragazzi e una sala cinematografica (pur trattandosi di traghetti, non di navi da crociera). La Tirrenia in questi ultimi anni ha fatto un enorme passo avanti sotto l'aspetto della qualità del servizio. Bisogna però ancora fare molte cose.

D'altra parte la società era abituata a ricevere dallo Stato una copertura di tutti i costi a pie' di lista, essendo l'unico vettore per la Sardegna e per la Sicilia. Non posso dimenticare quando nei primi giorni di attività come amministratore delegato mi si diceva che non era importante quanto si spendeva, ma che fosse tutto documentato. Cambiare mentalità, cultura è stato un lavoro molto pesante, ma ha dato i suoi frutti. La società è migliorata anche sotto il profilo gestionale. Nonostante che la Tirrenia non riceva più contributi da parte dello Stato abbiamo previsto altri investimenti. Tra il 1993, il 1994 ed i primi mesi del 1995 entreranno in funzione tre navi tutto merci, che trasporteranno 1.750 metri lineari ciascuna, le quali rimpiazzeranno le vecchie navi sulle tratte per la Sardegna e la Sicilia. Potranno trasportate fino a 100 passeggeri in cabina, cioè il numero massimo su linee merci quali la Genova-Cagliari o la Livorno-Cagliari che nel periodo invernale sono interessate dal solo trasporto merci.

La società inoltre ha previsto di acquistare mezzi veloci; è una sorta di scommessa da parte della Tirrenia. In realtà fino ad oggi i mezzi ad alta velocità che collegano il continente con la Sardegna non hanno dato buoni risultati, così come è accaduto per quelli realizzati a livello internazionale. Abbiamo ordinato quattro mezzi veloci, due a noleggio per un anno con successivo acquisto in caso di buon funzionamento e due con un contratto d'acquisto secondo il quale sarà possibile restituirli entro un anno qualora non soddisfino le esigenze.

I collegamenti con la Sardegna così cambieranno radicalmente: in due ore e mezzo sarà possibile percorrere il tratto Fiumicino-Olbia, in concorrenza con il trasporto aereo. I mezzi in questione possono trasportare 450 passeggeri e 150 auto e viaggiano ad una velocità di 40 e di 50 nodi. Se l'esperimento avrà successo, abbiamo previsto di farli entrare in funzione anche su altre linee, quali la Genova -Porto Torres, con un tempo di percorrenza di tre ore e mezzo, e la Genova-Olbia.

La nostra società prevede quindi notevoli investimenti sull'alta velocità. Abbiamo anche avviato una trattativa con le Ferrovie dello Stato, siglando un documento di intenti. Il giorno che si dovesse arrivare ad un accordo, potremo istituire l'alta velocità anche sulle linee per la Sicilia, ad esempio sulla Palermo-Napoli. Nel documento si prevede il passaggio delle navi delle Ferrovie dello Stato alla Tirrenia, sia quelle che percorrono attualmente la tratta Civitavecchia-Golfo Aranci, sia quelle che operano sullo Stretto di Messina.

Il libro verde sulle privatizzazioni ha ipotizzato il passaggio della Tirrenia alle Ferrovie dello Stato. Devo dire che siamo rimasti assai meravigliati. Ci chiediamo come le Ferrovie dello Stato possano gestire il trasporto marittimo quando, ad esempio, per la linea Civitavecchia-Golfo Aranci spendono oltre 100 miliardi l'anno per sole 4 navi, mentre la Tirrenia che possiede 30 navi ha azzerato la sovvenzione. Le Ferrovie dello Stato riescono a trasportare 300.000 passeggeri l'anno, contro 1.050.000 passeggeri della Tirrenia sulla stessa linea e 3.800.000 passeggeri globalmente su tutte le linee.

D'altronde le Ferrovie dello Stato sarebbero disponibili ad acquisire il 25 per cento del pacchetto azionario della Tirrenia in cambio della cessione dei propri servizi alla Tirrenia. È chiaro che se si porta a termine un'operazione di questo tipo l'alta velocità potrebbe addirittura sostituire il treno, su alcune tratte, quali la Napoli-Palermo o la Civitavecchia-Palermo, in modi da spezzare il traffico ferroviario a Civitavecchia.

Va inoltre considerato che le Ferrovie dello Stato per ogni nave dispongono di tre equipaggi contro un equipaggio e mezzo per nave della Tirrenia; i loro turni sono assai più brevi (i nostri naviganti hanno imbarchi di 45 giorni). I costi delle Ferrovie dello Stato sono anche per questo assai più elevati dei nostri. Vi sono pertanto notevoli problemi per un assorbimento.

Quanto ai marittimi, non conosco le esuberanze delle Ferrovie; posso dire che la Tirrenia, considerando l'introduzione delle tre nuove navi che entreranno in funzione tra il 1993 ed il 1995, potrebbe assorbire 300-500 marittimi delle Ferrovie dello Stato. Ciò non significa assumerli in pianta organica poichè ciò vorrebbe dire caricarci di costi che non potremmo sopportare, per cui lo Stato sarebbe costretto a darci nuove sovvenzioni.

Una parte dei nuovi posti sarà assorbita dalla cooperativa Garibaldi ed una parte dai marittimi delle Ferrovie dello Stato. Negli incontri con i rappresentanti delle Ferrovie ci siamo comunque mantenuti su un piano generale senza scendere nello specifico. Principalmente ci siamo occupati degli assetti: cioè se fosse utile mantenere tutte e quattro le navi dell'Ente sulla linea Civitavecchia-Golfo Aranci o se piuttosto convenisse ridurle. Abbiamo constatato che il trasportato della Tirrenia, 1.050.000 passeggeri l'anno contro i 300.000 delle Ferrovie dello Stato, rappresenta in termini di utilizzo della capacità offerta il 40 per cento nel periodo invernale e il 50 per cento su base annua. Ciò vuol dire che sulle navi della Tirrenia c'è ancora molta capacità disponibile ed è assurdo che due vettori pubblici si facciano concorrenza sulla stessa linea.

Il servizio delle Ferrovie dello Stato va razionalizzato; sulla linea Civitavecchia-Golfo Aranci il numero delle navi dovrebbe essere diretto a tre; si ordinerebbe un'altra nave porta-carri molto grossa sul tipo della Garibaldi, così che si espleterebbe un trasporto di carri maggiore dell'attuale e si sposterebbe la gran parte dei passeggeri e delle auto sulle navi della Tirrenia.

Ci auguriamo naturalmente che il nostro rapporto con le Ferrovie dello Stato vada avanti; in questo senso sto sollecitando un nuovo incontro in tempi brevi con Necci.

PRESIDENTE. La ringrazio per averci fornito il quadro della situazione della società Tirrenia. D'altronde le posso dire che l'amministratore delegato della Finmare pur avendo rivendicato il merito di aver catalizzato in maniera giusta le risorse della Tirrenia, ha avuto parole di elogio nei confronti dell'attuale gestione, grazie alla quale numerose situazioni hanno trovato soluzione.

A dire la verità, eravamo stati interessati dalle famiglie dei marittimi. Poi è venuto il libro verde e abbiamo ritenuto opportuno sentirvi. Anche lei, dottor Pecorini, è in disaccordo con chi ha scritto quel libro.

PECORINI. Sì, sono molto esplicito. La Tirrenia, in questo momento, sta marciando, sta facendo investimenti intelligenti, soprattutto nel settore del trasporto veloce, e sta preparando nuove linee.

Per quanto riguarda il rapporto con le Ferrovie dello Stato si è fatto solo un discorso di intenti: comunque è giusto che due servizi dello Stato non si facciano concorrenza. Pertanto, piuttosto che inserire la Tirrenia nelle Ferrovie dello Stato, sarebbe bene che le Ferrovie entrassero nella società Tirrenia con il loro capitale, lasciando a questa di gestire il servizio marittimo in termini più economici.

A proposito del personale posso solo dire che dobbiamo utilizzare le maestranze in maniera proficua e saremmo disponibili ad impiegare circa 350 marittimi delle Ferrovie dello Stato, come prestito di personale, anche se per tutto l'anno, presso le navi Tirrenia. In sostanza questi marittimi entrerebbero a far parte del cosiddetto «turno particolare della Tirrenia». Comunque tuttora non è chiaro qual è l'effettivo ammontare dell'esubero di personale delle navi delle Ferrovie dello Stato.

ROGNONI. Le pongo tre brevi questioni, dottor Pecorini, per alcuni chiarimenti. Il dottor Rosina ha ventilato l'ipotesi che, in una prospettiva di coordinamento dei trasporti, le Ferrovie entrino con un pacchetto del 25 per cento nel capitale della Finmare. Ora lei parla dell'acquisto del 25 per cento del pacchetto azionario della Tirrenia. Queste due affermazioni sono in contraddizione?

Seconda questione. Quando è nata la Viamare, si parlò di un conflitto con la Tirrenia: l'autostrada del mare per il trasporto sembrava portare via qualche quota di traffico alla Tirrenia. Vorrei capire se questo conflitto c'è stato, se c'è ancora e in quale modo Viamare può costituire un soggetto di concorrenza interna.

Un altro aspetto è quello dei traghetti veloci: credo che l'unico che oggi si occupi di questa tipologia è un australiano. Sappiamo inoltre che nei cantieri di Riva Trigoso c'è una forte crisi. Finora hanno lavorato per il settore militare, ma oggi debbono convertirsi, cercando di offrire un contributo, secondo le loro competenze nella costruzione di navi specializzate, alla lavorazione dei traghetti veloci.

La prospettiva di un mercato nuovo potrebbe interessarvi? Avete già contatti con i cantieri di Riva Trigoso oppure no?

PECORINI. A proposito dell'acquisto da parte delle Ferrovie dello Stato di un pacchetto del 25 per cento di Finmare o di Tirrenia, non c'è incompatibilità, non vi è alcun conflitto tra noi e la finanziaria:

l'importante è che entrino. Mi sembra giusto che vi sia chi si occupa del settore marittimo e chi si occupi delle ferrovie.

A proposito del conflitto fra Viamare e Tirrenia, direi che da parte di Tirrenia non c'è stato conflitto. Quando si costituì Viamare, dichiarai - e lo ribadisco oggi - che era un'operazione molto valida e intelligente, perchè si apriva finalmente la strada del cabotaggio. In quel momento Tirrenia aveva costi superiori a quelli dell'armamento privato, per cui Finmare pensò che non saremmo stati in grado di gestire in pareggio o in utile quella attività. Le condizioni oggi sono cambiate, anche Tirrenia è riuscita a siglare con il sindacato un accordo per cui ha gli stessi costi dei «privati». Vi è concorrenza, oggi, su quella linea; mentre prima vi erano due armatori, oggi ve ne sono tre e il traffico si ripartisce.

Escludo tuttavia un conflitto, anzi, possiamo dire che Finmare ha percorso la situazione del paese per quanto concerne il cabotaggio. Ad esempio, non vi è la cultura del trasporto via mare da parte del caricatore: bisognerà far passare qualche anno per vedere affermata l'attività di cabotaggio. Comunque traffico nuovo ancora non è arrivato.

Per quanto concerne i mezzi veloci, per anni abbiamo mantenuto contatti con i cantieri di Riva Trigoso, ma non siamo mai riusciti ad arrivare in fondo. Chiedevamo un mezzo che avesse certe caratteristiche (per esempio, in acciaio, non in alluminio) ma non siamo riusciti ad averlo. Abbiamo chiesto un vettore per un numero elevato di macchine e passeggeri, ma per un anno o due ci hanno presentato sempre lo stesso progetto senza adeguarlo alle nostre richieste. Ora abbiamo ordinato i mezzi veloci ai cantieri Rodriquez e Sec di Viareggio. Si tratta di due mezzi da 450 passeggeri e 150 automobili (Rodriquez) e due mezzi da 750 passeggeri e 200 automobili (Sec).

L'altro motivo per cui non riusciamo a trovarci d'accordo con i cantieri di Riva Trigoso è che non ci forniscono mezzi sperimentali. Abbiamo chiesto a Fincantieri di comportarsi come i privati, cioè di farci provare i mezzi prima di acquistarli. Si tratta di investimenti rilevanti: i mezzi che abbiamo ordinato ai cantieri Sec costano 80 miliardi, quelli che abbiamo ordinato ai cantieri Rodriquez 40 miliardi. Non possiamo acquistare direttamente un mezzo sperimentale: Fincantieri deve consentirci ciò che ci hanno permesso gli altri costruttori.

PINNA. Per quanto riguarda la tratta Civitavecchia-Golfo Aranci, mi risulta che le persone che rischiano di perdere il lavoro sono circa 400. Lei però ad un certo punto ha affermato che i marittimi delle navi delle Ferrovie, qualora passino alla Tirrenia, verrebbero assorbiti.

PECORINI. Non verrebbero assunti ma inseriti nel cosiddetto «turno particolare» da cui la Tirrenia attinge nel periodo invernale, a Natale e a Pasqua, o in periodo estivo quando armiamo un maggior numero di navi. Sono marittimi che normalmente lavorano 365 giorni l'anno che possiamo utilizzare anche se non rientrano nell'organico.

PINNA. Qual è la ragione per cui non li assumete in pianta stabile?

PECORINI. Perché ci verrebbero a costare quasi il doppio. D'altra parte per il personale in organico c'è una differenza di costo del 40 per cento in più per l'armamento pubblico rispetto a quello privato. I marittimi che mettiamo nel turno particolare ricevono il medesimo corrispettivo di quelli nell'organico presso l'armamento privato.

PINNA. A che punto sono in concreto i rapporti con l'Ente ferrovie dello Stato?

PECORINI. Abbiamo firmato un documento d'intenti, dopo di che ci siamo incontrati più volte; del personale abbiamo parlato in generale; dovevano prima valutare le possibilità di prepensionamento, e quali erano le navi da mantenere.

Considerando le esigenze della Tirrenia, con tre nuove navi in arrivo, potremmo assorbire dalle 300 alle 350 persone. Però non conosco gli esuberi di personale delle navi delle Ferrovie.

PINNA. Come Gruppo del PDS abbiamo chiesto queste audizioni perché oltre ai dirigenti degli altri settori che rientrano nelle competenze della Commissione (dalle Ferrovie dello Stato all'ANAS, alla Sip, alle telecomunicazioni e così via), ci sembrava importante sentire anche i rappresentanti di Finmare e della Tirrenia.

La vicenda del libro verde effettivamente ha sorpreso un po' tutti i presenti. Sapevamo che era in corso un contatto affinché il trasporto passeggeri venisse effettuato dalla Tirrenia anche su un tratto attualmente gestito dalle Ferrovie; invece nel libro verde, per risanare il settore, si ipotizza di liquidare le società facenti capo alla Finmare per il trasporto delle rifuse e dei *containers* a livello internazionale e di trasferire la Tirrenia alle Ferrovie. La questione mi ha molto preoccupato anche perché, come parlamentare della Sardegna, ho memoria storica di che cosa abbia significato mettere in piedi un sistema di trasporto pubblico di fondamentale importanza per quella regione. Non ho dimenticato i corregionali che bivaccavano nei porti di Civitavecchia o di Olbia perché non riuscivano a partire. Un passaggio alle Ferrovie mi preoccupa molto: non hanno mai dimostrato di poter gestire un trasporto marittimo (d'altronde non hanno ancora dimostrato di saper gestire quello ferroviario).

Non ho difficoltà a riconoscere che negli ultimi tempi la Tirrenia ha migliorato il servizio in termini quantitativi e qualitativi, con l'incremento della capacità di trasporto delle navi mediante innalzamento, l'aggiunta di ponti e i programmi di introduzione dei catamarani veloci. Credo però che dopo tante lodi sia utile qualche stimolo. Ritengo che si possa migliorare ancora la qualità dei servizi. C'è, per esempio, il problema della pulizia delle cabine, che non si deve trascurare perché la qualità è fatta di queste cose.

Una domanda, che non vuole essere cattiva, riguarda il livello di sicurezza delle navi Tirrenia, dopo le trasformazioni avvenute. È un aspetto molto delicato e preoccupante, considerando le esperienze che si sono verificate nel paese. Vorremmo avere la certezza che il livello di sicurezza è tale che determinati eventi non si possano verificare.

La Tirrenia trasporta tre milioni di passeggeri l'anno da e per la Sardegna, 700.000 auto, un milione e mezzo di metri lineari di merci.

Dai dati che ho a disposizione risulta che opera all'80 per cento nei collegamenti con la regione Sardegna, ma i dipendenti residenti in quella regione sono solo il 2 per cento del personale. Il tema credo debba essere approfondito - con lei, dottor Pecorini, ne ho parlato altre volte - ed in seguito avizzerò anche delle proposte. So già che il dottor Pecorini troverà una giustificazione affermando che la popolazione sarda non è adatta al trasporto marittimo; ma lo posso contestare con numerosi elementi a riprova.

La Sardegna è una delle regioni del Mezzogiorno ove si registra il più alto tasso di disoccupazione. È un tema che occorre affrontare, se non vogliamo che le nostre audizioni abbiano solo un significato di conoscenza generica. Ritengo che, seppur gradualmente, vada anche individuato lo strumento giuridico (magari attraverso il *turnover*) per procedere ad un ricambio. Inoltre, dottor Pecorini, sono convinto che una maggiore presenza delle rappresentanze regionali possa servire anche ad elevare la qualità del servizio. Al contrario una presenza quasi monoregionale crea una sorta di corporativismo regionalistico, di solidarietà in negativo.

Occorre individuare in breve tempo una soluzione concreta. Lei protrebbe dirci con quali strumenti incidere per modificare gradualmente, senza far torto a nessuno, questo aspetto, che sottolineo con forza.

La nostra è una regione insulare ed ha un interesse di ordine generale - dopo che le sue coste sono state insidiate dai pirati e dalle invasioni moresche per quattrocento anni - ad aprirsi nuovamente verso il mare, a tornare sulle coste, ad acquisire un'esperienza marinara. È vero che tale esperienza in parte la si acquisisce presso i privati, tuttavia la società pubblica è di gran lunga la più importante.

Altra questione è quella degli approvvigionamenti e dei servizi (con i primi intendo tutto ciò che viene consumato su una nave e con i secondi mi riferisco agli appalti per le pulizie, per il lavaggio della biancheria e quant'altro). Lei mi risponderà che ha difficoltà a trovare in Sardegna interlocutori. Potrebbe essere vero, tuttavia vorrei conoscere l'insieme dei contratti, i quantitativi, quanto la Tirrenia spende per approvvigionare le proprie navi, in particolare sulle tratte che interessano la Sardegna, che rappresenta l'80 per cento del traffico.

Un ulteriore aspetto concerne le agevolazioni per i residenti. Non vorrei che i colleghi mi fraintendessero: la mia non vuole essere una richiesta di privilegio. Esiste però una realtà regionale che dispone di due sole forme di collegamento, una per così dire popolare, il trasporto marittimo, l'altra, che non è alla portata di tutti, il trasporto aereo. Non c'è altro modo per uscire da una regione insulare. Occorre pertanto fluidificare e semplificare ulteriormente la possibilità di accesso alle navi per gli emigrati ed i residenti. Il meccanismo attualmente in vigore (prenotazione con una settimana di anticipo e così via) è stato da me più volte verificato e non funziona nel modo dovuto.

Trattandosi di una comunità regionale i cui abitanti non possono salire in macchina o in treno e partire, ma devono scegliere tra la nave e l'aereo (tra l'altro per i ceti meno abbienti la scelta si limita solo al primo mezzo) si deve avere una riserva di posti fino a poche ore prima

della partenza, in modo che queste persone abbiano la certezza di partire, anche decidendo all'ultimo momento, come avviene per chi vuol viaggiare in treno.

Vi è un'ultima considerazione. La Tirrenia è una società risanata. Mi pare che nel 1991 abbia realizzato circa 2 miliardi di utili, più 9 miliardi corrispondenti alla mancata copertura da parte dello Stato dello sconto per residenti; nel 1992 ha ottenuto 5 miliardi di utili. Non ho difficoltà a dare atto del fatto che buona parte di tale risanamento dipende dell'abilità nella gestione, ma sono convinto che la strada sia stata spianata da un evento eccezionale che non si è realizzato in Italia per nessuna altra forma di trasporto: il livello a cui sono state portate le tariffe.

Se non vado errato con un provvedimento del 1990, di cui molto si discute, le tariffe per i passeggeri sono state incrementate in media del 25 per cento. Esso prevedeva una clausola per cui l'aumento del 25 per cento poteva essere ripartito tra bassa, media e alta stagione, ma l'incremento per l'alta stagione è stato di circa il 40 per cento. Dal momento che i 3.000.000 di passeggeri e le 700.000 auto si concentrano essenzialmente nel periodo di alta stagione, l'incremento delle tariffe è stato in realtà ben maggiore del 25 per cento.

Ci troviamo di fronte ad una situazione che ha un risvolto positivo: su una forma di trasporto i passeggeri pagano l'intero onere; anzi, oserei dire che pagano più di quanto il trasporto costa visto che la Tirrenia ha addirittura degli utili e non riceve alcuna sovvenzione dallo Stato. Per un certo verso può farmi piacere, ma tale fenomeno, interessante e positivo sotto un certo profilo, si verifica «ai danni» di una sola realtà regionale. Vorrei sapere qual è la parte coperta con sovvenzioni dello Stato e qual è la parte coperta dai passeggeri per il trasporto ferroviario o su gomma. Per le Ferrovie dello Stato so che si aggira intorno al 20-30 per cento, per le ferrovie concesse so, per mia esperienza, che è inferiore al 12 per cento; lo Stato rifonde la restante parte.

Tanto per intenderci, un gruppo di cinque persone che viaggia sulla linea Civitavecchia-Olbia in prima classe spende più di 600.000 lire.

PECORINI. Sulla linea Civitavecchia-Olbia le tariffe non sono state aumentate.

PINNA. A parità di distanza si tratta delle tariffe più elevate, proprio laddove occorrerebbe realizzare la continuità territoriale.

Ad esempio, sulla tratta Genova-Porto Torres, quattro persone in una cabina senza doccia, con auto a seguito, andata e ritorno, spendono 1.038.00 lire. Quanto si spende sul territorio nazionale, a parità di distanza, se si prendono la macchina o il treno?

PECORINI. Se prende il treno spende di più, con il vagone letto.

PINNA. Non lo so, comunque dovremmo fare valutazioni molto attente. Anche la flessione dei passeggeri in quest'anno, di cui lei parlava, ritengo sia dovuta ai costi elevati.

Si rafforza quello che dicevo prima: se la regione Sardegna con i suoi collegamenti paga l'intero costo del trasporto, è giusto che ne

riceva ricadute in termini occupazionali, di servizi allocati sul suo territorio e di approvvigionamenti.

COCCIU. Il mio, signor presidente, sarà un intervento brevissimo. Intanto rivolgo un ringraziamento particolare allo staff dirigenziale della Tirrenia che, venendo in Senato, ha voluto ragguagliarci sulla situazione attuale e su quella del prossimo futuro.

Dal 1984 ad oggi siete riusciti a ripianare il disavanzo economico che la società aveva nel passato. Mi pare che non sia cosa da poco essere riusciti a portare in avanzo di amministrazione un bilancio che nel passato si presentava a dire poco dissestato ed aveva sempre bisogno di fondi da parte dello Stato.

Sono sardo e di Olbia e quindi sono fortemente interessato ai collegamenti da e per la Sardegna. Mi fa molto piacere che si sia pensato di istituire nuove linee con quattro mezzi Tirrenia: quattro mezzi veloci che, se non ho capito male, possono trasportare 450 e 750 persone (quindi un migliaio circa) nei passaggi giornalieri.

PECORINI. Quando saranno in funzione tutti e quattro i mezzi, disporremo di un'offerta giornaliera di 12.000 passaggi il giorno e 3.500 passaggi la notte (andata e ritorno). Prevediamo venti corse.

COCCIU. Avete pensato di istituire linee particolari per le merci? Mi è sembrato di capire che ciò riguarderebbe solo la tratta per Cagliari, mentre ritengo che un tentativo simile possa essere esperito anche per Olbia. In questi anni, infatti, il trasporto delle merci si è intensificato. È vero che gli armatori privati non sarebbero consenzienti ad una iniziativa simile ma la città di Olbia e i politici che sono attenti a questo tipo di impegno, rivendicano da parte della Tirrenia una ricognizione per valutare economicamente la possibilità di istituire linee di trasporto merci, ribadendo la possibilità di coesistenza tra il pubblico e il privato.

Molte considerazioni interessanti le ha svolte il senatore Pinna. Non le ripeto perchè le condivido in pieno. Rivendichiamo con forza una maggiore presenza di lavoratori sardi all'interno della società Tirrenia. Analoga considerazione, a proposito delle spese della Tirrenia per l'acquisto di derrate alimentari e di vettovagliamento. È un aspetto che va approfondito, bisogna vedere se esistono le condizioni di convenienza perchè la Tirrenia si rivolga ad operatori sardi; certo, queste forniture non devono costare di più, il conto economico deve stare sempre in prima linea ed è la condizione essenziale per chi amministra.

Sono anche soddisfatto che in questa sede si sia contestata la possibile fusione della Tirrenia con le Ferrovie dello Stato. Nell'occasione in cui se ne parlò, fui in disaccordo con chi sosteneva questa linea: dal momento che la Tirrenia era stata in grado di ripianare il proprio disavanzo e che le Ferrovie avevano fatto il contrario, sarei stato più propenso ad una fusione in senso contrario, cioè che il settore marittimo delle Ferrovie dello Stato venisse assorbito dalla Tirrenia. Questa è la traccia lungo la quale dobbiamo procedere.

Circa l'utilizzo del personale delle Ferrovie dello Stato che opera fra Civitavecchia e Golfo Aranci, bisogna tener conto del rischio della

perdita del posto di lavoro. Si è sollevato il problema del maggior onere dovuto al fatto che questi lavoratori percepiscono uno stipendio maggiore rispetto ai loro colleghi dipendenti della Tirrenia. Il dottor Pecorini ha detto chiaramente che non avrebbe nulla da obiettare, ove lo Stato contribuisse a questo maggior onere. Credo però che sia possibile una via di mezzo. Una parte della maggiore spesa potrebbe essere pagata ai lavoratori trasferiti alla Tirrenia nel modo che lei diceva, dottor Pecorini; la parte residua potrebbe essere pagata dalle Ferrovie dello Stato. Insomma, lo Stato non si caricherebbe di tutto l'onere, posto che effettivamente quanto percepito dai dipendenti Tirrenia è inferiore a quanto percepito dai dipendenti delle Ferrovie dello Stato.

A conclusione del mio intervento, domando all'amministratore delegato della Tirrenia se è possibile immaginare all'interno dell'amministrazione Tirrenia qualche sardo in più.

LIBERATORI. Condivido le considerazioni del senatore Coccia, ma effettivamente ritengo che avere all'interno della propria azienda personale pagato in misura diversa determini una situazione di disturbo.

Una domanda che non è stata fatta. Mi sembra che i catamarani veloci funzionano, ma quali riflessi hanno sull'occupazione? Sono stati calcolati?

PRESIDENTE. Dottor Pecorini, la ringraziamo per le informazioni che vorrà darci. Gli interventi e le domande dei colleghi hanno investito aspetti particolari, ma la centralità della regione Sardegna in questa materia è chiaramente emersa. È giusto che questa isola, che rappresenta il punto di riferimento dei collegamenti, riceva dei vantaggi con la vostra presenza.

Dobbiamo considerare, oltre allo stipendio, anche che in prospettiva i lavoratori potrebbero rimanere a casa. Dobbiamo capire che i tempi stanno cambiando: una persona non può pensare che gli vada sempre bene. Ci vorrebbe un po' di realismo, tenuto conto della situazione attuale.

PECORINI. Per quanto riguarda il libro verde e l'assorbimento della Tirrenia da parte delle Ferrovie dello Stato, neanch'io, senatore Pinna, ho dimenticato i bivacchi che c'erano nei porti e nelle agenzie, fino a qualche anno fa. Rimasi traumatizzato nel 1985 quando a Roma la fila da via Bissolati arrivava a via Veneto, con le prenotazioni che non funzionavano eccetera. Oggi però ogni agenzia può emettere in tempo reale i biglietti; abbiamo 1.200 agenzie allacciate con Sigma ed altre 300 in via di abilitazione. Ciò ha contribuito senz'altro ad eliminare gran parte delle file presso gli sportelli delle agenzie. L'apertura delle prenotazioni a febbraio, invece che ad aprile-maggio, come negli anni passati (perché i Ministeri tardavano a concedere le autorizzazioni) lascia più tempo a disposizione degli utenti.

Questione di rilievo è il turismo. L'aumento dell'81 per cento dei passeggeri e del 116 per cento delle auto ha certamente indotto la Tirrenia ad una svolta importante. Mi rendo perfettamente conto che la qualità del servizio non è ancora arrivata alla perfezione, anzi, vi è una

infinità di carenze. Stiamo lavorando proprio per cercare di diminuirle. La società cui abbiamo assegnato il controllo della qualità del servizio ci segnala continuamente gli interventi da eseguire. In proposito seguiamo una linea abbastanza dura con il personale, sospendendo e licenziando: la Tirrenia è un'azienda in grande conflitto con il sindacato. D'altra parte quando una persona si abitua negli anni ad un certo modo di fare non è facile fare mutare improvvisamente atteggiamento, non è pensabile che tutto si possa risolvere con la «bacchetta magica». È un discorso di mutamento di cultura, con tutte le difficoltà che esso comporta, che in condizioni normali avviene con i cambi di generazione. Da parte della società c'è comunque, e continuerà ad esserci, l'impegno più serio per migliorare la qualità del servizio.

Garantisco nel modo più assoluto la sicurezza delle nostre navi. Nessun armatore al mondo oggi ha le navi in regola con la nuova normativa (non ancora emanata). Abbiamo chiesto la consulenza di un ingegnere del RINA affinché assistesse ai lavori di trasformazione delle nostre navi, informandoci punto per punto sulle condizioni di sicurezza. Abbiamo dovuto effettuare numerosi tagli di spesa ma mai sulla sicurezza. Chiamiamo continuamente consulenti dell'università per compiere studi sulla sicurezza e il RINA anche per ogni piccola avaria. Il Ministero effettua regolarmente visite di ispezione e mai nessuna nave della Tirrenia è stata trovata con carenze relative alla sicurezza. Organizziamo con continuità corsi di riqualificazione del personale per gli ufficiali, in particolare per i comandanti ed i direttori, ma anche corsi alberghieri per la bassa forza. È difficile insegnare a servire a tavola ad un individuo che la maggior parte delle volte firma con una croce; la realtà dei marittimi è questa.

Per quanto concerne l'assunzione dei marittimi delle Ferrovie dello Stato, il loro inserimento in pianta stabile non è possibile. Il grosso problema della società è l'esubero, non la carenza di personale. Sulle navi della Tirrenia prestava servizio il doppio o il triplo del personale rispetto alle tabelle di una nave di un armatore serio (ad esempio, SNCM francese). Dal 1986 ad oggi abbiamo ridotto l'organico di circa 2.000 persone.

Riguardo ai rapporti con la regione Sardegna, nel periodo estivo continuo a chiamare le capitanerie di porto di Cagliari e La Maddalena per cercare marittimi da imbarcare. Se vuole, senatore Pinna, posso portare una documentazione da cui risulta che su 20 chiamate in Sardegna ne vanno deserte 19; su 100 marittimi se ne trovano 3-4.

So bene che l'attività della Tirrenia è intimamente legata alla Sardegna, l'80 per cento del traffico proviene da questa regione. Tuttavia, per l'approvvigionamento di bordo, abbiamo necessità di ditte specializzate: la società Autogrill, ad esempio, si era candidata per il rifornimento delle nostre navi; dopo che si è resa conto delle maggiori difficoltà insite nella gestione dell'approvvigionamento marittimo rispetto a quelle di un autogrill sull'autostrada, ha rinunciato. Per il momento abbiamo imposto ai fornitori di rendere disponibili a bordo delle navi vini, formaggi ed altri prodotti tipici sardi. Più di tanto onestamente non posso fare. Se poi in Sardegna si trovasse un appaltatore viveri con le necessarie garanzie di serietà e di qualità dei prodotti, non avrei nulla in contrario a fargli rifornire le nostre navi.

Da due anni sono riuscito ad individuare in Sardegna una serie di lavanderie: oggi, gran parte del lavaggio della biancheria viene effettuato tra Porto Torres, Cagliari e Olbia. Inoltre, vengono fatti in Sardegna i piccoli lavori di manutenzione; manca tuttavia un bacino ove inviare le navi per riparazioni più consistenti.

La mia non è mancanza di volontà; vorrei riuscire a legarmi ancor più con la Sardegna, se vi fosse la possibilità di farlo; è vitale per la nostra società avere un buon rapporto con questa regione. D'altronde, nel 1984, trovandomi di fronte a navi vecchie di 30 anni e non essendo stato previsto alcun investimento, ho proceduto a delle trasformazioni, anche se sarebbe stato molto più semplice realizzare nuove navi (che però sarebbero entrate in funzione dopo tre o quattro anni). Esiste quindi una volontà forte di legare il più possibile con la Sardegna.

Per quanto riguarda una rappresentanza regionale dei lavoratori, posso dire che riusciremo ad averla il giorno in cui la Tirrenia procederà ad assunzioni. C'è comunque un rappresentante della regione nel consiglio di amministrazione con poteri di vice presidente (so che vi riferite ad un rappresentante con pieni poteri però personalmente sono convinto che in un'azienda una sola persona che comanda sia più che sufficiente).

Circa le tariffe per i residenti e gli emigrati ho sempre sostenuto che è giusto prevedere un abbattimento di circa il 40 per cento, tant'è vero che non abbiamo mai chiesto al Ministero di equiparare tali tariffe a quelle applicate ai non residenti. La Sardegna vive una situazione particolare non paragonabile a quella della Sicilia dove ci si può recare anche in treno o in macchina.

Per quanto concerne i posti riservati agli emigrati posso dirvi che fino a due anni fa nel periodo estivo lasciavamo 70.000 posti disponibili, in modo che gli emigrati sardi non passassero per le agenzie e i posti fossero loro consegnati direttamente dai circoli. Ebbene, ogni anno residuavano circa 30.000 posti, che noi potevamo mettere in vendita il giorno prima della partenza della nave, pur avendo rifiutato i biglietti a moltissime persone nei mesi precedenti. Il numero di tali posti è stato ridotto, in accordo con gli emigrati, a 50.000, ma residuano ancora 10.000 posti.

Per quanto concerne i residenti, lasciamo 100 posti a loro disposizione fino alla mattina della partenza della nave: a quel punto dobbiamo metterli in vendita, non sapremmo come giustificarne il mantenimento fino all'ora della partenza.

PINNA. In teoria il suo discorso è assolutamente logico, tuttavia nella pratica io stesso come parlamentare vengo talvolta sollecitato da parte di residenti ad intervenire per trovare un posto, e talvolta sono costretto a farlo. Quello della gestione dei posti è un mistero che vorrei riuscire a comprendere. Mi sembra, tra l'altro, che vi sia una quota riservata ai parlamentari che andrebbe eliminata.

PECORINI. C'è una legge che ci impone tale riserva.

Circa gli aumenti tariffari è vero che nel 1990 abbiamo avuto il 25 per cento di aumento, però voglio ricordare che tra il 1976 ed il 1981 non vi è stato alcun innalzamento delle tariffe; erano inferiori a quelle

dei privati di circa il 50 per cento (allora avevamo dei grossi scontri con l'armamento privato che ci accusava di concorrenza sleale). Ora le distanze si sono accorciate anche se le nostre tariffe restano inferiori di circa il 10 per cento.

Per quanto concerne l'alta velocità, le 4 navi di cui ho parlato potranno trasportare 12.000 passeggeri al giorno e 3.500 auto, che moduleremo in base alle richieste. È chiaro che nel momento in cui entreranno in funzione i mezzi veloci a regime, dovremo vendere una serie di navi. Attualmente nove navi della flotta Tirrenia restano disarmate per otto mesi l'anno e sono operative solo nella stagione estiva. Quando alcune di queste navi verranno radiate non vi saranno problemi occupazionali perchè il fabbisogno attuale di personale è commisurato a un numero di navi inferiore.

PRESIDENTE. La ringrazio assieme ai suoi collaboratori per il contributo fornito alla Commissione, che è stato di estremo interesse.

Dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 18,20.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOT.TSA MARISA NUDDA