



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 9

*N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.*

**8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Lavori pubblici, comunicazioni)

**INDAGINE CONOSCITIVA SUL TRASPORTO  
MARITTIMO E SULLA CONTINUITÀ TERRITORIALE**

375<sup>a</sup> seduta: martedì 6 marzo 2012

Presidenza del presidente GRILLO

**I N D I C E****Audizione del ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti Corrado Passera**

* PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 19
FILIPPI Marco (PD) . . . . .	10, 13
GALLO (PdL) . . . . .	16
LADU (PdL) . . . . .	8, 18
* MATTEOLI (PdL) . . . . .	13
* PASSERA, ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti . . . . .	3, 17, 18
RANUCCI (PD) . . . . .	10
* SANNA (PD) . . . . .	14

---

**N.B.** L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Coesione Nazionale (Grande Sud-Sì Sindaci-Popolari d'Italia Domani-Il Buongoverno-Fare Italia): CN:GS-SI-PID-IB-FI; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (ApI-FLI): Per il Terzo Polo:ApI-FLI; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano, Partito Socialista Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I.*

*Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti Corrado Passera, accompagnato dal consigliere Gerardo Mastrandrea, capo ufficio legislativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dal dottor Enrico Maria Pujia, direttore generale del trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne.*

*I lavori hanno inizio alle ore 15,10.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

#### **Audizione del ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti Corrado Passera**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sul trasporto marittimo e sulla continuità territoriale, sospesa nella seduta pomeridiana del 22 febbraio scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e del segnale audio e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi prevista l'audizione del ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, Corrado Passera, accompagnato dal consigliere Gerardo Mastrandrea, capo ufficio legislativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dal dottor Enrico Maria Pujia, direttore generale del trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne.

Il tema è noto e riguarda la privatizzazione della società Tirrenia alla luce degli sviluppi della vicenda che i colleghi conoscono assai bene, avendo audito di recente sull'argomento anche il commissario straordinario dottor D'Andrea e i sindacati.

Ringrazio il ministro Passera per aver accolto il nostro invito e gli cedo subito la parola per una breve introduzione, alla quale seguirà poi il dibattito, secondo una procedura ormai consolidata.

PASSERA, *ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, la mia introduzione non sarà proprio breve, perché parliamo di una tematica complessa e non ancora risolta. Ci terrei, quindi, a fornirvi la descrizione più completa della vicenda per poi discuterne insieme.

Com'è noto, il Gruppo Tirrenia operava nel settore dei collegamenti marittimi con le isole maggiori e minori attraverso cinque società: Tirrenia, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar.

Le singole società erano titolari di convenzioni ventennali, scadute il 31 dicembre 2008 – successivamente prorogate per legge fino alla data di perfezionamento delle privatizzazioni di Tirrenia e Siremar – attraverso le quali si regolavano sia i rapporti economici-patrimoniali, che quelli operativi.

Il regolamento del Consiglio CE n. 3577/1992, sul cabotaggio marittimo (trasporti da e per le isole), nel consentire la prosecuzione, fino alla scadenza, dei contratti di servizio pubblico in essere alla data di entrata in vigore del regolamento medesimo, ha tuttavia previsto che la nuova stipula di contratti di servizio pubblico o l'imposizione di obblighi di servizio pubblico dovesse realizzarsi senza discriminazioni fra gli armatori comunitari.

Le convenzioni ventennali a suo tempo stipulate dallo Stato italiano con le società del Gruppo Tirrenia – composto da Tirrenia e dalle quattro compagnie regionali sopra indicate – potevano, quindi, essere nuovamente stipulate solo con armatori selezionati mediante gara, in relazione a ciascuna rotta soggetta a obblighi di servizio pubblico.

In coerenza con gli obblighi comunitari, con la legge n. 166 del 2009 è stato avviato da parte dello Stato italiano il processo di privatizzazione delle società esercenti i collegamenti marittimi con le isole maggiori e minori, attraverso la previsione di vendita con procedure trasparenti e pubbliche da parte dello Stato, delle società Tirrenia e Siremar e, da parte delle varie Regioni interessate, delle restanti società del gruppo. La procedura attivata è destinata a traghettare le società che costituivano il Gruppo Tirrenia da una condizione di esercente di servizi pubblici verso quella di un operatore che possa agire con costi analoghi a quelli dell'armamento privato.

Nella fase attuale il Governo sta proseguendo il complesso *iter* di privatizzazione delle società del Gruppo Tirrenia, cercando di garantire, nel contempo, l'occupazione e la continuità territoriale per le numerose comunità isolate interessate.

Per quanto riguarda le ex società regionali del Gruppo Tirrenia, per effetto della legge n. 166 del 2009, a decorrere dal 1° gennaio 2010, sono state trasferite alle Regioni territorialmente competenti le funzioni e i compiti di programmazione e amministrazione dei servizi di cabotaggio marittimo di interesse pubblico.

Pertanto, le ex società regionali del Gruppo Tirrenia (Caremar, Saremar e Toremar) sono state cedute, a titolo gratuito, alle Regioni Campania, Lazio, Sardegna e Toscana, al fine della loro successiva privatizzazione. Lo Stato centrale, tuttavia, continua a mettere a disposizione delle singole Regioni le risorse finanziarie necessarie al mantenimento dei servizi sino ad oggi resi dalle società del Gruppo Tirrenia, garantendo l'effettuazione di corse in orari non remunerativi e il mantenimento di tariffe agevolate per i residenti e i pendolari.

Con specifico riferimento poi alle modalità con cui si è svolta la privatizzazione, la Tirrenia Navigazione spa è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria con decreto del Presidente del Consiglio

dei Ministri dell'agosto 2010, ai sensi del decreto-legge n. 347 del 2003 (legge Marzano). Come sapete, il dottor Giancarlo D'Andrea è stato nominato commissario straordinario.

Sempre con decreto del Ministro dello sviluppo economico del 17 settembre 2010, la procedura di amministrazione straordinaria è stata estesa alla Siremar Sicilia Regionale Marittima spa, interamente controllata dalla Tirrenia spa, ed è stato nominato commissario straordinario lo stesso dottor D'Andrea.

Al fine di consentire la prosecuzione del servizio pubblico di trasporto marittimo, il Commissario ha ritenuto di avvalersi della garanzia dello Stato, rispetto alla quale la Commissione dell'Unione europea non ha rilevato profili di incompatibilità con la disciplina del mercato interno.

Conseguentemente, la Tirrenia ha contratto un finanziamento bancario, garantito dal Tesoro dello Stato, per 25 milioni di euro, che potrà essere rimborsato a valere sul corrispettivo della vendita dei beni aziendali.

Nel gennaio 2011, l'allora Ministro dello sviluppo economico ha autorizzato la cessione dei complessi aziendali facenti capo rispettivamente a Tirrenia e Siremar ed è stata di conseguenza avviata la procedura di dismissione degli *assets* sia di Tirrenia che di Siremar, mediante pubblicazione sui principali quotidiani nazionali ed esteri dell'invito a manifestare l'interesse all'acquisto.

Al fine di consentire il completamento della procedura, è stata autorizzata la proroga per un ulteriore anno del programma di cessione, la cui scadenza, allo stato, è prevista per il 26 gennaio 2013, fatta salva l'ulteriore proroga, sempre di un anno, attivabile su richiesta del Commissario, ove la procedura si riveli di particolare complessità. In particolare, la procedura di cessione prevede, oltre alla stipula delle nuove convenzioni per il trasporto marittimo – della durata di otto anni – con il soggetto aggiudicatario, anche l'obbligo per l'acquirente di assorbire l'intero livello occupazionale delle società e di mantenere tale livello almeno per il biennio successivo all'acquisto.

Relativamente all'acquisizione di Siremar, nell'ottobre scorso il Ministero dello sviluppo economico ha autorizzato l'accettazione dell'offerta d'acquisto della Siremar presentata da parte della società Compagnia delle isole spa. L'Antitrust italiano si è espresso positivamente in merito a detta procedura di vendita.

Relativamente all'acquisizione della Tirrenia, il Ministero, con provvedimento del maggio 2011, ha autorizzato il Commissario ad accettare l'unica offerta pervenuta per l'acquisto del complesso aziendale, da parte della Compagnia italiana di navigazione (CIN), che è una cordata composta da tre dei maggiori operatori del settore: Moby, Grandi Navi Veloci (il cui 50 per cento è detenuto da MSC) e Grimaldi.

L'offerta della CIN prevede un corrispettivo per l'acquisto pari a 380 milioni di euro (corrispondente al valore della perizia dell'esperto indipendente) da corrispondersi, quanto a 200 milioni al momento del trasferimento del complesso aziendale, e il residuo in tre rate, di cui l'ultima a

scadere in corrispondenza dell'ottavo e ultimo anno della convenzione di trasporto marittimo.

Il 25 luglio 2011 è stato stipulato il contratto di cessione dei complessi aziendali e di recente è stato stipulato l'accordo con le organizzazioni sindacali per il trasferimento di tutto il personale.

La vicenda della privatizzazione di Tirrenia è strettamente connessa con i procedimenti attualmente pendenti in sede comunitaria. Per tale motivo il Ministero ha sempre seguito con attenzione l'evolversi delle procedure di infrazione che interessano la dismissione di Tirrenia.

A tale riguardo, l'interlocuzione tra la Commissione europea, il Governo e la Tirrenia Navigazione spa è cominciata fin dal 2001 e continua tuttora in relazione a tutti i procedimenti attualmente pendenti che riguardano alcuni profili.

Il riferimento è, innanzi tutto, alla proroga illegittima delle convenzioni. Innanzi alla Direzione generale trasporti della Commissione europea, pende una procedura di infrazione attinente al ritardo con il quale l'Italia ha proceduto alla privatizzazione del cabotaggio marittimo. La procedura è stata aperta dall'allora commissario Tajani e si innesta direttamente sull'accordo raggiunto fin dal 2009 con la Commissione per la vendita delle rotte insieme alle navi. Allo stato, tale procedimento sarebbe sostanzialmente «congelato», in attesa degli sviluppi attinenti ai procedimenti relativi agli altri *dossier* pendenti presso l'Unione europea.

A questo riguardo, voglio ricordare l'indagine in materia di aiuti di Stato. Nell'ottobre 2011 la Commissione ha aperto un'indagine formale per possibili aiuti di Stato al Gruppo Tirrenia; in questo procedimento, oltre a mettere in discussione le pregresse compensazioni per onere di servizio pubblico, la Commissione intende indagare sulla procedura di vendita di Tirrenia e Siremar, secondo le modalità «navi+rotte», frutto dell'accordo primigenio condiviso con la DG trasporti della stessa Commissione.

Le autorità italiane hanno presentato osservazioni scritte volte a dimostrare la piena conformità al diritto europeo della procedura di cessione del compendio aziendale della Tirrenia. La stessa Compagnia, inoltre, intende intervenire direttamente al predetto procedimento, in qualità di parte interessata. Il Governo, a ogni buon fine, sta lavorando a possibili scenari alternativi in relazione agli eventuali esiti della procedura in corso il cui esito è atteso tra circa 18 mesi.

Un'altra procedura di infrazione in corso riguarda la valutazione di compatibilità con le regole *antitrust* della privatizzazione di Tirrenia in corso.

Come riferito ai punti precedenti, l'acquirente selezionato con gara è risultato essere la Compagnia italiana di navigazione, i cui azionisti sono i principali gruppi societari del settore. In conformità al regolamento comunitario n. 139 del 2004, in materia di concentrazione tra imprese, CIN ha proceduto alla formale notifica, comunicando all'Antitrust l'acquisizione del controllo congiunto del ramo d'azienda Tirrenia al fine di ottenere la necessaria autorizzazione.

Nell'evidenziare che l'unico soggetto legittimato a partecipare a pieno titolo alla procedura *antitrust* è il soggetto aggiudicatario, si sottolinea, in ogni caso, che la Tirrenia ha costantemente cooperato.

Nell'ambito della prima fase del procedimento, la Compagnia italiana di navigazione ha sottoposto alla Commissione diverse misure volte a ridurre l'impatto concorrenziale dell'operazione, in modo da cercare di porre rimedio ai profili di criticità.

Allo stato, risulta però che la direzione generale concorrenza ha concluso la prima fase dell'istruttoria, manifestando dubbi sull'impatto concorrenziale dell'operazione CIN in ragione del fatto che le società della cordata verrebbero a detenere su alcune rotte interessate una quota pari al 100 per cento.

Conseguentemente, con decisione del 18 gennaio 2012, la Commissione ha ritenuto necessario avviare la seconda fase del procedimento. A questo punto, la Commissione dispone di 90 giorni lavorativi per portare a termine l'indagine e, di conseguenza, la decisione finale dovrebbe pervenire nei primi giorni di giugno 2012.

Il Ministero sta seguendo con particolare attenzione la definizione delle complesse procedure di vendita e, in particolare, le varie fasi dell'indagine pendente innanzi all'Antitrust, auspicando che possa essere trovata da parte dell'acquirente una soluzione condivisa con le istituzioni europee, che hanno espresso chiaramente la loro opinione, e con le quali si sono già instaurati contatti volti a porre in evidenza la particolare sensibilità politica che il *dossier* assume nel nostro Paese.

Le misure oggetto di valutazione consentirebbero, infatti, di portare positivamente a conclusione l'operazione di dismissione risolvendo, al tempo stesso, i problemi di concorrenza rilevati dalla Commissione.

Attualmente risulta che le parti acquirenti stanno valutando come rafforzare ulteriormente gli impegni già presentati, ricercando le misure correttive da adottare al fine di fornire una soluzione strutturale e definitiva ai problemi concorrenziali rilevati in sede *antitrust*. Proseguono, inoltre, i contatti con l'organo di gestione commissariale.

Le garanzie sul trasporto pubblico sono un tema molto importante, dato il ruolo e il compito di questa compagnia. Si ritiene opportuno chiarire che le garanzie sul trasporto pubblico, nella presente situazione, permangono inalterate.

In particolare, si vuole sottolineare che il quadro normativo, convenzionale e contrattuale nell'ambito del quale si è data attuazione al progetto di vendita della Tirrenia consentirà – fermo restando quanto sopra detto – il passaggio del compendio aziendale in capo al soggetto acquirente senza riflessi negativi per la continuità del servizio pubblico di collegamento marittimo.

La cessione del ramo d'azienda avrà quindi luogo, nell'impostazione che è stata data, senza alcun pregiudizio per l'utenza e la continuità territoriale.

In ogni caso, si rileva che Tirrenia è tenuta, nell'esercizio dell'attività di pubblico servizio, al rispetto di rilevanti obblighi di informazione nei

confronti del Ministero. A nostra volta, noi abbiamo tutta una serie di poteri di verifica e di sanzione di eventuali mancanze in questo campo.

Non sto a dare ulteriori dettagli, ma passo al tema specifico dei collegamenti tra la Sardegna e il continente.

Per quanto concerne questi collegamenti appare opportuno ricordare che, dallo scadere delle vecchie convenzioni, a dicembre del 2008, la Tirrenia ha sempre assicurato gli stessi collegamenti di continuità territoriale, compatibilmente con i rigidi limiti di stanziamento annuale, previsti per legge, e la disponibilità dei mezzi navali.

A tal proposito, occorre far presente che il reticolato di servizi offerto dalla società Tirrenia è ancora oggi condizionato dal grave sinistro avvenuto alla motonave Florio nel maggio 2009, evento che ha comportato il venir meno di un mezzo di riserva in grado di sostituire i mezzi utilizzati per le inderogabili manutenzioni.

A tale situazione, si è sommato l'incidente occorso alla motonave Sharden alla banchina di Civitavecchia il 3 febbraio ultimo scorso, che ha aggravato la già difficile situazione di disponibilità di mezzi navali.

Per questi motivi, nell'ambito dei suoi specifici poteri, il Commissario straordinario ha disposto la sospensione temporanea della linea Genova-Olbia-Arbatax. Tale situazione eccezionale dovrebbe tornare alla normalità con il rientro in esercizio del traghetto Florio, previsto per il mese di marzo-aprile, con conseguente ripristino anche della linea Genova-Olbia-Arbatax prima delle festività pasquali.

Qui si conclude la mia relazione. Il problema è complicato e non ancora risolto. Chiaramente, con la soluzione data, non abbiamo ancora risolto i vincoli e i problemi sollevati in sede comunitaria. Pertanto, stiamo cercando soluzioni correttive o di aggiustamento, ovviamente tenendo sempre presente che non deve mai venir meno il servizio pubblico essenziale di cui questa azienda è responsabile.

LADU (*PdL*). Presidente, ringrazio il signor Ministro per essere venuto oggi in Commissione e per la sua relazione, che ho ascoltato attentamente.

Prima di entrare nel merito, vorrei porre una domanda di carattere generale. Il problema della continuità territoriale con la Sardegna è un problema vecchio che non è mai stato risolto definitivamente e che oggi rappresenta, probabilmente, il principale problema dell'isola.

Ministro, pensa che questo problema possa essere risolto una volta per tutte e che la Sardegna possa essere messa nelle stesse condizioni delle altre Regioni d'Italia? La Sardegna è un'isola e l'insularità è riconosciuta come principio anche dall'Unione europea. Ritiene che le convenzioni vigenti in questo ambito possano essere estese al trasporto aereo e marittimo?

Nel merito delle competenze della Regione, vorrei ricordare che i suoi Uffici, alcuni giorni fa, hanno sostenuto che la Regione non ha competenze specifiche per quanto riguarda i collegamenti con il continente. A tal proposito, il sottosegretario Improta ha citato l'articolo 19-ter, comma



7, della legge n. 166 del 2009. Stranamente, non è stato citato l'articolo 1 della legge n. 296 del 2006 – vale a dire la legge finanziaria per il 2007 – che, al comma 837, prevede che alla Regione Sardegna «sono trasferite le funzioni relative al trasporto pubblico locale» e poi – ancora – «le funzioni relative alla continuità territoriale». Ripeto: a prevedere ciò è la legge finanziaria dello Stato per il 2007.

Inoltre, signor Ministro, l'articolo 117 della Costituzione afferma che: «Sono materie di legislazione concorrente» anche «quelle relative: (...) alle grandi reti di trasporto e di navigazione». Ripeto: è l'articolo 117 della Costituzione ad affermarlo. In questa materia, dunque, la potestà legale spetta alla Regione trattandosi, appunto, di materie a legislazione concorrente.

Vorrei porle, signor Ministro, anche un'altra domanda. Tenuto conto della soppressione, da parte della Tirrenia, della linea Genova-Olbia e del declassamento della linea Civitavecchia-Cagliari (che è diventata trisettimanale) nonché dell'interruzione, da parte della Sardinia Ferries, della linea Civitavecchia-Golfo Aranci, si può parlare di una vera e propria interruzione del servizio pubblico. In questo momento quindi, quanto a collegamenti, la Sardegna è quasi isolata e abbandonata, nonostante lo Stato spenda 72 milioni di euro l'anno per garantire la continuità territoriale. Quanto sta succedendo mi sembra incredibile. Ripeto: nonostante vengano spese tante risorse, la continuità territoriale non viene garantita.

Considerato che la Commissione europea ha aperto un'inchiesta sulla vendita della flotta navale Tirrenia, viste le sovvenzioni pubbliche per il servizio di continuità territoriale marittima destinate alla Sardegna, mi pare che – come da lei stesso riferito, signor Ministro – per la soluzione di questo problema siano previsti tempi abbastanza lunghi.

Ministro, lei ha detto anche che si stanno cercando soluzioni alternative; vorrei quindi sapere se è prevista una nuova gara, magari con l'ingresso di nuovi soci che garantiscano più concorrenzialità, oppure se non sia opportuno che le sovvenzioni per la continuità territoriale siano versate direttamente alla Regione, qualora la Sardegna non possa entrare nel nuovo assetto societario, nel caso in cui si dovesse fare una nuova gara.

Lei ha parlato di sovvenzioni date alle singole Regioni, ma finora la Sardegna, che si sta organizzando, non ha ricevuto dallo Stato risorse per la continuità territoriale. Vorrei capire se lo Stato può intervenire corrispondendo direttamente i fondi alla Regione sarda che sicuramente, spendendo molto meno, sarebbe in grado di garantire una migliore continuità territoriale.

Vorrei infine rivolgerle un'ultima domanda. Da oltre due anni Trenitalia ha sospeso i collegamenti con Golfo Aranci che servivano per il trasporto navale di carri ferroviari. Si era parlato di un'interruzione provvisoria ma, dopo due anni, non si è ancora fatto nulla e si è inferto un grave colpo all'economia. Era stata avviata, infatti, una pianificazione ed era previsto un centro di smistamento intermodale nella zona di Chilivani nel centro della Sardegna ma, a seguito di questa decisione, è tutto saltato.

A questo proposito vorrei sapere cosa intende fare il Governo, visto che, essendo saltate la programmazione e la continuità territoriale, sono sorti molti problemi e oggi la Sardegna vive in una situazione di quasi isolamento.

RANUCCI (*PD*). Signor Presidente, desidero ringraziare il Ministro per la sua sensibilità rispetto a un tema che considero molto importante per il nostro Paese. La continuità territoriale è sicuramente importantissima per gli amici della Sardegna, ma lo è anche per tante isole minori che vivono grazie alla continuità territoriale e soprattutto possono sviluppare la propria economia, se i collegamenti sono efficienti.

Vorrei soffermarmi sui punti della procedura d'infrazione europea, che mi sembra riguardino gli aiuti di Stato, considerati illegali dalla Commissione nel 2007.

In secondo luogo, vorrei capire se è in corso un approfondimento rispetto a una procedura di privatizzazione non improntata al rispetto delle norme, né a correttezza e trasparenza.

Il terzo e più preoccupante punto di criticità è quello rilevato dall'Antitrust nei confronti della Compagnia italiana di navigazione (CIN) per il monopolio e la concentrazione delle linee, che si potrebbero verificare con la vendita a CIN di Tirrenia. Il Commissario ci ha riferito che probabilmente CIN è disposta a spostare alcune sue navi, se non addirittura a venderne alcune, per non incorrere in questa procedura d'infrazione. Vorrei sapere se questa è la verità.

Vorrei rivolgerle poi una domanda piuttosto banale: qual è il «piano B»? Mi spiego. Lei ha detto che CIN è sicuramente il primario armatore italiano; vorrei capire perché nessun altro soggetto straniero vuole gareggiare.

Ancora. Quale sarebbe il «piano C», qualora tutto questo saltasse? Il Commissario, che ha alle spalle 18 mesi di gestione, potrebbe continuare a occuparsi della vicenda? Si pensa a una nuova gara? Guardando alla situazione con positività tutto questo non serve, ma vogliamo pensare che non possiamo permetterci di sospendere un servizio così importante non soltanto per le popolazioni, ma per l'economia del nostro Paese.

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, vorrei iniziare il mio intervento con un dato che mi piace sottolineare in termini positivi, ringraziando cioè il Ministro per la sua sensibilità e la sua costante presenza e attenzione.

Sperando di essere utile, vorrei evidenziare però che la sua esposizione (in realtà non lunghissima) ha avuto il solo limite di averci raccontato quello che è successo. Eventualmente chiederò di acquisire la sua relazione, che serve a fissare un punto certo e a sapere cosa è successo fino ad oggi (lo sapevamo ma quanto meno sono stati messi in fila molto sinteticamente tutti i principali accadimenti).

Francamente, però, mi aspettavo di avere indicazioni su cosa s'intende fare da oggi in avanti, mentre dalla sua relazione ho ricavato la sen-

sazione che si proceda in una sorta di «navigazione a vista» e ciò di questi tempi desta in noi qualche preoccupazione. L'importante comunque è mantenere rapporti costanti con l'equipaggio, anche perché, staccati gli strumenti di navigazione, bisogna servirsi di tutti: lo dico anche per l'entusiasmo dell'equipaggio, visto che tutti vi sosteniamo.

Uno dei problemi che abbiamo riscontrato rispetto a questa vicenda estremamente complessa e difficile – come lei ha sottolineato – è stata una carenza strutturale di informazioni. Anzi – lo dico chiaramente – utilizzeremo la sua presenza in questo importante Dicastero in questa fase estremamente particolare anche per chiederle di mettere a disposizione alcuni documenti che più volte abbiamo richiesto, in ultimo perfino la convenzione tipo che il commissario D'Andrea aveva detto essere pubblica, salvo esserlo per chi partecipava tramite un versamento. Il Commissario ha portato quel documento nel corso dell'ultima audizione, ma abbiamo bisogno di dati per conoscere la situazione, perché il nostro giudizio sull'operazione non è tenero, e non da oggi. Lei arriva buon ultimo da questo punto di vista e, benché non abbiamo intenzione di fare sconti, siamo anche comprensivi perché si trova ad avere in eredità un fardello che è oggettivamente abbastanza pesante.

Il nostro giudizio parte da una cattiva interpretazione delle richieste dell'Unione europea, che a nostro avviso da tempo ci chiedeva maggiore chiarezza nell'allocazione delle risorse pubbliche rispetto alla gestione di questo servizio. Per essere più chiari, sarebbe stato molto più opportuno definire una separazione tra i servizi a mercato, in cui oggettivamente una concorrenza era già in essere, e quelli sostanzialmente universali, che avevano bisogno di sussidi per essere garantiti nella loro essenziale continuità territoriale. La privatizzazione in questo senso è un elemento non ornamentale, ma sicuramente accessorio e conseguente: non era, insomma, il punto da cui necessariamente doveva partire questa operazione.

Non siamo stati né sorpresi, né entusiasti. Eravamo contenti quando nel preliminare di aggiudicazione è stato siglato l'accordo con le organizzazioni sindacali perché, nonostante avessimo detto che l'operazione non ci convinceva, essa arrivava in porto con la soddisfazione di tutti, venivano garantite le rotte e mantenuto il personale di servizio.

Ovviamente non ci ha sorpreso il giudizio dell'Unione europea, perché si inseriva nella traiettoria tracciata dalle richieste formulate anni prima circa la necessità oggettiva che non vi fossero sussidi e aiuti di Stato, che chiaramente non sono consentiti. Ci ha preoccupato un po' la coerenza e la correttezza delle procedure di gara: questo elemento è tutto da capire, ma è uno degli elementi d'indagine.

Francamente non ci ha nemmeno sorpreso l'irregolarità rispetto alle norme *antitrust*, perché – nei limiti oggettivi – siamo passati da un mercato in qualche forma aperto e concorrenziale a un mercato che oggettivamente, quando sarà affidato, sarà chiuso e caratterizzato da un monopolio per di più privato e sussidiato con provvigioni da parte dello Stato.

Ritengo pertanto che l'Unione europea faccia oggettivamente il suo mestiere e che probabilmente la chiave della soluzione – lo dico con par-

tiolare umiltà – forse parta anche dal riannodare in termini più costruttivi i rapporti con le istituzioni europee rispetto a questa vicenda. Dico questo perché probabilmente è importante non alimentare un certo senso di «impunità» che a volte, invece, si avverte su questa operazione. Non che si debba ricorrere a pene corporali, ma bisogna ammettere che si è sbagliato e che qualcosa non ha funzionato per il verso giusto. Probabilmente bisogna anche verificare in che modo i soggetti rispondono rispetto alle situazioni in cui si trovano.

Riconosco che il nostro è sicuramente un punto di vista limitato, di chi guarda la vicenda da una particolare angolatura, connotata peraltro da un certo *deficit* informativo e conoscitivo. Devo dire, però, che francamente non abbiamo letto molto bene – nonostante la legge lo consentisse e probabilmente le necessità lo richiedessero – la riconferma *sic et simpliciter* del dottor D'Andrea quale commissario straordinario anche per il prossimo anno. In effetti, la missione che il commissario D'Andrea aveva avuto dal Governo era condurre in porto l'operazione di privatizzazione; quello che si sta prospettando per i prossimi mesi è invece ben altro: è il «piano B». Non si tratta solo di verificare la possibilità di concludere l'operazione, ma di occuparsi invece, in una fase piuttosto calda, della gestione ordinaria di un importante servizio.

A questo proposito ci tengo a dire che siamo molto preoccupati per alcuni dati che ci sono stati forniti dal commissario D'Andrea nel corso di una precedente audizione in questa Commissione, a cominciare da quelli riferiti all'incidenza crescente del costo del carburante, per cui si è passati, da 65 milioni di euro per l'esercizio 2009, a una previsione di oltre 125 milioni per l'esercizio 2012. La nostra parte politica è fortemente preoccupata per la possibilità di garantire il servizio per tutto l'esercizio 2012, a fronte di un sussidio di circa 72 milioni, che lo Stato ha mantenuto invece costante.

Mi creda, signor Ministro, non ci siamo mai preoccupati troppo per i lavoratori del settore: pur sapendo che per essi non è previsto l'istituto della cassa integrazione, abbiamo sempre confidato sul fatto che, se mai vi fosse stato un problema per il personale – che peraltro non è stato mai paventato –, questo sarebbe stato ben rappresentato e per tempo dalle organizzazioni sindacali del settore, che sono ben strutturate e robuste.

La nostra preoccupazione principale è piuttosto quella di garantire il servizio e tutelare la continuità territoriale, soprattutto con le piccole isole: si tratta di garantire un diritto costituzionale e di non considerare nessuno come un cittadino di «serie B». Siamo preoccupati dunque per la tenuta di un servizio che oggettivamente – come lei ha detto, signor Ministro – è estremamente complesso, se si considera che in alcune fasi dell'anno e per alcune rotte si presenta fortemente redditizio, a differenza di quanto accade invece per altre rotte e per altri periodi dell'anno, in cui prestare quello stesso servizio diventa invece una rimessa incredibile.

Alla luce di queste considerazioni, riteniamo che sarebbe forse il caso di «navigare a vista», intensificando a tale scopo i rapporti con il Governo, anche sotto il profilo della trasmissione di dati e di informazioni,

così da riuscire a comprendere pure gli eventuali elementi di criticità. L'auspicio è anche quello che possano essere riannodati i fili e i rapporti con l'Unione europea, perché la sensazione che abbiamo è che qualcosa a quel livello sia saltato.

MATTEOLI (*PdL*). Signor Presidente, innanzi tutto voglio ringraziare il signor Ministro per la sintesi e per averci riferito fedelmente quanto è accaduto nella vicenda della privatizzazione di Tirrenia. Ritengo che ciò sia importante e non concordo assolutamente con quanto detto dal senatore Filippi. Purtroppo, il senatore Filippi non si è ancora reso conto che il Governo precedente non c'è più e continua a fare opposizione a un Esecutivo non più esistente. Questo mi pare ridicolo, se non addirittura infantile.

FILIPPI Marco (*PD*). Vista la reazione, probabilmente devo aver toccato qualche nervo scoperto!

MATTEOLI (*PdL*). Ritengo sia infantile continuare a parlare come se ci fosse ancora il Governo precedente.

Come il ministro Passera ha detto, il problema è molto complesso. Voglio ricordare che è stata l'Unione europea a richiedere al nostro Paese la privatizzazione di Tirrenia e che già il precedente Governo e lo stesso Governo Prodi avevano avviato questo tipo di operazione, curando i rapporti con i Presidenti delle quattro Regioni interessate e informando costantemente l'Europa sulle procedure. Siamo arrivati alla privatizzazione delle società del Gruppo Tirrenia, facendoci praticamente autorizzare per ogni passo dall'Europa, con la quale abbiamo sempre cercato di concordare il da fare.

Quanto alla continuità territoriale, se non sbaglio è previsto uno stanziamento di 176 milioni all'anno – anche a vantaggio dei privati che acquisiscono le linee – proprio per consentire di continuare a garantire i collegamenti anche verso le piccole isole. Anche da questo punto di vista è stato necessario ottenere l'autorizzazione dell'Europa, onde evitare di incorrere in una procedura d'infrazione per aiuti di Stato.

Quanto alla procedura di gara, se è stato abbastanza semplice arrivare a un accordo con la Regione Toscana, più complicato è stato farlo con la Campania dal momento che vi era una piccola fetta che riguardava anche il Lazio. Per quanto attiene invece alla Sicilia – che era interessata ad un'offerta che riguardava Tirrenia e Siremar insieme – il Presidente della giunta regionale ha richiesto espressamente ai Ministeri competenti e al Commissario straordinario di prevedere un'unica gara; il comportamento della giunta regionale siciliana è stato poi diverso rispetto a quanto richiesto, ma questo è un altro discorso.

Quella odierna è un'audizione; in questi casi, di norma, il Ministro svolge una relazione e i commissari pongono delle domande. Tuttavia, il taglio preso oggi dal dibattito – non per colpa mia ma perché anziché porre domande si è voluto affrontare il problema politicamente – mi co-

stringe a intervenire per chiarire alcuni passaggi, che peraltro sono già stati spiegati molto bene dal Ministro, quando ha descritto come si sono svolti i fatti.

Vorrei quindi rivolgere alcune domande al ministro Passera. A mio avviso noi – intendendo l'Italia – abbiamo tutti i documenti e le argomentazioni per poterci difendere nelle procedure di infrazione attualmente pendenti a livello comunitario contro il nostro Paese. Nei confronti dell'Europa è stato sempre tenuto un comportamento lineare sotto tutti i punti di vista e non è stato mai posto in essere alcun atto che gli uffici e la politica non abbiano concordato con essa; vi è stato cioè un via vai tra i Ministri competenti e l'Europa proprio per non incorrere in queste procedure. Siamo quindi nelle condizioni di poterci muovere tranquillamente. Vorrei sapere pertanto dal Ministro se il Governo intende far valere nei procedimenti attualmente pendenti presso le istituzioni europee tutti i contatti e le negoziazioni intervenuti in passato, perché vi sono tutte le possibilità per farlo.

Vorrei riprendere poi il problema, serio, sollevato dal collega Ladu relativo alla Sardegna, che è una grande isola, e alle piccole isole. I finanziamenti previsti dal precedente Governo e autorizzati dall'Europa avevano una durata – mi sembra (non sono Pico della Mirandola, correggetemi se sbaglio) – di tre anni. Il Governo dovrebbe riflettere sulla possibilità di prolungare tale termine, perché tre anni, probabilmente, non sono sufficienti per far sì che coloro che hanno vinto la gara possano affrontare questo problema. In sostanza, la domanda che rivolgo al signor Ministro è se si intende prolungare, magari fino a cinque anni, la durata di questi finanziamenti per garantire la possibilità ai traghetti di accedere alle piccole isole e, naturalmente, anche alla Sardegna.

SANNA (PD). Signor Presidente, innanzi tutto ringrazio il Ministro, poi vorrei esprimere un'opinione che potrebbe essere di utilità, qualora la gara dovesse andare male. Forse il prezzo che si paga per la messa a gara congiunta di flotta e sovvenzioni (questa è l'impostazione di gara che è stata prescelta) è troppo alto, a seguito dell'ingrippamento del meccanismo di gara determinato dalla presentazione di offerte da parte di grandi gruppi che hanno determinato problemi di concentrazione ai limiti dei livelli anti-concorrenziali, che l'Unione europea ha evidenziato e che non vuole si verifichino nelle rotte del Mediterraneo.

Probabilmente un po' di concorrenza nell'aggiudicazione delle sovvenzioni (cosa impossibile se si vendono insieme flotta e rotte) sarebbe stata molto utile nella prospettiva di un nuovo mercato del trasporto marittimo di merci e persone nel Mediterraneo e nell'Italia, che comprende la parte più significativa del traffico marittimo dal nord al sud del Mediterraneo stesso. Nella precedente audizione del commissario D'Andrea è stato ricordato che esiste una rotta di Tirrenia che collega Genova con Tunisi: questo indica effettivamente la distanza coperta e la congiunzione tra le sponde opposte del Mediterraneo.

Nella prospettiva di un cambiamento delle regole di gara, qualora non si giungesse al ridimensionamento di CIN nell'ambito del negoziato con l'Unione europea, il Governo dovrebbe prendere in serissima considerazione una prospettiva diversa, unitamente alla necessità di una revisione delle convenzioni di servizio. Certamente le convenzioni di servizio costituiscono un capitolo importante della gara perché vi è una promessa economica di circa 560 milioni di euro in otto anni all'aggiudicatario. In questo caso mi riferisco solamente alla parte relativa a Tirrenia navigazione, senza considerare le società regionali, mi riferisco dunque ai 72,68 milioni di euro all'anno per otto anni.

Le convenzioni sono certamente una parte significativa della gara, ma contengono anche, *in nuce*, il piano industriale di chi dovrà gestire quelle rotte e la loro frequenza, le condizioni e la qualità dei servizi. Esse rientrano quindi in un ragionamento di politica dei trasporti, che secondo me non è stato colto come opportunità. Mettendo infatti nella disponibilità di chi compra Tirrenia 560 milioni di euro per otto anni, si mettono conseguentemente a disposizione, scrivendo il contenuto delle convenzioni di servizio, molti capitoli di un piano industriale italiano sui trasporti marittimi, sia per le merci sia per le persone. Faccio un esempio: se si deve collegare il sud della Sardegna con una nave che impiega 14 ore per arrivare a Civitavecchia, si rinuncia al trasporto di molte merci per mare, quindi si ignora la prospettiva delle autostrade del mare e si fanno viaggiare le merci via terra dal sud al nord dell'isola. Potrei continuare aggiungendo tanti altri elementi.

Quello delle convenzioni di servizio è un capitolo fondamentale che il Governo dovrebbe riconsiderare, qualora si aprano spiragli nel negoziato tra CIN e Unione europea, anche in un'ottica di trattativa non più riservata a Ministero, CIN e Tirrenia. Si dovrebbe cioè ampliare la discussione anche ai soggetti istituzionali che sono stati per loro ammissione (contrastata rispetto alla versione del Ministero) pretermessi e ignorati quando fu approvato, nella primavera del 2010, il decreto relativo alle nuove convenzioni di servizio.

Due ultime osservazioni. Tempi più lunghi nella vendita di Tirrenia significano un prolungamento dell'Amministrazione straordinaria, che quindi non svolge unicamente il suo ruolo di garante della *par condicio* dei creditori e di una migliore allocazione sia della flotta sotto il profilo economico sia del bene-risorsa nazionale Tirrenia (questa è la funzione della legge Prodi in corso di applicazione) ma svolge anche un importante ruolo di compagnia di navigazione, fondamentale nello svolgimento dei servizi di trasporto pubblico.

Da questo punto di vista sarebbe forse necessaria un'attenzione molto più forte da parte del Ministero nello svolgimento del suo ruolo di indirizzo. In questo momento in Sardegna e nei mercati turistici toccati da Tirrenia per i servizi di trasporto, vi è il terrore che si possa ripetere il forte innalzamento delle tariffe verificatosi l'anno scorso e giustificato ufficialmente dall'aumento dei costi del carburante, aumento che non arrivò però al 120 per cento, come è invece avvenuto per il prezzo relativo ad

alcune tratte esercite. Si teme molto che ciò possa comportare una vera e propria dislocazione di flussi turistici in altri Paesi del Mediterraneo.

Sembra quindi del tutto contraddittoria la disposizione – che non ricordo a quale anno risalga – in base alla quale Tirrenia è autorizzata a lavorare con le tariffe concordate nelle convenzioni di servizio per tutto l'anno, tranne che nel periodo estivo, quello in cui evidentemente si intende mettere fieno in cascina per i conti grami del periodo invernale. Non ritengo che il sistema possa funzionare in questo modo perché così facendo si neutralizza completamente una funzione concorrenziale e calmieratrice dei prezzi: a tutti piace lavorare sulle rotte estive, a nessuno piace lavorare sulle rotte invernali.

Anche a questo aspetto il Governo dovrebbe rivolgere uno sguardo molto approfondito.

GALLO (*PdL*). Signor Presidente, intervengo solo per ringraziare il signor Ministro. In un certo senso, credo di dovergli anche delle scuse come membro di questa Commissione, perché purtroppo oggi, anziché essere concreti e arrivare a proposte risolutive, si tende a incrementare i dubbi facendo diventare i percorsi meno definiti. Bisognerebbe capire invece lo scopo dell'audizione per vedere in quale direzione si vuole procedere.

A me pare di aver capito, anche grazie all'opportunità di avere al mio fianco il già ministro Matteoli, che è inutile insistere su certi interrogativi per capire se le procedure di gara siano state fatte e bene. Interrogativi di questo genere vanno fuori direzione, mentre le dichiarazioni rese sul contatto continuo e sulle procedure concordate con l'Europa meritano la credibilità della persona che le rilascia oggi in questa sede e una credibilità più ampia nei confronti del Ministro dell'epoca.

Come a suo tempo il nostro Ministro ha detto in questa sede, credo che il rapporto tra l'Italia e l'Europa sia stato portato avanti e che anche gli altri problemi, come gli aiuti di Stato, siano legati alla continuità territoriale e alla necessità di garantire la soluzione di questo problema di vitale importanza per le popolazioni.

Sarebbe quindi opportuno prevedere una fase – il Governo dovrebbe avere questa funzione – in cui superare contrapposizioni di natura ideologico-politica e strumentali aventi solo uno scopo di parte, chiedendo la conclusione delle operazioni. Se il Governo ha operato secondo le indicazioni dell'Unione europea, che ci impone una privatizzazione affinché un'azienda che ha già fallito in quella direzione possa funzionare, se siamo in ritardo, dobbiamo solo porci il problema di accelerare le procedure con l'obiettivo di migliorare i servizi e servire le popolazioni. Altrimenti, si comincia a parlare un linguaggio in cui è difficile avere un interlocutore e dare delle risposte.

Crede che con il Governo in carica, che gode di una fiducia più ampia del precedente, si debbano mettere da parte le contrapposizioni che hanno caratterizzato una fase politica inconcludente proprio per la forzata contrapposizione. Si chiede inoltre di porre fine a un'operazione che deve



essere fatta affinché il pubblico cominci a interessarsi maggiormente della cosa pubblica e lasci al privato, passandogli la mano, tutto quello che può essere fatto al servizio dello Stato.

PASSERA, *ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. Come avete visto, ho preso appunti quasi su tutto, poi magari potremo ripercorrere le domande una ad una; dobbiamo tuttavia condividere una risposta complessiva che naturalmente non entra in nessun modo nel merito di quanto fatto nel passato.

Oggi siamo chiaramente di fronte a una situazione in cui molto probabilmente la soluzione proposta non sarà accettata dalla Comunità europea. Su questo mi sono impegnato anche direttamente (e i nostri Uffici hanno fatto il meglio), perché la filosofia di questo Governo e dei Ministeri che dirigo è di usare al meglio tutto quello che abbiamo trovato.

Questo *dossier* non è solo importante ma anche pressante dal punto di vista della tempistica; stiamo sostenendo e supportando la soluzione che era stata avviata e che era in corso di realizzazione, ma devo condividere con voi la sensazione ormai forte che verosimilmente essa non supererà il vaglio della Comunità. Questo non significa che dobbiamo ricominciare da capo, ma che dobbiamo cercare soluzioni che, usando al massimo quanto di buono è già stato avviato, permettano di superare quei problemi che, per quel che capisco – ma potrei sbagliarmi –, riguardano soprattutto l'eccessivo livello di concentrazione.

Sugli altri aspetti ho un'opinione meno precisa e dovremo aspettare di ricevere maggiori dettagli dagli Uffici della Commissione. Ad ogni modo, dobbiamo trovare una soluzione che riduca la concentrazione prevista da questa soluzione, perché credo non sia – e lo dico con dispiacere – nell'interesse di nessuno andare oltre e magari trovarci veramente in ritardo quando dovesse arrivare una decisione definitiva. Questa è una sensazione che vi trasmetto perché la sento con forza, essendomi impegnato anche personalmente.

Credo si possano tentare soluzioni correttive rispetto all'attuale impianto; nessuno si nasconde le implicazioni in termini di tempo, di occupazione e di altre difficoltà che avrebbe un eventuale «piano B» o «piano C», che consisterebbe nel ricominciare da capo, mettendo in gara le singole rotte; quindi sarebbe preferibile evitare questa strada. Pertanto, a noi, agli esperti e alle istituzioni che abbiamo coinvolto per avere un parere e dei suggerimenti, va la responsabilità di trovare una soluzione che dia il più possibile continuità a quello che è stato fatto finora, riducendo nel contempo le criticità che l'Europa non sembra essere intenzionata ad accettare.

Questa è la risposta in termini generali; vi fornirò alcuni elementi di dettaglio ma, con grande franchezza, nella mia risposta – per quanto noiosa – avevo cercato di inserire questo concetto. Non seguirò più l'ordine delle domande.

Era sorta una preoccupazione importante sulla durata degli stanziamenti e quindi sul rischio – che non si deve correre – di non avere i fondi

per un periodo sufficientemente lungo: per adesso gli otto anni del totale e i dodici delle società regionali dovrebbero assicurare una copertura.

Mi sento ora di leggere ad uso del senatore Ladu una nota sull'isolamento della Sardegna, atteso che mi sembra essere una sola la rotta sospesa ed eliminata.

Per quanto riguarda i collegamenti tra la Sardegna e il continente, appare opportuno ricordare che allo scadere delle vecchie convenzioni del 2008 la Tirrenia ha sempre assicurato gli stessi collegamenti di continuità territoriale, compatibilmente con i rigidi limiti di stanziamento annuali previsti per legge e con la disponibilità di mezzi navali.

A tal proposito occorre far presente che il reticolato dei servizi offerti dalla società Tirrenia risente ad oggi del grave sinistro della Florio. Proprio per permettere i lavori di riassetto della Florio e la sua sostituzione con la motonave Clodia, che operava il collegamento Genova-Olbia-Arbatax, il Commissario è stato costretto alla sospensione temporanea della linea. Tale collegamento sarà ripristinato al termine dei lavori alla suddetta motonave, probabilmente a fine marzo e comunque prima delle festività pasquali.

A tale situazione si è sommato l'incidente della motonave Sharden. Per far fronte a questa emergenza, nell'ambito dei suoi specifici poteri, il Commissario straordinario ha disposto il trasferimento della nave Bithia dalla linea Napoli-Palermo alla linea Civitavecchia-Olbia, in sostituzione della Sharden. A sua volta, la nave Bithia è stata sostituita da una nave di tipo «Strade» che è stata distolta dalla Civitavecchia-Cagliari. Pertanto, ad oggi, la Civitavecchia-Cagliari è coperta da una sola nave e ha frequenza trisettimanale anziché giornaliera, mantenendo comunque i due approdi settimanali ad Arbatax. Il Commissario straordinario ha comunicato all'amministrazione che tale scelta era la più coerente, in quanto la linea Civitavecchia-Cagliari è caratterizzata da un ridotto numero di passeggeri, circa 50-70 per ogni viaggio, contro i 350-400 della Civitavecchia-Olbia.

Appare opportuno evidenziare che nel periodo di frequenza ridotta sulla linea Civitavecchia-Cagliari, la Tirrenia ha praticato lo sconto del 50 per cento sui biglietti per i passeggeri e per i mezzi, proprio per venire incontro all'utenza, registrando un ampio consenso e l'aumento della media dei passeggeri e delle auto trasportate. Tale situazione eccezionale dovrebbe tornare alla normalità con il rientro in esercizio del traghetto Florio, previsto entro marzo o aprile.

LADU (*PdL*). Le linee sospese del tutto sono due: quella della Sardinia Ferries e l'altra della Tirrenia, mentre quella per Cagliari è stata dimezzata.

PASSERA, *ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. Senatore Ladu, ho spiegato le ragioni del dimezzamento. Nessuno nega il problema e le difficoltà connesse. Stiamo parlando sicuramente di una situazione di disagio – anche se il discorso di Sardinia Fer-

ries esula dal perimetro di Tirrenia – e a questo disagio sappiamo comunque di dover far fronte, nei limiti del possibile.

Per quanto riguarda il tema – che è stato richiamato da tutti – dell'importanza del rapporto con l'Unione europea e, in particolare, con la Commissione europea, c'è sicuramente da investire molto a questo livello, perché in molte situazioni un rapporto forte con l'Europa può consentire di risolvere parecchi problemi.

Quanto alla privatizzazione, ci tengo a precisare che non si può dire di certo che l'intera operazione non abbia funzionato, visto che, nel caso della Toremar ad esempio, tutto si è poi risolto per il meglio.

Il senatore Sanna ha fatto menzione della tratta Genova-Tunisi: ci tengo a chiarire che non ci sono in questo caso sussidi in ballo. In ogni caso è evidente che, nel momento in cui si dovesse arrivare al «piano C», al quale anche il senatore Ranucci ha accennato, si dovrà discutere, non solo delle singole rotte, ma anche delle convenzioni, perché di fatto – come dice giustamente il senatore Sanna – si tratta di mettere all'asta un servizio con determinate caratteristiche, frequenze, portate e velocità. Non c'è dubbio, quindi, che a monte debbano essere fatte delle scelte con le quali cercare di ottimizzare i costi e il servizio. È chiaro però che anche in questo caso, laddove non riuscissimo a far passare in un modo o nell'altro l'attuale impianto, bisognerà comunque tornare sulla questione.

Voglio infine ricordare al senatore Sanna che nel mese di agosto il servizio è stato liberalizzato forzatamente dalla Commissione europea, secondo la quale in quel mese il mercato può essere considerato completamente libero, con la conseguenza che gli operatori applicano le tariffe di mercato. In ogni caso, l'impatto di quanto è accaduto è stato chiaramente molto rilevante.

Concludo dicendo che – come è emerso anche dalla relazione che ho svolto – da parte del Ministero non c'è l'intento di entrare in alcun modo nel merito della vicenda, salvo registrare esattamente ciò che è stato fatto. Bisogna tuttavia prendere atto di una situazione probabilmente diversa e di un cambio di idee rispetto a quanto era stato rappresentato: tutto ciò rende di fatto oggi non percorribile la soluzione inizialmente ipotizzata, e questo costituisce un significativo problema.

PRESIDENTE. Rinnovo i ringraziamenti al ministro Corrado Passera e ai suoi collaboratori e dichiaro conclusa l'audizione.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 16,15.*

