



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 7

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

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

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

371^a seduta (antimeridiana): mercoledì 22 febbraio 2012

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E**Audizione delle organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 8, 11 e <i>passim</i>	* LEONE	Pag. 4, 13
FILIPPI Marco (PD)	7, 14	NASSO	3, 9, 11
LADU (PdL)	9	* PATIMO	5, 11
RANUCCI (PD)	6		
* SANNA (PD)	7, 11		

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-SI-PID-Il Buongoverno-FI: 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.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per la FILT-CGIL Franco Nasso, Guido Barucci, Massimo Ercolani e Roberto Luvini, per la FIT-CISL Giovanni Olivieri e Beniamino Leone e per la UILTRASPORTI Angelo Patimo e Agostino Falanga.

I lavori hanno inizio alle ore 8,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione delle organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sul trasporto marittimo e sulla continuità territoriale, sospesa nella seduta pomeridiana del 12 ottobre 2011.

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

È oggi prevista l'audizione di rappresentanti delle organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI. Sono presenti, per la FILT-CGIL, il signor Franco Nasso, il signor Guido Barucci, il signor Massimo Ercolani e il signor Roberto Luvini; per la FIT-CISL, i signori Giovanni Olivieri e Beniamino Leone; per la UILTRASPORTI, i signori Angelo Patimo e Agostino Falanga.

Ringraziamo i nostri ospiti per la disponibilità dimostrata. L'audizione odierna fa seguito a precedenti audizioni svoltesi a partire da marzo 2011 e poi proseguite nel giugno, nel settembre e nell'ottobre dello stesso anno. Penso di poter dire che stiamo seguendo la vicenda Tirrenia con molta attenzione, per le sue implicazioni di tipo occupazionale, gestionale e quant'altro.

NASSO. Presidente, vi ringraziamo per questo incontro. Vorremmo anzitutto esprimere una forte preoccupazione per quanto sta accadendo in relazione alla vicenda Tirrenia. Qualche mese fa abbiamo sottoscritto un accordo sindacale, che consideriamo importante, con la CIN e con il commissario straordinario.

Come ci è stato spiegato, la procedura di vendita della Tirrenia è sottoposta al vaglio della Commissione europea. Le notizie – che non sono ufficiali perché non vi è stato un tavolo formale ma che risultano comunque confermate dalle diverse fonti a nostra disposizione – dicono che la Commissione europea sarebbe orientata a pronunciarsi negativamente

sulla procedura di vendita, ferme restando le condizioni alla base delle rassicurazioni da noi ricevute (a suo tempo anche dal Governo) ed i contenuti dell'accordo stesso.

Noi riteniamo che il Governo italiano debba intervenire con maggiore attenzione su questa vicenda, che rischia di precipitare. Abbiamo ascoltato sia il commissario straordinario sia la CIN per le vie brevi, come si usa dire in queste circostanze, e siamo molto allarmati perché se non è possibile una correzione per limitare la cosiddetta posizione dominante nel cabotaggio italiano di CIN e degli armatori che dovrebbero rilevarla, le conseguenze non solo sul piano sociale, ma anche a livello di impatto sul sistema dei trasporti saranno imprevedibili.

Ora, poichè la gara, secondo gli elementi a nostra disposizione, si è svolta regolarmente e l'azienda continua ad essere in una situazione di gestione commissariale, segnaliamo a questa Commissione che vorremmo che il Governo ricevesse indicazioni più forti di attenzione su questa vicenda, che rischia di avere a breve, là dove non chiarita, notevoli ripercussioni di carattere sociale che non rientrano nell'ambito sindacale.

Ricordo brevemente che abbiamo a che fare con un'azienda i cui dipendenti provengono tutti da Torre del Greco, cioè da una situazione territoriale di grande difficoltà dal punto di vista occupazionale e dobbiamo evitare che questa situazione porti a trasmettere messaggi che potrebbero risultare anche per noi non governabili.

Stiamo parlando comunque con persone, quali gli onorevoli senatori che ci ascoltano, che conoscono alla perfezione tutta la vicenda e concludo quindi il mio intervento. Sarà poi nostra cura, dopo la discussione di questa mattina, farvi avere un documento unitario nel quale chiariremo meglio queste nostre preoccupazioni. Sottolineiamo comunque questa situazione di allarme, che non viene percepita solo dai sindacalisti bensì anche dai lavoratori interessati, che non riescono a vedere la fine di questa vicenda.

LEONE. Presidente, mi associo ai ringraziamenti espressi dal collega Nasso per l'invito, al quale abbiamo risposto con l'intervento di una delegazione piuttosto corposa, posto che questo è un problema al quale ci stiamo applicando ormai da quasi tre anni.

Voglio ricordare che questa privatizzazione parte con una gara verso la quale non poche furono le nostre preoccupazioni (come penso anche le vostre). Il processo di privatizzazione comporta dei risvolti importantissimi di carattere sociale (per rafforzare la dichiarazione del collega Nasso). Tale aspetto è talmente importante che CGIL, CISL e UIL hanno proclamato uno sciopero per il 1° marzo che riguarda, oltre ad altre tematiche, proprio quanto sta accadendo nella vicenda Tirrenia. Sottolineo anch'io il dramma sociale che potrebbe causare un mancato interesse da parte del Governo rispetto alla Commissione europea per definire il passaggio conclusivo della vendita.

Voglio inoltre sottolineare lo sforzo che il sindacato ha fatto in relazione alla mancata applicazione dell'articolo 2112 del codice civile, argo-

mento del quale parleremo nel documento che elaboreremo dopo questa riunione. Abbiamo combattuto per convincere i lavoratori ad accettare la mancata applicazione dell'articolo 2112 del codice civile rispetto alla procedura di cessione di ramo d'azienda, raggiungendo un accordo in base al quale, in qualche modo, non viene applicata una continuità in termini pieni, sia occupazionali sia contrattuali. Sembrava quindi che avessimo definito il passaggio, per una volta senza creare disagi, e nei confronti dei cittadini (evitando scioperi per risolvere il problema) e nei confronti dei lavoratori (sia di Tirrenia che di CIN).

Temiamo perciò che vengano vanificati gli sforzi da noi congiuntamente messi in campo per definire la questione, proprio perché non si riesce a capire se il Governo sia o meno in condizione di convincere l'Europa che per quanto riguarda l'aspetto occupazionale e salariale non c'è una continuità, così come ci hanno fatto intendere nelle riunioni informali, ma che è stato invece compiuto uno sforzo davvero notevole, sia da parte del sindacato che di Tirrenia, per provare a dare un segnale di discontinuità. Non vorremmo che venisse vanificato il lavoro svolto finora.

Concludo rimarcando la nostra necessità, in qualità di organizzazioni sindacali, di un confronto con il Governo anche sul tema Tirrenia, confronto che fino ad oggi non è stato concesso e rispetto al quale – come ho detto – è stato proclamato uno sciopero dei trasporti per il 1° marzo. Non ci sembra giusto vanificare i nostri sforzi. Occorre un chiarimento del Governo sulle procedura che l'Europa adotta, o sta provando ad adottare, nei confronti della vendita di Tirrenia.

PATIMO. Signor Presidente, a nome della UILTRASPORTI la ringrazio per averci dato la possibilità di evidenziare taluni aspetti di questa ormai logorante situazione che si è creata in riferimento alla cessione della Tirrenia.

Mi unisco alle considerazioni fatte dai colleghi che mi hanno preceduto; tuttavia, vorrei sottolineare alcuni aspetti abbastanza singolari di questa vicenda, che si protrae oramai da tre anni e che ci ha visti impegnati a tutti i livelli. Si tratta di una situazione che ha coinvolto oltre 1.700 lavoratori tra marittimi naviganti e personale amministrativo a terra. Si tratta di lavoratori provenienti tutti – lo sottolineo – da Regioni del Sud Italia ad alta densità di popolazione marittima: la Campania, la Sicilia, la Puglia.

Nella situazione di estrema crisi che il settore del traffico internazionale marittimo sta attraversando, e che ha comportato un alto tasso di disoccupazione, la vicenda Tirrenia rischia di peggiorare ancor di più le condizioni di questi lavoratori, generando un'esplosione di inquietudine sociale che sarà difficile per noi controllare. Questo, perché trattasi di un'azienda che fino a poco tempo fa trasportava 3 milioni di passeggeri e 1 milione di auto all'anno, con una flotta di 25 navi. Successivamente agli interventi della legge Marzano, le navi sono diventate 17 o 18, con la vendita di sei traghetti veloci, della nave Domiziana, e la soppressione di alcune linee di trasporto come la Bari-Durazzo. L'amministrazione

straordinaria ha quindi avuto la possibilità di operare tutti gli interventi necessari per permettere all'azienda di continuare la sua attività di impresa, ovvero di svolgere il ruolo che occupa nel trasporto per i servizi essenziali e per garantire la continuità territoriale.

Ciò che è singolare in tutto questo è che, proprio nel momento in cui, dopo tre anni di continue e logoranti trattative con la Tirrenia, con il Governo e con l'amministrazione straordinaria, si giungeva, il 28 novembre 2011, all'accordo di consultazione previsto dalla legge n. 428 del 1990, iniziavano a circolare voci sui procedimenti intentati dall'Unione europea intorno al gruppo Tirrenia. In particolare, il deferimento dell'Italia alla Corte di Giustizia di Bruxelles per il mancato recupero degli aiuti di Stato dal 2007 ad oggi; una seconda indagine sulla correttezza della gara che ha portato CIN ad acquisire in termini di cessionario l'azienda; una terza indagine dell'*Antitrust* europea, che rispetto alle precedenti è senz'altro la più preoccupante. Ribadisco che è abbastanza singolare che queste indagini (capisco la terza ma non le altre due) siano venute fuori all'improvviso, nel momento in cui si sottoscriveva l'accordo.

RANUCCI (PD). Signor Presidente, ringrazio i rappresentanti delle organizzazioni sindacali per la relazione svolta. Bisogna dare atto che, sin dall'inizio della procedura, la nostra Commissione si è preoccupata della situazione della Tirrenia, che costituisce un patrimonio nazionale soprattutto perchè il lavoro che in questi anni ha svolto non è stato soltanto un lavoro di trasporto ma di vera e propria continuità territoriale con le isole maggiori e minori. La nostra preoccupazione è sorta nel momento stesso in cui abbiamo capito che la procedura di gara poteva comportare una serie di problematiche, come il signor Patimo ha esposto nella parte finale del suo intervento, soprattutto in riferimento al fatto che c'era facilità nell'acquistare un'azienda mettendo sul mercato gli aiuti di Stato bancabili. Questo è stato uno dei primi aspetti che abbiamo sottolineato.

Lei ha parlato dell'indagine sugli aiuti di Stato, dell'indagine sulla correttezza della gara e dell'indagine dell'*Antitrust*, avviate improvvisamente nel novembre 2011, quando ormai la gara era vinta. Cosa volete sottintendere rispetto ad un'operazione di questo tipo? Parlate di correttezza della procedura perché hanno partecipato soltanto imprese di navigazione italiane e nessuna europea?

L'impegno che dobbiamo prendere è sicuramente quello di difendere la Tirrenia, il trasporto e la continuità territoriale. Noi infatti conosciamo la Tirrenia dal punto di vista dell'immagine più che altro d'estate, in prossimità delle vacanze, quando è su tutti i giornali. Eppure, la Tirrenia ricopre un ruolo molto più importante d'inverno, per la Sardegna, per la Sicilia e soprattutto per le isole minori, che molto spesso non hanno alcuna possibilità di avere una continuità territoriale se non attraverso la Tirrenia. Mi preoccupa molto che i dipendenti siano concentrati a Torre del Greco, che è una grande città marinairesca del nostro Paese; bisognerà dare risposte abbastanza concrete e soprattutto chiedere un impegno al Governo af-

finché affronti questo problema nell'immediato perché non possiamo permettere, in una situazione di agitazione così importante, che si possano sommare due tensioni, quella dei lavoratori e quella di coloro che usufruiscono del trasporto, ovvero degli abitanti delle isole che hanno necessità di avere una continuità territoriale.

SANNA (PD). In diversi interventi si è fatto riferimento all'accordo di consultazione tra sindacati, Tirrenia e CIN. Posto che faremo questa domanda anche al commissario straordinario, vorrei sapere da voi a che titolo CIN ha partecipato alle trattative, dal momento che non è aggiudicataria formale ma preaggiudicataria. Se l'*Antitrust* europea dicesse – come forse farà – che si è creata una posizione dominante, e che quindi la gara deve essere ripetuta, quell'accordo non sarà più valido, ma ho qualche dubbio persino sul fatto che dovesse essere messo in piedi.

In considerazione dell'allungamento dei tempi per il trasferimento della responsabilità gestionale di Tirrenia, vorrei sapere se siete stati coinvolti da parte dell'amministrazione straordinaria nell'organizzazione del lavoro, che nel frattempo continua a rendere Tirrenia una grande società che garantisce il cabotaggio e il trasporto marittimo delle persone e delle merci. Quando Tirrenia verrà venduta, dovrà essere venduta bene, ma dovrà altresì restare una grande impresa industriale e armatoriale.

In questi lunghi mesi (perché ormai l'amministrazione straordinaria dura da più di un anno), i sindacati sono stati coinvolti nell'organizzazione del lavoro e nella ristrutturazione delle rotte, che pure in qualche modo si sta facendo per gli eventi fortunosi anche recentemente verificatisi?

FILIPPI Marco (PD). Vorrei fare alcune osservazioni. Non mi rivolgerò, però, alle organizzazioni sindacali, che ovviamente ringrazio per le preoccupazioni che hanno espresso e alle quali voglio dire che, da questo punto di vista, le loro preoccupazioni sono anche le nostre.

Mi rivolgo invece a lei, Presidente. Tutte le volte le rinnovo questa osservazione, ma vorrei fosse chiaro che questa Commissione non si è mai caratterizzata, soprattutto per quanto riguarda il mio Gruppo, né per spirito polemico né per speculazioni su errori che possano essere stati commessi. Neanche in questa fase, quindi, dirò che noi ve l'avevamo detto, anche se, oggettivamente, Presidente, noi ve l'avevamo detto. Fin dall'inizio avevamo espresso perplessità sia dal punto di vista della procedura legale sia dal punto di vista della procedura di privatizzazione. Lo abbiamo detto in tutti i modi e in tutte le sedi.

Non si può realizzare una privatizzazione e, soprattutto, non si può dare conto di indicazioni dell'Unione europea che non corrispondono assolutamente alla verità, perché questa non è la privatizzazione che l'Unione europea ci chiedeva di attuare.

Vi era, infatti, la necessità preliminare di distinguere – questo sì – i servizi universali, che necessariamente dovevano essere sostenuti, dai servizi al mercato. Quello che invece si è poi determinato è stato tutt'altro. Noi abbiamo più volte denunciato che rispetto a una preesistente situa-

zione di mercato concorrenziale, o comunque aperto, tra soggetti pubblici e soggetti privati, abbiamo di fatto sostituito una condizione di monopolio da parte di un soggetto privato – questo è il punto – o comunque stavamo andando in questa direzione.

Purtroppo, le indagini dell'Unione europea per certi versi erano inevitabili. Mi riferisco soprattutto alla vicenda degli aiuti di Stato perché, quando si chiede di attuare una misura e ne viene attuata sistematicamente un'altra (e noi lo abbiamo denunciato in tutte le forme), è evidente che ad un certo punto i nodi vengono al pettine. Lo stesso dicasi per la posizione dominante. Noi abbiamo sottolineato tali problemi fin dall'inizio.

Presidente, nelle mie parole non vi è assolutamente alcun intento polemico, ma un semplice richiamo a quanto abbiamo sempre detto. Nella seduta pomeridiana di oggi audiremo il commissario straordinario D'Andrea e porremo direttamente a lui alcune domande, che gli avevamo già posto nella precedente audizione, relative alla possibile esistenza di un piano B. Noi avevamo comunque previsto che la gara non andasse a buon fine e, in previsione di tale evenienza, abbiamo sempre anteposto le ragioni e le priorità del mantenimento dei collegamenti, soprattutto per i servizi alle piccole isole, in termini di continuità territoriale, sapendo che l'esistenza delle organizzazioni sindacali avrebbe sicuramente ben tutelato l'aspetto dell'occupazione e del lavoro. Oggi, tale elemento diventa una nostra preoccupazione. Chiederemo pertanto al commissario D'Andrea quali siano le ipotesi riguardo ad un possibile piano B. Gli chiederemo quali siano, venendo meno la gara, le procedure e le azioni che la Compagnia italiana di navigazione intende mettere in atto. Soprattutto, gli chiederemo quali siano gli aspetti organizzativi che riguarderanno il prossimo periodo estivo, quello che maggiormente ci preoccupa.

In conclusione, Presidente, ascolteremo il commissario straordinario e interloquremo con lui, ma è necessario che il Governo si assuma degli impegni. A tal riguardo, le organizzazioni sindacali hanno assolutamente ragione. Abbiamo sostenuto tale posizione già davanti al precedente Governo e a maggior ragione avanziamo tale richiesta al Governo attuale. Chiediamo pertanto di audire in questa sede sia il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (che tuttavia come competenza sulla procedura di gara ha sicuramente una posizione *a latere*) sia, in particolare, il Ministro dell'economia e delle finanze, che è il soggetto titolare sia della nomina del commissario straordinario sia della responsabilità per quanto riguarda la procedura di gara.

PRESIDENTE. Senatore Filippi, raccolgo volentieri la sua sollecitazione. Sarà cura degli Uffici contattare immediatamente i vice ministri Grilli e Ciaccia o, se disponibile, il ministro Passera per disporre le loro audizioni.

Faccio notare che quando è stata avviata questa procedura di vendita – le cui modalità, anche secondo la mia opinione, possono essere ritenute discutibili – da parte di alcuni è stata sostenuta la validità e la linearità della stessa. Le previsioni riferite all'interlocutore europeo evidentemente

non erano puntuali: ne prendiamo atto. Non voglio sottrarre spazio al dibattito, nel corso del quale mi riservo di intervenire. Non dimentichiamo, però, che l'oggetto in questione è un'azienda di Stato che ha accumulato un enorme *deficit*, un *deficit* che non è più supportabile per le casse dello Stato.

LADU (PdL). Presidente, anch'io ringrazio i sindacati perché ci danno l'opportunità di chiarire alcune questioni riguardanti la Tirrenia. Devo riconoscere che fin dall'inizio della procedura di privatizzazione della Tirrenia sono sorti moltissimi dubbi. Abbiamo visto qual è la posizione della Commissione europea, che sta entrando nel merito della vicenda. Vorrei capire anch'io quale sia stata – dal primo momento – la posizione del sindacato (perché mi pare che il sindacato abbia condiviso l'intera operazione) e se il sindacato, dopo queste prese di posizione da parte della Commissione europea, sia stato convocato dal commissario straordinario e dalla stessa CIN.

Vorrei conoscere la situazione, fermo restando che c'è molta preoccupazione da parte dei territori interessati per quanto riguarda il servizio della Tirrenia e la continuità territoriale. Considerato il fatto che la stagione estiva si sta avvicinando e che siamo in una situazione di totale indeterminazione, alcuni territori interessati, come ad esempio la Regione Sardegna, si stanno organizzando in proprio, perché non credono più nell'operazione di privatizzazione della Tirrenia. Vorrei capire, quindi, quale sia l'esatta situazione.

Infine, si è detto che c'è forte preoccupazione per quanto riguarda il personale della Tirrenia, circa 1.500 lavoratori tra personale navigante e personale a terra. Io, però, vorrei anche comprendere in base a quali criteri vengano selezionati questi dipendenti, perché mi sembra che essi siano reclutati solo in alcune zone e non in tutte quelle dove la Tirrenia svolge il suo servizio. Siccome da parte di alcune Regioni, in particolare della Sardegna, vi è sempre stata una continua lamentela circa le modalità di reclutamento del personale e il fatto che ciò non avvenisse in ugual misura in tutte le Regioni interessate, vorrei dei chiarimenti al riguardo.

NASSO. Presidente, intervengo brevemente, anche se le questioni poste sono numerose. Anzitutto, rispondendo a una delle ultime domande, vorrei ricordare che il sindacato ha partecipato alle sedi negoziali a seguito di una dichiarazione di insolvenza dell'azienda Tirrenia e che non siamo davanti a un normale processo di privatizzazione. Questa è un'azienda in stato di insolvenza e, quindi, si negozia sottostando alle condizioni alle quali si è obbligati. C'è un'azienda che sta per fallire e il sindacato, nel rispetto delle leggi dello Stato e dei decreti del Governo, negozia in quelle condizioni.

Questo è il motivo per cui sedevamo al tavolo di confronto e questo è il motivo per cui vi sedeva la CIN. Abbiamo agito basandoci su quanto avvenuto per Alitalia e per altre aziende che sono sottoposte a normative di quel tipo. Noi abbiamo negoziato una procedura di trasferimento a se-

guito di una gara che, a quanto ci risulta, è stata espletata; il commissario straordinario vi spiegherà meglio. Per quanto ne sappiamo, era una gara europea e un solo gruppo aveva le caratteristiche per partecipare o comunque ha deciso di intraprendere l'avventura. I sindacati quindi hanno trattato con l'unico soggetto che ha partecipato, almeno fino ad oggi, salvo eventi clamorosi che speriamo non avvengano.

Riguardo al tema delle risorse e della continuità territoriale, secondo la mia opinione, pur non essendo un esperto in materia, se non c'è un gruppo armatoriale in grado di fare sinergia con altre attività, dovendo garantire quei servizi sotto convenzione, questo non è proprio un affare. Basta dare un'occhiata ai collegamenti durante i mesi di gennaio, febbraio e marzo, per rendersi conto che le navi sono vuote; la continuità territoriale costa. Se questa situazione venisse messa in discussione, gli armatori privati si farebbero avanti solo d'estate, quando c'è un minimo di convenienza nel garantire i collegamenti, mentre nei periodi invernali la gente si troverebbe a dover far fronte da sé agli spostamenti. Non siamo in presenza di un *business* su cui ci si butta.

La dichiarazione dello stato di insolvenza di Tirrenia desta preoccupazione. Il fatto che una compagnia armatoriale costituita per l'occasione rilevi Tirrenia non ci lascia comunque del tutto tranquilli rispetto al fatto che tutto il lavoro e tutti i collegamenti per le isole in questa parte del Mediterraneo saranno garantiti. È chiaro che verranno operate razionalizzazioni. D'altra parte, CIN è stato l'unico soggetto a partecipare alla gara, altri non se ne sono visti, oppure si trattava di cordate più o meno raffazzonate.

Per rispondere alle domande che sono state poste, noi abbiamo partecipato alle sedi di confronto previste dalla normativa vigente. Nel momento in cui hanno iniziato a circolare voci sulle procedure intentate dalla Commissione europea circa una posizione dominante di CIN, i sindacati hanno chiesto chiarimenti alla compagnia, la quale ci ha risposto che sono in corso verifiche volte a valutare se le indicazioni dell'Unione europea possano essere rispettate, ovvero se CIN possa restare il soggetto che completa l'operazione d'acquisto.

Quando a novembre siamo giunti all'accordo, abbiamo fatto tutto secondo la normativa vigente, e non ci siamo pentiti di averlo fatto perché quella era l'unica strada da seguire: il passaggio del personale dall'azienda in stato di insolvenza all'unico soggetto imprenditoriale presente in quel momento, provvisoriamente aggiudicatario.

In merito alla provenienza del personale, vorrei sottolineare che i marittimi impiegati presso Tirrenia provengono dalle zone del Paese che hanno la più forte tradizione marittima e scuole professionali che formano le figure richieste dalle compagnie. Ricordo che anche le navi che effettuano i collegamenti tra la Sardegna e la penisola per conto della Regione Sardegna impiegano personale in massima parte non di origine sarda, in quanto l'isola non offre sufficiente personale reclutabile. Questa è la condizione della marineria italiana. Tra l'altro, andando anche al di là della vicenda Tirrenia, vorrei ricordare agli onorevoli senatori che i sindacati

insistono da molto tempo circa la necessità che lo Stato investa in formazione professionale per i giovani di questo Paese, che hanno grandissime difficoltà occupazionali, in quanto nella marineria si registra una carenza di personale qualificato. Nonostante la crisi, infatti, tante sono le difficoltà di reclutamento di personale italiano sulle navi che solcano i mari del mondo, soprattutto per quanto riguarda gli ufficiali e la parte tecnica.

SANNA (PD). Il commissario straordinario vi ha convocati riguardo alla gestione del personale?

NASSO. Il commissario opera una gestione molto particolare; non è un capo d'azienda né faceva l'armatore; si trova in una situazione straordinaria, che si sta protraendo più di quanto si fosse immaginato all'inizio.

I sindacati sono stati consultati in merito ad alcune questioni (ad esempio, qualora una nave si ferma perché c'è un problema di revisione e bisogna operare riduzioni temporanee del personale), tuttavia le modalità ordinarie delle relazioni sindacali non si applicano. Quella del commissario non è una gestione ordinaria di un'azienda, anche dal punto di vista dei bilanci, quindi il rapporto con il commissario è molto particolare. Per intenderci, non facciamo contratti né attività ordinaria, come funziona normalmente.

PRESIDENTE. La ringrazio per la chiarezza e per la concretezza.

PATIMO. Signor Presidente, intervengo per chiarire alcuni aspetti di questa vicenda sulla quale si rischia di trasmettere informazioni non completamente corrette. Non vorrei dare l'impressione di peccare di becero provincialismo. Stiamo parlando di un problema che non riguarda una città o un paese marinarisco, bensì di un problema che investe intere Regioni: la Sardegna, la Sicilia, la Puglia, la Campania, la Calabria. Questo è l'aspetto più inquietante della questione: investe intere Regioni, del Mezzogiorno aggiungo io.

Riguardo al personale, senatore Ladu, è vero che non si registra un alto tasso di presenza di sardi all'interno degli organici della Tirrenia, però è altrettanto vero che la popolazione sarda marittima ha fatto delle scelte precise. Mi riferisco alla Saremar, la società regionale che svolge servizi di trasporto pubblico essenziali e continuità territoriale curando i collegamenti fra la Sardegna e le isole minori. Optando per la Saremar i marittimi sardi scelgono di stare vicino alle famiglie, di fare una vita più regolare rispetto a chi fa *short sea shipping*, ovvero il cabotaggio a corto raggio, per il collegamento della penisola con le isole maggiori, che implica un impegno più pesante.

Detto questo, vorrei fare una precisazione rispetto alle questioni poste dal senatore Ranucci. Per cercare di capire qual è stato il ruolo del sindacato all'interno di questa vicenda bisogna scindere due periodi: quello che ha preceduto l'amministrazione straordinaria e quello durante la medesima. Il ruolo del sindacato, in riferimento alle relazioni indu-

striali all'interno di questo confronto, con l'amministrazione straordinaria viene in parte a cambiare, perché non abbiamo la capacità di utilizzare in maniera concreta ed efficace tutti gli strumenti che ci sono legittimi e congeniali per confrontarci efficacemente con la controparte, trattandosi di una azienda in amministrazione straordinaria, ai sensi della legge Marzano.

Voglio specificare, però, un aspetto abbastanza singolare, che ci ha caratterizzato, come CGIL, CISL e UIL, nel periodo precedente all'amministrazione straordinaria. Non potendoci opporre a un processo di privatizzazione impostoci dall'Unione europea e impostoci poi dal Governo italiano (almeno questa era la vulgata diffusa), e non potendoci opporre a questo tipo di politica, abbiamo cercato di assumere una posizione per la quale i concorrenti alle gare di assegnazione dovevano, in qualche modo, presentarsi in maniera tale da non apparire come imprese e armatori concorrenti di Tirrenia, all'interno dello stesso mercato, perché si sarebbe scatenato senz'altro quanto è poi accaduto.

Abbiamo sempre assunto questa posizione, in varie occasioni. Le gare dovevano essere aperte a nuovi imprenditori perché i rischi che si correvano erano due, uno più pericoloso dell'altro. Il primo rischio era quello per cui, se le imprese in gara erano imprese concorrenti, la finalità ultima di un armatore privato diventava quella di impadronirsi non delle navi della Tirrenia, ma delle rotte della Tirrenia. E potete immaginarne gli effetti.

L'altro effetto, altrettanto disastroso, era quello del cosiddetto spezzatino della Tirrenia. Le linee e le navi rimanevano, ma veniva a mancare l'unicità dell'azienda, circostanza che non ci metteva poi nelle condizioni di assumere una posizione contrattuale tale da determinare risultati soddisfacenti.

Per rispondere alla domanda del senatore Sanna sulla CIN, va precisato che la CIN ha partecipato alle riunioni per conseguire il risultato sull'accordo di consultazione perché è la procedura legislativa a prevederlo. L'articolo 47 della legge n. 428 del 1990 prevede la presenza, al tavolo della trattativa e della consultazione, dell'azienda cedente, dell'azienda cessionaria (in questo caso la CIN) e delle organizzazioni sindacali. Noi siamo addivenuti ad un accordo, responsabilmente e consapevolmente, all'interno di un'atmosfera, di un clima e di una condizione per la quale il rischio per questi 1.700 lavoratori era grandissimo.

Come diceva giustamente il collega Leone, nella continuità contrattuale e nel passaggio tra il cedente e il cessionario, noi abbiamo compiuto qualche sacrificio e qualche rinuncia, dimenticando il disposto dell'articolo 2112 del codice civile, che prevede la continuità contrattuale (e quindi occupazionale e reddituale). Il rischio che si correva era quello della procedura fallimentare e, pertanto, non vi erano altre soluzioni.

Per questo motivo, Presidente, noi auspichiamo che il Governo e il presidente Monti si facciano carico di queste problematiche in Europa, perché è quantomeno sospetto questo atteggiamento schizofrenico dell'Unione europea, che in un primo momento ci impone la privatizzazione (e

io insisto che questa è la vulgata e questo il clima che si viveva) e poi comincia a porre una serie di paletti nel momento in cui noi troviamo un accordo.

Io non voglio fare insinuazioni, anche se poco fa ho menzionato la perdita delle linee e lo spezzatino. Ma non vado oltre, Presidente, perché non posso lanciare accuse.

LEONE. Aggiungo alcune considerazioni a quanto detto dai colleghi. Facendo un discorso più oggettivo, non ritengo che Francia, Germania e Inghilterra abbiano fatto, per quanto riguarda il cabotaggio marittimo, operazioni tali da poterci dire che noi abbiamo avuto atteggiamenti di chiusura delle nostre frontiere. Facendo riferimento ai collegamenti con la Corsica, infatti, i nostri armatori hanno qualche problema ad inserirsi in quella rotta e, dunque, io non individuo tutta questa correttezza da parte di chi poi siede con noi in Europa.

Al di là di tali aspetti, desidero fare alcune considerazioni oggettive rispetto a Tirrenia e rispetto ai soldi che i contribuenti versano per garantire continuità territoriale ai nostri amici della Sardegna e della Sicilia. I contributi che vengono versati servono anche al di là del garantire la continuità territoriale, secondo il nostro punto di vista e secondo una riflessione oggettiva rispetto a quanto avvenuto l'estate scorsa.

Non è di questi giorni quanto il sindacato e i lavoratori impiegati sulle navi Tirrenia hanno fatto rispetto a una razionalizzazione di risorse e di spese (non vorrei, infatti, parlare dei contributi a disposizione per questa azienda 10 anni fa e di quelli a disposizione due anni fa, prima che si verificasse questa situazione, alla quale hanno contribuito anche il lavoro e la sua organizzazione). Faccio una riflessione molto semplice. Quest'estate abbiamo avuto un problema rilevante. Io non riesco a capire la ragione dell'autolesionismo di noi italiani, dal momento che andiamo sempre a complicarci la vita di fronte a questioni semplici. Quest'estate, nel momento in cui la Tirrenia era in una situazione di straordinarietà, si è verificato un innalzamento eccezionale di prezzi dei biglietti. Tirrenia è riuscita a tenerli bassi. Colgo qui l'occasione per rispondere a una domanda che è stata posta: hanno partecipato 22 soggetti, la maggior parte dei quali con fondi non italiani, ma che intravedevano la possibilità di realizzare un *business*. Fortunatamente, o sfortunatamente, la procedura è andata avanti ed è rimasto un solo soggetto, di fronte al quale ci siamo seduti per avere un confronto e per garantire una continuità rispetto al passato. Agire in maniera differente, infatti, avrebbe significato, secondo il nostro punto di vista, buttare via delle risorse, anche in termini di professionalità dei marittimi e dei dipendenti.

Non dimentichiamo che il personale di Tirrenia, al di là della situazione delle altre aziende, per quanto ne sappiamo noi, ha una elevata professionalità, che lo Stato, e Tirrenia stessa, nel corso degli anni ha provveduto a formare. Questa, dunque, è una ricchezza che non dobbiamo disperdere. Nel contesto di un confronto a livello europeo, secondo noi è stato inopportuno che accadessero determinate cose che, in qualche

modo, stanno costringendo o motivando qualcuno a Bruxelles a fare certi discorsi o ulteriori indagini rispetto a questo problema.

Detto ciò, ripartendo dagli eventi di quest'estate, tutti ci siamo scandalizzati dell'innalzamento repentino delle tariffe. Non voglio entrare nel merito ma, oggettivamente, ciò è avvenuto in un momento in cui era in atto un passaggio di mano, dallo Stato a un privato, della flotta pubblica che, in qualche modo, secondo il nostro punto di vista, operava da calmiera, tanto che ne abbiamo visto l'effetto sui prezzi.

Per quanto riguarda le osservazioni del senatore Ladu, non credo sia quello il modo di risolvere il problema.

PRESIDENTE. Colleghi, in considerazione della rilevanza dei profili di carattere europeo nella vicenda in esame, sarebbe opportuno audire non solo il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e quello dell'economia e delle finanze, come richiesto dal senatore Marco Filippi, ma anche il Ministro delle politiche dell'Unione europea. Mi pare, infatti, che il punto sia cercare di capire cos'è successo in Europa. In realtà, nella situazione ricevuta in eredità, voi sindacati avete responsabilmente fatto il vostro dovere; vi siete seduti al tavolo delle trattative sapendo che avevate di fronte un'azienda fallita e avete cercato di difendere il difendibile. Ora, si tratta di comprendere dove porterà l'*Antitrust* europea. A tal proposito, coinvolgeremo sicuramente il Governo ai massimi livelli per capire qual è la via di uscita nel rapporto Italia-Europa.

FILIPPI Marco (PD). Vorrei chiarire che avevo fatto velo sulle domande da porre perché bisogna riconoscere che l'accordo che i sindacati avevano siglato con CIN e con Tirrenia aveva in parte tacitato le nostre ansie e le nostre preoccupazioni, perché sull'operazione si erano raggiunte garanzie occupazionali e rispetto di tutti i servizi; non siamo certo una forza politica del «tanto peggio, tanto meglio» o che «lavora per il re di Prussia», come si suol dire. Ciò che ci fa rabbia è che fin dall'inizio della procedura di vendita avevamo manifestato dubbi sulle modalità scelte per la sua attuazione, perché in realtà l'Unione europea non imponeva la privatizzazione di Tirrenia, ma chiedeva altro. Ad ogni modo, Presidente, io non sto accusando lei, che anzi è stato disponibile e comprensivo rispetto alla questione posta; riconosco altresì che questa Commissione ha svolto il suo lavoro. Mi rivolgo a lei perché è il Presidente di questa Commissione, anche in considerazione del fatto che il nostro Gruppo ha presentato un'interrogazione specifica rivolta ai ministri Passera e Moavero.

PRESIDENTE. Colleghi, la prossima settimana verrà calendarizzata all'ordine del giorno della Commissione l'interrogazione presentata dal senatore Sanna e da altri rappresentanti del Partito Democratico in materia. Inoltre, convocheremo i Ministri interessati.

Ringrazio gli auditi e i senatori intervenuti e dichiaro conclusa l'odierna audizione.

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

I lavori terminano alle ore 9,30.

