



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 10

*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**

411<sup>a</sup> seduta: mercoledì 20 giugno 2012

Presidenza del vice presidente RANUCCI

**I N D I C E****Audizione dei vertici di CAREMAR S.p.A. e LAZIOMAR S.p.A.**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 6, 13 e <i>passim</i>	* CAPALBO . . . . .	Pag. 3, 13, 14 e <i>passim</i>
* DONAGGIO (PD) . . . . .	10, 16	* CATAUDELLA . . . . .	6, 17
FILIPPI Marco (PD) . . . . .	9, 17		
* MENARDI (CN:GS-SI-PID-IB-FI) . . . . .	12, 14		
MORRI (PD) . . . . .	17		

---

**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.; Misto-SIAMO GENTE COMUNE Movimento Territoriale: Misto-SGCMT.*

*Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per la CAREMAR S.p.A., l'avvocato Renato Capalbo, il dottor Roberto Liguor e il Comandante Michele Colandrea, e, per la LAZIOMAR S.p.A., il professor Antonino Cataudella.*

*I lavori hanno inizio alle ore 15,05.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Audizione dei vertici di CAREMAR S.p.A. e LAZIOMAR S.p.A.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sul trasporto marittimo e sulla continuità territoriale, sospesa nella seduta pomeridiana del 6 marzo 2012.

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 con diffusione radiofonica 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 in programma l'audizione dei vertici di Caremar S.p.A. e Laziomar S.p.A.. Diamo dunque il benvenuto, per la Caremar S.p.A., all'avvocato Renato Capalbo, amministratore unico, al dottor Roberto Liguor, direttore generale, e al comandante Michele Colandrea, responsabile IPEN, mentre, per la Laziomar S.p.A., al presidente, il professor Antonino Cataudella.

Prima di lasciare la parola al dottor Capalbo per la sua esposizione introduttiva, desidero ricordare che stiamo portando avanti l'indagine conoscitiva in oggetto per comprendere la situazione del trasporto marittimo, con particolare riferimento alla continuità territoriale, cui teniamo molto e che risulta assai importante per le isole non solo maggiori, ma anche minori. Poiché ci accingiamo ad affrontare una nuova stagione estiva, vorremmo conoscere lo stato di salute generale del trasporto, per quanto concerne la Caremar e la Laziomar.

CAPALBO. Signor Presidente, ringraziando la Presidenza e la Commissione per l'invito a partecipare all'audizione odierna, vi fornirò in premessa alcuni dati sulla società Caremar S.p.A..

La Campania Regionale Marittima S.p.A. opera dal 1976 nei collegamenti navali con le isole del Golfo di Napoli e, al momento attuale, svolge esclusivamente servizi aventi carattere pubblico, sulla base delle determinazioni della Regione Campania, cui sono state attribuite sia la compe-

tenza in ordine alla programmazione dei servizi navali locali, sia la proprietà della società, come da specifica disposizione normativa (legge n. 166 del 2009). Con detta normativa, venne anche stabilito che le linee di collegamento con l'arcipelago pontino, tradizionalmente gestite dalla Caremar, venissero trasferite, nella configurazione di uno specifico ramo d'azienda, alla Regione Lazio che, all'uopo, ha costituito una specifica società, denominata Laziomar S.p.A., dalla quale vengono di fatto gestite le linee pontine a partire dal 1° giugno 2011.

In particolare, l'attività nautica della Caremar è svolta sulla base di una Convenzione stipulata nel 1991 con lo Stato e attualmente prorogata fino a quando non sarà completato il processo di privatizzazione della società, che tuttavia non potrà superare i tempi della privatizzazione di Tirrenia e Siremar (ai sensi del decreto legislativo n. 125 del 2010).

La flotta della Caremar è costituita da nove navi di proprietà, delle quali fanno parte quattro traghetti tradizionali, due traghetti veloci e tre unità veloci tipo aliscafo. I servizi navali gestiti dalla società riguardano le linee Capri-Napoli, Capri-Sorrento, Ischia-Procida-Napoli, Ischia-Procida-Pozzuoli, Ischia-Napoli e Procida-Napoli. La rete dei servizi assicurati è vasta ed articolata e si sostanzia in 58 traversate al giorno, che diventano 62 in estate, con ben 172 scali giornalieri, che aumentano a 184 in estate, nei porti continentali (Napoli, Pozzuoli e Sorrento) e in quelli delle isole (Ischia, Procida e Capri). Le miglia percorse nell'arco di un anno sono circa 320.000.

Nello svolgimento della propria attività, la Caremar è tenuta a rispettare numerosi vincoli ed obblighi di esercizio, che riguardano continuità e frequenza delle corse, oltre a conservare specifici requisiti tecnici connessi alla capacità del naviglio in termini di offerta di trasporto, di velocità, eccetera. In particolare, al fine di garantire le prime e le ultime partenze nei porti serviti – le quali sono ad alta valenza sociale – l'arco d'impiego delle navi e del personale è articolato su ben 16 ore al giorno, in connessione con le quotidiane esigenze di mobilità dei cittadini residenti nelle isole. Viene in tal modo realizzata una concreta funzione di continuità territoriale. Proprio per rispondere a dette esigenze, l'articolazione dei servizi non è sempre quella commercialmente valida, evidenziandosi spesso viaggi con un bassissimo numero di passeggeri e mezzi, in particolare nelle attività serali e notturne. La società, inoltre, assicura una presenza notturna di navi nei porti isolani per motivi di possibile emergenza.

Il traffico su base annua ammonta a circa 2,37 milioni di passeggeri, 150.000 auto e 600.000 metri lineari di carico merci. Le quote di mercato detenute dalla società, in rapporto agli altri armatori presenti sulle stesse rotte, essendo diversificate nei vari settori di traffico, si attestano mediamente sull'ordine del 50-55 per cento, con forte prevalenza per quanto attiene al trasporto effettuato con navi traghetto, che rappresenta quello avente maggiore valenza sotto il profilo economico-sociale, poiché è finalizzato all'approvvigionamento delle isole, soprattutto di Capri, dove non sono presenti altri operatori con navi.

Le peculiarità del traffico gestito dalla società attengono, in particolare, al fatto che ben il 50 per cento dello stesso si manifesta nei quattro mesi, tra giugno e settembre. Nel contempo, una rilevante quota del movimento passeggeri è costituita da residenti nelle isole (pari al 42 per cento del totale), ai quali peraltro vengono praticate tariffe molto più contenute – di circa il 70 per cento inferiori – rispetto a quelle applicate ai non residenti: dette agevolazioni comportano mancati introiti, rispetto alle normali tariffe, di 11,6 milioni di euro.

La consistenza del personale amministrativo della società ammonta a 15 unità, mentre quella del personale navigante impiegato a 250 unità, tra le quali 193 si trovano in continuità di rapporto di lavoro, mentre 57 hanno contratti di lavoro a tempo determinato. La Caremar, onde garantire con le proprie navi la continuità del servizio di collegamento tra le isole ed il continente prevista dagli OSP (Obblighi di servizio pubblico), è dotata di due equipaggi per ogni nave, che si alternano periodicamente in cicli lavorativi di sette giorni, con un massimo di 16 ore lavorative giornaliere. Detta articolazione d'impiego della forza lavoro, che presenta diverse complessità, è funzionale a garantire i servizi secondo le modalità sopra indicate.

Per quanto si riferisce alle gestione economica, i proventi netti del traffico della Caremar ammontano complessivamente a circa 22 milioni di euro. La società, inoltre, in relazione agli obblighi di servizio pubblico cui è sottoposta, riceve una compensazione annua di 19,839 milioni di euro. Nell'ambito dei costi di gestione che sopporta, hanno particolare rilievo quelli del personale navigante e dei consumi di combustibile, che ammontano nel totale a oltre 30 milioni di euro. Peraltro, la compensazione attualmente attribuita alla società, ai sensi dell'articolo 19-ter della legge n. 166 del 2009, quale contributo finalizzato a garantire l'equilibrio economico della gestione, tenuto conto degli OSP ricadenti sulla società, oggi, a distanza di circa tre anni, garantisce con difficoltà detto equilibrio, poiché nel frattempo i soli costi di combustibile sono pressoché raddoppiati. Inoltre, recentemente, una modifica della normativa sull'IVA ha eliminato talune agevolazioni, cosa che – sebbene la Regione Campania stia cercando di trovare idonee soluzioni, a valere per tutti gli armatori operanti nel Golfo di Napoli – potrebbe gravare la società di un peso economico annuo non recuperabile, valutato in circa 3,2 milioni di euro. Si aggiunga che la messa in stato di amministrazione straordinaria della ex capogruppo Tirrenia ha reso inesigibili 8 milioni di euro di crediti che la Caremar vantava verso quest'ultima. Tali circostanze, cui si è unito anche il ritardato pagamento da parte della pubblica amministrazione delle sovvenzioni spettanti, ha determinato una difficile situazione finanziaria; ciò nonostante, contenendo al massimo ogni spesa gestionale, sinora si è riusciti a garantire un certo equilibrio economico nei risultati di bilancio.

Come evidenziato dai dati di cui sopra, la Caremar ha svolto e svolge tuttora un'importantissima funzione nel contesto dell'economia dei trasporti con le isole del golfo partenopeo, garantendo un'autentica forma di continuità territoriale, nell'ambito di una rete di collegamenti minimi

che, per impulso della Regione Campania, si estende anche ad altri servizi assicurati da armatori operanti nel Golfo di Napoli. È da considerare, in particolare, che i collegamenti navali nel golfo partenopeo hanno una valenza trasportistica di tipo metropolitano, considerati la cospicua densità della popolazione residente nell'area ed il notevole interscambio annuo di persone e mezzi, che si sostanzia in flussi, in arrivo e partenza, valutati in circa 7 milioni di passeggeri, 120.000 auto e 200.000 mezzi commerciali. In questo contesto, la società, sia pure nelle difficoltà sopra evidenziate, ha sempre assicurato la continuità dei servizi svolti, nella piena osservanza delle proprie finalità istituzionali.

Attualmente la Regione Campania, socio unico della società, sta avviando le procedure di privatizzazione dell'azienda, come previsto peraltro dalla richiamata normativa. Si osserva, al riguardo, che la cessione del ramo pontino si è rivelata di particolare complessità, anche con problematiche di carattere sindacale. Occorre poi rilevare che il positivo esito di tale *iter* potrebbe essere condizionato dall'avvio, nel febbraio del corrente anno, di una procedura comunitaria, nei confronti della ex capogruppo Tirrenia e di tutte le società che facevano parte di tale gruppo, tra cui la Caremar, incardinata sulla natura dei servizi affidati alla società e sulla metodica di calcolo dei contributi erogati dallo Stato nell'ultimo triennio (2009-2011). È evidente che fin quando questa procedura non sarà stata definita positivamente, dal momento che la stessa potrebbe determinare dei riflessi sui potenziali acquirenti, il processo di privatizzazione cui si è accennato potrebbe trovare degli ostacoli. Inoltre, qualora la vendita delle società Tirrenia e Siremar avvenisse in tempi brevi (come peraltro si ritiene possa accadere), vi è il pericolo che la società venga privata della convenzione con lo Stato (che decadrebbe) ed altresì delle connesse compensazioni finanziarie.

Pertanto, in conclusione, la società fa pressanti voti affinché codesta onorevole Commissione senatoriale intervenga presso le autorità di Governo perché interloquiscano con la Commissione europea, in modo da giungere ad una rapida e positiva chiusura della procedura di cui si è detto, auspicando, nel contempo, l'emanazione di un provvedimento di legge che consenta (qualora si concludano in tempi brevi le vendite di Tirrenia e di Siremar) una proroga della convenzione in atto, onde assicurare il completamento del processo di privatizzazione della Caremar.

PRESIDENTE. Do ora la parola al presidente di Laziomar S.p.A., professor Cataudella.

CATAUDELLA. La Società Laziomar S.p.A., che rappresento, è stata costituita il 1° dicembre 2010 con unico azionista la Regione Lazio e con un capitale di 300.000 euro. Suo compito è il trasporto navale di passeggeri e mezzi con le isole pontine (Ponza e Ventotene), e il collegamento in estate tra Anzio e Ponza, compiti fino ad allora esercitati da Caremar.

Lo strumento per svolgere questa attività istituzionale è stato fornito con la cessione da Caremar a Laziomar del ramo d'azienda pontino. Il tra-

sferimento del ramo d'azienda, già precisato nella sua consistenza dalla Regione Campania e dalla Regione Lazio ancor prima che nascesse Laziomar e verificato dalla PricewaterhouseCoopers S.p.A., con relazione del 26 novembre 2010, è stato poi pattuito con atto del 7 marzo 2011. Tuttavia l'atto non ha avuto efficacia immediata in quanto la società Laziomar in quel momento non aveva alcuna disponibilità finanziaria, neppure il milione di euro stanziato dalla regione Lazio *una tantum* per l'avviamento dell'attività. Si è fissata quindi la data del trasferimento dapprima al 1° maggio, ma anche in quel caso non fu possibile per analoghe ragioni, e poi al 1° giugno 2011.

La Flotta trasferita consta di 4 unità alquanto datate, 2 traghetti e due aliscafi. Gli aliscafi sono stati costruiti negli anni 1986 e 1988 e le navi negli anni 1979 e 1989. Lo ricordo per sottolineare il carattere obsoleto della flotta che, anche se ben mantenuta, è maggiormente suscettibile, rispetto a navi nuove, di incorrere in guasti e incidenti.

Il passaggio del ramo d'azienda ha comportato il trasferimento di 67 marittimi e di 7 amministrativi. Attualmente i marittimi in organico sono 66 e gli amministrativi 6. Per l'amministrazione sono stati aggiunti come collaboratori 2 impiegati marittimi sbarcati. In questo periodo la società non ha assunto nessuno non potendolo fare. La flotta trasferita è adeguata allo svolgimento del servizio tra Formia e le isole di Ponza e di Ventotene ed è la stessa utilizzata da Caremar S.p.A.. Non comprende, peraltro, mezzo di riserva (nave o aliscafo), sicché, in caso di guasto che comporti prolungata indisponibilità di una delle unità, la società è costretta a noleggiare un mezzo in sostituzione. Va aggiunto che tra i compiti assegnati a Laziomar vi è quello dell'esercizio, nel periodo estivo, della linea Anzio-Ponza e viceversa, che deve essere svolto con una nave noleggiata. Quindi, rispetto a Caremar la società Laziomar si trova di fronte all'esigenza di spendere parecchio nel noleggio di navi.

Laziomar, nel periodo giugno-dicembre del 2011 – limitato anche se ricco di attività comprendendo il periodo estivo –, nel quale ha esercitato l'attività di trasporto nel ramo pontino, ha fatto 1.381 viaggi e percorso 99.439 miglia, trasportando 186.375 passeggeri, 11.501 auto e 53.498 metri lineari di merci. Occorre tenere presente che questa è una parte dell'attività che si svolge nell'intero anno, per cui i numeri vanno incrementati di circa la metà.

Laziomar ha mantenuto le linee prima esercitate da Caremar con qualche miglioramento nel periodo estivo (è stata aggiunta una corsa di aliscafo) e senza aumenti di tariffe. In realtà, l'esigenza di un aumento delle tariffe, in considerazione dell'aumento dei costi del carburante, è assai pressante e ciò nonostante l'aumento non è stato ancora attuato. L'attività di trasporto ha consentito, nel periodo giugno-dicembre 2011, ricavi per 2.785.447 euro oltre a proventi di altra natura per 110.000 euro. A questi proventi si sono aggiunti 5.851.187 euro erogati dal Ministero dei trasporti in conformità alla convenzione in essere tra Caremar S.p.A. e lo Stato dal 1991 e alla quale ha fatto riferimento il presidente della Caremar. Tale convenzione, dato il trasferimento del ramo d'azienda, è ope-

rante anche per Laziomar che quindi ha a che fare con lo Stato pur non avendo un contratto di servizio con la Regione Lazio, contratto previsto soltanto dopo la privatizzazione, quando si farà capo alla Regione. Si è altresì aggiunto 1 milione di euro, stanziato *una tantum* dalla Regione Lazio per la fase di avvio della società. Nell'anno il contributo statale per Laziomar corrisponde a 10.030.000 euro. Quanto finora pervenuto riguarda la parte di anno nella quale si è operato in quanto la parte antecedente, fino a maggio, è pervenuta a Caremar.

La Regione Lazio, a sua volta, tenuto conto dei costi del ramo pontino, che nel passato si avvicinavano a 13 milioni di euro, si è impegnata a versare 3 milioni di euro per ogni anno. Nel 2011 l'impegno effettivo è stato limitato a 1.750.000 euro, tenuto conto che l'attività è cominciata a giugno; il pagamento è stato disposto a giugno 2011, però è stato operato nel marzo-aprile 2012, sicché abbiamo avuto in bilancio tale somma come credito perché non è pervenuta nella disponibilità di Laziomar nell'anno. L'attività svolta da Laziomar ha caratteristiche tali da consentire un sostanziale pareggio tra entrate commerciali e spese solo per il periodo estivo. Ho già fornito l'ammontare dei ricavi; nel complesso si arriva a 4 milioni-4 milioni e mezzo, a fronte di spese superiori di oltre tre volte. Perciò è essenziale il finanziamento pubblico.

L'attività di Laziomar è, da una parte, fondamentale per assicurare la continuità territoriale con le isole, in quanto svolge un'attività di trasporto che per gran parte dell'anno comporta costi molto superiori agli introiti commerciali (in certi casi si effettuano viaggi per Ventotene con un numero di passeggeri da quattro a sette) e quindi non potrebbe essere svolta da privati poichè non sarebbe affatto appetibile. Sotto questo profilo, un intervento comunitario si presenta poco pericoloso, perché si tratta quasi esclusivamente di attività che non trova concorrenza privata, salvo in qualche mese estivo. Dall'altra parte, l'attività di Laziomar è pesantemente condizionata dell'esigenza di sovvenzioni pubbliche che siano non solo adeguate ma anche puntuali.

La Regione Lazio è azionista di Laziomar S.p.A. in una prospettiva di breve periodo perché, già dal suo nascere, per legge all'azionariato pubblico era destinato a sostituirsi un azionariato privato. Si discuteva se le azioni del privato dovessero essere il 51 per cento o di più; l'orientamento della giunta regionale è stato di cedere al privato il 100 per cento, per cui ci sarà cessione non dell'azienda quanto piuttosto del pacchetto azionario. La gestione attuale è perciò dichiaratamente provvisoria e conseguentemente non legittimata a formulare programmi di ampio respiro.

Ci si aspettava che tutto si svolgesse già l'anno scorso. Si sta attendendo il bando, per cui tante cose non possono essere realizzate o progettate, ammesso che se ne abbiano i mezzi. Sarebbe comunque auspicabile che le incertezze sui tempi della privatizzazione fossero quanto prima superate. La gestione finora attuata si è ispirata preminentemente all'intento di mantenere l'equilibrio economico-finanziario della società e di assicurare l'efficienza dei mezzi navali disponibili, curandone puntualmente la manutenzione.



Si è riusciti a chiudere il bilancio del 2011 con un attivo al lordo d'imposta di 598.000 euro e al netto di 196.000 euro, aggiunti al capitale, e si è riusciti a mantenere l'equilibrio finanziario malgrado il ritardato pagamento del contributo della Regione. Si è anche evitato di fare ricorso a finanziamenti bancari, che neppure sarebbe stato tanto facile ottenere. Le criticità di Laziomar nel futuro, anche prossimo, riguardano, in primo luogo, la tempestività nell'erogazione dei contributi regionali, a fronte di una Regione in particolare affanno; in secondo luogo, il permanere dell'adeguatezza dei contributi statali e regionali, alla luce dell'aumento del combustibile e di gran parte delle altre voci di spesa, nonché della necessità per Laziomar di fare ampio ricorso al noleggio di mezzi navali; da ultimo, l'incertezza sul perdurare del contributo statale, erogato in base alla convenzione in essere, la cui durata – come ha accennato l'amministratore unico di Caremar – è normativamente collegata alla conclusione del procedimento di privatizzazione di Tirrenia.

Al termine della privatizzazione di Tirrenia, mancherà, quindi, una base normativa sulla quale fondare il contributo dello stato. Laziomar si associa quindi a Caremar nel chiedere un intervento normativo che prolunghi l'operatività della convenzione in atto sino all'esito della privatizzazione.

FILIPPI Marco (*PD*). Ovviamente ringrazio gli esponenti di Caremar e di Laziomar per essere intervenuti e chiedo loro la disponibilità a consegnarci le relazioni, in modo da consentirci un approfondimento delle cifre e dei dati che ci sono stati segnalati.

Il Gruppo del Partito Democratico ha chiesto l'audizione delle compagnie regionali già facenti capo al Gruppo Tirrenia e, da ultimo, chiederemo un incontro con il Ministro per quanto riguarda la questione più generale della Tirrenia, perché avvertiamo la necessità, trovandoci alla vigilia del periodo estivo, di fare il punto della situazione. La sensazione che avvertiamo – e che per certi versi le vostre relazioni confermano – è quella di non aver fatto significativi passi avanti rispetto ad un processo di privatizzazione peraltro «discutibile». Però la strada è stata intrapresa e ovviamente vogliamo monitorare la questione.

Ci fa piacere la rappresentazione che ci avete fatto dei dati e sulla storicità del servizio. Gli aspetti a cui essenzialmente guardiamo, come comprendete, concernono il rapporto ricavi-spese del servizio, la continuità di erogazione del contributo, ma in maniera essenziale le procedure di privatizzazione. Noi abbiamo fortemente voluto (e conseguentemente anche ottenuto in termini di ragionevolezza) che non vi fosse la privatizzazione *tout court* Tirrenia e compagnie regionali. Crediamo che questa sia stata una scelta felice perché ha consentito la separazione di situazioni che fra loro, per quanto analoghe, non erano assolutamente uguali, e ovviamente siamo a misurare il livello di avanzamento. Mi sembra di capire, però, che questa procedura di privatizzazione sia rimasta un po' ai blocchi di partenza per quanto riguarda le Regioni interessate, Lazio e Campania; è una prima questione della quale ovviamente chiedo conto. Tale questione mi induce eventualmente a chiedere alla Presidenza la possibilità

di audire anche i rappresentanti delle Regioni stesse per capire qual è il livello di avanzamento della vicenda. Come comprendete, ci interessano in particolare gli elementi di criticità e di forza su cui si gestisce questa fase transitoria, come voi avete rappresentato.

Sappiamo bene che sicuramente l'elemento di criticità maggiore è legato al costo del carburante e al fatto che non vi sia un corrispettivo automatico dal punto di vista del contributo statale. Quindi, assunto questo aspetto, volevamo sapere quali possono essere le leve su cui temperare tale elemento di criticità dal punto di vista della gestione caratteristica dell'attività. Sappiamo che le convenzioni dovrebbero avere una durata, almeno per analogia a quella di Tirrenia, di circa otto-nove anni e il contributo conseguente dovrebbe essere proporzionato a questo periodo. Sappiamo altresì che si tratta di un servizio che ha una componente di carattere universale per cui, in assenza di una corresponsione del contributo pubblico, ben difficilmente una compagnia può gestire in economia ed in profitto questi servizi. Di questo aspetto, però, non si è tenuto conto, quindi il punto è capire come quest'elemento vada a buon esito: ci interessa particolarmente, pertanto, conoscere lo stato dell'arte della procedura di privatizzazione.

DONAGGIO (PD). Signor Presidente, desidero innanzitutto ringraziare i nostri ospiti per il contributo dato a questa discussione dalle due relazioni che ci sono state inviate e che abbiamo potuto esaminare e sulla base delle quali vorrei rivolgere loro qualche domanda.

Collegando le due comunicazioni, emerge che le sovvenzioni ed il finanziamento prevalenti sono di natura pubblica, quindi provenienti dalla Regione e dal Ministero dei trasporti, perché bisogna garantire la continuità territoriale. Qualsiasi lembo di terra classificato come «Italia» deve, quindi, poter essere raggiunto dai nostri concittadini, specialmente se vi risiedono o vi svolgono le loro attività. Ciò che ci interessa mettere a fuoco, però, è che la prevalenza delle entrate deriva da un sovvenzionamento pubblico e che si scorge solo qua e là qualche accenno alla struttura tariffaria. Ora, siamo entrati in un processo di privatizzazione con riferimento al quale, come diceva il nostro capogruppo, abbiamo chiesto una maggiore gradualità, ma quello sarà il punto di arrivo. Per poter fare una comparazione con quanto avveniva prima – anche in termini di sopportabilità dell'impegno economico per chi deve utilizzare questo tipo di trasporto, senza avere un'alternativa – sarebbe utile disporre di una disaggregazione dei dati e di una conoscenza vera della strutturazione tariffaria, che qui compare solo qua e là, pur non essendo una parte marginale degli incassi o degli introiti.

Sarebbe quindi interessante non soltanto spiegare in maniera dettagliata – come viene già fatto – quanto dà la Regione e quanto lo Stato, magari anche in ritardo, ma anche chiarire la strutturazione dell'incasso proveniente dall'utenza; quindi come nasce la tariffa e qual è la struttura tariffaria di questo trasporto per comprendere l'orientamento che ne ha guidato la formazione. Si può poi dire che la tariffa per i residenti è infe-

riore del 70 per cento rispetto a quella applicata ai non residenti, ma conoscerne la struttura ci serve per fare una comparazione tra il prima e il dopo. Anche sotto questo profilo, mi pare che dalle comunicazioni emerga che c'è comunque un attivo, quindi sarebbe interessante capire come si determina questo equilibrio tra entrate ed uscite, disponendo però di un dato disaggregato, che ci consenta di capire quale struttura tariffaria porti a questi risultati – che qui invece non riesco a mettere a fuoco – e quanto oggi venga chiesto all'utente di pagare per avere quel servizio per sé come passeggero, per la sua automobile e per l'eventuale trasporto di merci. Lì vi è, infatti, una parte del territorio italiano nella quale confluisce l'insieme delle attività. Questa è la prima richiesta che avanzo, se tuttavia non siete in grado di rispondere oggi, vi prego di farci avere la risposta in un secondo momento.

In secondo luogo, pochissimo tempo fa, nei due rami del Parlamento, abbiamo approvato una legge che va sotto il nome di *spending review*, cioè di analisi dei costi, ed il Governo ha già preso i provvedimenti conseguenti. Anche in questo caso, secondo quanto viene citato nelle due comunicazioni, ci troviamo di fronte ad una prevalenza di trasferimenti pubblici. Ebbene, sull'analisi della *spending review*, siamo in grado di avere qualche dato ulteriore? Ad esempio, vorremmo sapere di quante persone è composto il consiglio di amministrazione, a quanto ammontano i loro compensi e se vi sono costi di funzionamento che si possono ridurre. Sarebbe interessante conoscere come ci si muove economicamente e finanziariamente, non per mancanza di fiducia verso chi amministra, ma perché questa per noi è l'occasione per mettere a fuoco due realtà in via di trasformazione, da private a pubbliche, che però anche quando saranno diventate private conterranno una parte di trasferimenti pubblici.

Cos'è essenziale al mantenimento del servizio e cosa viene posto a carico della collettività, anche se potrebbe essere ridotto? Pur mantenendo invariata l'erogazione del servizio – o magari migliorandola, anche in termini di qualità – si potrebbero avere costi inferiori, onde evitare che sulle tariffe si trasferiscano oneri impropri? Ecco, infatti, la mia preoccupazione: questi ultimi hanno un effetto deleterio, perché prezzi e tariffe sono una delle leve attraverso cui riparte il meccanismo inflattivo, il quale sappiamo cosa si trascina dietro.

Vorremmo quindi conoscere un'analisi dei costi e del sistema tariffario, per capire come le risorse sono utilizzate nell'ambito del funzionamento del servizio e fare una comparazione tra il prima e il dopo. Potremmo così analizzare il processo di privatizzazione e comprendere se esso sia andato nella direzione da tutti auspicata, ossia di una maggiore efficienza, senza che venga trasferito in un aggravio di costi a carico dei cittadini, con un conseguente danno per il Paese. Questo ci aiuterebbe a sostenere l'ultimo invito che ci avete rivolto, tendente ad un'accelerazione del processo europeo onde evitare di farvi rimanere nell'incertezza: possiamo farlo, ma in presenza di argomentazioni che ci dimostrino che, anche da un punto di vista istituzionale, questo è auspicabile perché va nella direzione che auspichiamo per il nostro Paese.

MENARDI (CN:GS-SI-PID-IB-FI). Signor Presidente, mi scuso se porrò una questione preliminare, ma a me non è molto chiaro questo processo, che invece lo sarà senz'altro sia ai nostri ospiti sia ai miei colleghi, soprattutto dopo la lettura della relazione che gentilmente è stata lasciata agli atti della Commissione dalla Caremar, in particolare nella sua parte conclusiva.

Nel momento in cui Tirrenia e Siremar vengono privatizzate, si presuppone che a questo punto i soci siano per definizione tutti privati, cioè non vi sia surrettiziamente la partecipazione di un ente pubblico in una società di diritto privato. Se ho ben compreso quanto ho letto, invece, ci troviamo nella situazione in cui sarebbe comunque attiva una società – nel caso di specie la Caremar, ma lo stesso vale anche per la Laziomar – con caratteristiche private, ma totalmente pubblica. Se il processo di privatizzazione è previsto per Tirrenia, voi quale intendete perseguire? Ci troveremmo altrimenti in una situazione veramente paradossale, tale per cui ciò che si è tentato di scongiurare attraverso la privatizzazione di Tirrenia e Siremar uscirebbe dalla porta, ma rientrerebbe dalla finestra.

In secondo luogo, come società espressione delle istituzioni pubbliche, che hanno dato vita a questi soggetti di cui rappresentate l'azionista, per tenere in piedi un'attività di carattere esclusivamente pubblico (cioè per assicurare la continuità territoriale o il servizio universale precedentemente richiamati) non riterreste opportuno proporre una soluzione per la gestione di questo trasporto pubblico locale fatto via mare con costi – e ovviamente tariffe – *standard*? È del tutto evidente, infatti, la necessità di stabilire sinergie tra coloro che operano sulle stesse tratte, perché dalla condivisione di mezzi e servizi si potrebbero ottenere economie di scala che risultano invece vanificate dalla moltiplicazione dei soggetti attivi. A mio avviso, si tratta delle due questioni preliminari da affrontare in questa fase transitoria in vista di uno sviluppo delle attività in oggetto sulle tratte interessate. Stabilire tali sinergie servirebbe altresì da esempio di gestione proficua di un'attività pubblica a servizio dei cittadini.

PRESIDENTE. Desidero riprendere alcuni degli argomenti sollevati dai colleghi e porre alcune domande. Credo sia davvero importante conoscere i tempi del processo di privatizzazione delle società regionali. Infatti, pur comprendendo la decisione di attendere per sapere cosa accadrà a Tirrenia, è ormai arrivato il momento di attivare le procedure per l'indizione delle gare. Mi sembra di aver sentito che nel Lazio la procedura è stata avviata ma non conosco quali siano gli impedimenti oggettivi.

Per quel che riguarda Caremar S.p.A., riallacciandomi all'intervento della senatrice Donaggio, vorrei sapere quali sono le tariffe da voi adottate, ovviamente con riferimento alle tratte redditizie, per capire se siano concorrenziali.

Terza ed ultima questione. Abbiamo letto sui giornali dei disguidi verificatisi nel porto di Formia relativamente al collegamento con l'isola di Ventotene, con il fermo di traghetti e aliscafi. In proposito vorrei sapere

quante navi o aliscafi di riserva intendete noleggiare nei periodi estivi ed eventualmente in quelli invernali.

Quanto alla manifestazione nel porto di Capri a causa del mancato arrivo di alcuni traghetti, il problema sembra essere legato alle tariffe applicate ai residenti. In questo caso vorrei conoscere la vostra posizione e l'eventuale soluzione da voi proposta. Vorrei ricordarvi che stiamo parlando di isole minori, rispetto alle quali il tema della continuità territoriale è per noi fondamentale.

*CAPALBO.* Per quanto attiene alla privatizzazione di Caremar S.p.A., a giorni si procederà alla pubblicazione del bando da parte della Regione Campania per cui il processo di privatizzazione si sta avviando con assoluta certezza, come previsto dalla legge n. 166 del 2009. Non vorrei essere troppo ottimista ma entro la fine di giugno, quindi entro una decina di giorni, il bando verrà pubblicato. Abbiamo acquisito la notizia a seguito di una riunione di pochi giorni fa con il soggetto *advisor*, in cui si è stabilito di procedere alla privatizzazione. Dopo alcuni problemi iniziali relativi alla formazione del bando è emersa con chiarezza la volontà dell'assessore di procedere alla sua indizione.

Per quanto concerne la questione delle tariffe per i residenti dell'isola di Capri, vorrei sottolineare che queste ultime sono state stabilite dalla Regione, che con delibere precedenti ha fissato il limite massimo al quale tutte le società di trasporto marittimo, sia private che pubbliche, devono attenersi. Poiché la Caremar successivamente è entrata nell'ambito del piano regionale di trasporto dei servizi minimi, attualmente, per disposizione regionale, le nostre tariffe sono della stessa entità di quelle dei privati. Tra società private e Caremar quindi non c'è alcuna differenza relativamente alle tariffe per i passeggeri. Anche il privato deve osservare le agevolazioni e gli obblighi di servizio per i residenti, per cui le due situazioni si equivalgono. L'unica eccezione riguarda le auto e i mezzi commerciali, rispetto ai quali non c'è stata la parificazione per cui Caremar applica tariffe inferiori.

PRESIDENTE. Vi riferite soltanto alle auto e ai mezzi commerciali?

*CAPALBO.* No, a tutte le auto, anche private. Il sistema tariffario è regolato da una legge regionale che invita la Regione ad applicare il meccanismo del *price cap*, ovvero di un sistema procedurale relativo all'aumento delle tariffe. Poiché questo meccanismo non è stato ancora definito, l'applicazione della delibera regionale sull'equiparazione delle tariffe viene garantita attraverso aumenti tariffari parametrati agli indici annuali Istat. È stato proprio l'aumento dell'1,50 per cento che ha provocato la manifestazione nell'isola di Capri. La questione è rientrata quando si è chiarito che detto aumento è legato a disposizioni normative che le Regioni hanno dovuto deliberare.

PRESIDENTE. Qual è attualmente il prezzo del biglietto della tratta Napoli-Capri?

CAPALBO. È di 11,20 euro più l'1,50 per cento per i non residenti. Per i residenti il prezzo è di 3,40 euro, senza applicazione dell'aumento dell'1,50. I privati offrono anche servizi residuali per i quali sono liberi di applicare le tariffe che credono. Noi, invece, siamo sottoposti al tetto regionale, al quale dobbiamo sempre attenerci.

MENARDI (CN:GS-SI-PID-IB-FI). Le tariffe sono legate a quelli che ho definito costi *standard*; volevo sapere se voi siete in grado di definirli. L'acquisizione di questo dato è propedeutica anche alla necessità di mantenere in vita le vostre stesse società.

La domanda che pongo è la seguente: se il servizio a tariffe accettate o accettabili o stabilite lo possono fare altri privati, che necessità c'è di avere delle società che sono pubbliche e poi vengono privatizzate? Tanto vale che lo facciano già. C'è questa fase di transizione, lo capisco, ma a maggior ragione dovrebbe essere propedeutica a ciò che farete, altrimenti non si capisce.

Così vale anche per il ragionamento che è stato svolto dai colleghi sulla continuità territoriale. Rispetto alla necessità di mantenere la continuità territoriale per 360 giorni all'anno, può darsi – non conosco bene la realtà geografica – che in certe fasce orarie assolutamente necessarie o in certi periodi dell'anno i privati non effettuano il servizio. Di qui la necessità di avere tariffe assistite, traghetti a disposizione. Questo è quello che vi ho chiesto, che poi dovrebbe essere il vostro compito in questo periodo di transizione; sarebbe straordinariamente interessante. È del tutto evidente che se c'è la domanda ci sarà molta gente che si offre per svolgere il servizio. Se invece io voglio assicurare il servizio in carenza di domanda dovrò intervenire con gli aiuti pubblici.

CAPALBO. Noi già svolgiamo un'attività socialmente utile, cioè i nostri servizi vengono svolti in ore sociali proprio per mantenere la continuità territoriale. Noi facciamo la prima partenza e l'ultimo ritorno. Sopportiamo spese abbastanza forti, con un numero di passeggeri certamente non molto elevato. Non solo, dei 2 milioni di passeggeri che utilizzano la nostra flotta, un milione sono residenti e per costoro le tariffe sono tarate in maniera veramente accessibile; anche per gli abbonamenti il prezzo è abbastanza irrilevante. Abbiamo lasciato la possibilità di un interscambio di questi abbonamenti tra le varie società, in modo che l'utente possa prendere anche un mezzo di un'altra ditta in un orario per lui più conveniente, pagando meno o comunque pagando un prezzo sempre accessibile.

Gli sforzi sul sistema tariffario sono evidenti; noi non abbiamo chiesto aumenti di tariffe. Del resto però – se riesco a interpretare bene la sua domanda e riesco a spiegarmi – i nostri introiti sono quelli statali (al momento sono ancora statali perché rinnovati dallo Stato, i 19 milioni); ci sono poi le entrate derivanti dai biglietti che vendiamo. Queste sono le no-

stre entrate, non ne abbiamo altre, sono entrate sia pubbliche che da parte dell'utenza. In effetti, non le abbiamo mai aumentate.

Faccio presente che non abbiamo ricevuto interventi da parte della Regione, ma soltanto dello Stato. Lei pensi che la convenzione del 2009 era di 32 milioni di euro e di questi 10 milioni erano per il pontino; il peso del pontino sulla Caremar rappresentava un terzo delle spese. La sovvenzione di legge attuale è senza dubbio più bassa e non dà una piena compensazione come quella precedente; non è stata aumentata perché l'altra era stata sufficiente, per il 2009.

Come illustrato nella relazione, adesso riusciamo a stento ad andare avanti. Pensi che alla Caremar mancano 8 milioni del credito Tirrenia e mancano ancora allo stato 6 milioni di sovvenzione che abbiamo per convenzione con lo Stato; mancano questi soldi. Se non dovessero arrivare (queste sono le nostre entrate) dovremo per forza agire sulla tariffa, sulla quale però non possiamo agire (possiamo assicurare una certa tranquillità) in quanto le tariffe sono fisse, il tetto è il massimo e lo abbiamo già raggiunto. Quindi un aumento delle tariffe, senza un aumento del meccanismo del *price cap*, non è prevedibile in questo momento.

Adesso vi è anche la tassa di sbarco al posto della tassa di soggiorno, con un aumento di un euro o 1,50 euro imposto dai Comuni. A Capri hanno già notificato questa situazione, invece i Comuni di Ischia non hanno ancora raggiunto un accordo. Per noi anche questo comporterà dei dati pesanti di attività, perché per poter applicare questa situazione avremo altre spese.

Ho sollevato questi problemi per dovere di esposizione, ma vorrei evidenziare che siamo riusciti, almeno finora e comunque contiamo di andare avanti, a saltare pochissime corse. Tra l'altro i nostri mezzi, come diceva il professor Cautadella, non sono nuovissimi, quindi richiedono delle manutenzioni ordinarie e straordinarie e finora abbiamo tenuto testa con una sovvenzione – ripeto – inferiore a quella precedente.

La privatizzazione comporta che mentre prima era stato stabilito che le azioni fossero per il 51 per cento regionali e per il 49 per cento del privato adesso saranno invece al 100 per cento del privato e il bando partirà prossimamente. Chiaramente poi una società privata dovrà fare un contratto con la Regione. Adesso si fanno i contratti di servizio con la Regione; cessando la sovvenzione, il contratto di servizio sarà fatto con il privato. La nostra preoccupazione vera, che ci spinge a chiedere l'intervento della Commissione, è che, in carenza di un provvedimento legislativo, non sarà possibile prorogare ancora la convenzione, ma non ai fini dell'attività di collegamento, che potrà rimanere comunque in piedi, bensì perché non vi sono i fondi, perché lo Stato potrebbe non darceli. Anche se possiamo essere considerati come una società che ha avanzato troppe lamentele, tempestando il Ministero di richieste per avere tali fondi, va ricordato che abbiamo dovuto agire senza quelli che avremmo dovuto avere a marzo.

Per quanto riguarda il sistema tariffario, vi manderemo un chiarimento più approfondito dal punto di vista tecnico di quello che ho saputo darvi. La base è quella, comunque: la tariffa è stata stabilita dalla Regione

e dalla convenzione con lo Stato in vigore da anni (dal 1991), sulla quale si basa tutto il sistema, quindi non abbiamo fatto altro che applicarla di nuovo.

**DONAGGIO (PD).** Le avevo chiesto gentilmente di spiegarci la struttura tariffaria, che è una cosa diversa da quello che sta dicendo lei: se non la conosce, la colpa non è mia; continua a girarci intorno, ma non mi ha ancora risposto.

**PRESIDENTE.** Se posso interpretare la domanda della senatrice Donaggio, dottor Capalbo, le ricordo che le è stato chiesto di chiarire la composizione della struttura tariffaria ed i costi strutturali dell'azienda, per capire come si forma la tariffa rispetto alle voci del carburante, del personale, eccetera.

**CAPALBO.** Glielo farò sapere con una nota scritta, comunque per quanto riguarda il carburante spendiamo 15 milioni di euro l'anno: è questo che voleva sapere, senatrice Donaggio?

**PRESIDENTE.** La senatrice chiede di sapere da cos'è composta la tariffa e quanto incidono rispettivamente il carburante, il costo del personale e le spese generali.

**CAPALBO.** Ve lo farò sapere, adesso non sono in grado di rispondere: la tariffa è composta da una parte base, che si fonda su questi elementi, e poi viene aumentata con le altre voci, come quella relativa all'indennità dell'autorità portuale.

**PRESIDENTE.** Le chiedo dunque di farci avere una documentazione che illustri la composizione della tariffa, perché è importante per capire esattamente quanto incidono su di essa queste tre voci.

**CATAUDELLA.** Signor Presidente, mi aggancio a questa domanda per chiarire che il tariffario di Caremar – che svolgeva quell'attività – è recepito da Laziomar: è pertanto identico ma di recente, prima del trasferimento, Caremar ne aveva chiesto l'aumento sia per la parte pontina sia per quella campana; esso ha avuto luogo per la seconda parte, ma non per la prima. Siamo quindi in arretrato – per circa un 15 per cento – per quanto riguarda le tariffe, rispetto a Caremar, che sono rimaste invariate. La loro composizione è identica, quindi valgono gli stessi discorsi: non avevamo né modo né tempo di cambiarle, anche perché si tratta di un problema serissimo.

Per quanto riguarda il livello di avanzamento della privatizzazione, ne so quanto voi: mi spiace dirlo, ma siamo la società le cui azioni sono vendute e chi vende è l'azionista, dal quale dipende tutto il procedimento. Non mi è stata detto quasi nulla, né ho chiesto perché non ho ragione di farlo, trattandosi di un'operazione di privatizzazione da attuare



per decisione della Regione, col passaggio delle azioni. Quando è stata costituita la Laziomar, prevista dalla legge regionale n. 2 del 2010, sembrava che si pensasse ad un socio pubblico accanto a quello privato, che sarebbe intervenuto come socio di maggioranza. Poi, però, da quello che so, l'orientamento della Giunta regionale è stato di cedere il 100 per cento delle azioni, così come pensa di fare la Regione Campania.

MORRI (*PD*). Non la vorrei interrompere, ma la vostra società è nata come pubblica un anno fa e subito dopo vi è stato detto che vi avrebbero privatizzati?

CATAUDELLA. No, l'hanno detto prima. La normativa prevedeva che le Regioni assumessero la gestione del servizio pubblico e che poi potessero creare anche una società che svolgeva il servizio pubblico: in Campania c'era la Caremar, mentre nel Lazio non c'era una società, che è stata creata nel 2010. Sapevamo che la società avrebbe dovuto essere privatizzata e, quando sono arrivato, mi è stato detto che era una questione di sette o otto mesi; poi le tempistiche si sono allungate. Sento sempre dire che il bando è pronto e che da un momento all'altro dovrebbe prendere il via: questo posso riferire, ma non ho pensato di fare domande per sapere qualcosa in più, posto che non avevo diritto a farle.

Ricollegandoci a quanto ha sottolineato il senatore Filippi, perché è importante questa privatizzazione? Se i servizi pubblici si possono affidare ai privati lo si fa: questa mi pare la prospettiva e la legge lo prevede. Se sono esercitati da società pubbliche le si privatizzano e la gestione viene regolata con un contratto di gestione con la Regione, imponendo certe regole a tutela del servizio pubblico. È dunque vero che non vi sono ragioni per prolungare l'esistenza della società pubblica, che, anzi, è augurabile non sia troppo lunga, dato che il dilungarsi procrastina i problemi. Si può anche sperare che, se arriva un privato con spalle larghe e strutture solide, la privatizzazione possa funzionare bene. Non si tratta di una mera scommessa: potrebbe funzionare bene se, in ipotesi, il privato avesse già una flotta abbastanza consistente, che gli consentisse di sottrarsi alla necessità di noleggiare altre navi in caso di guasti e di ragionare su un piano globale.

Come Laziomar, se dovessimo e potessimo pensare secondo una prospettiva di lunga durata, potremmo ipotizzare ampliamenti, magari verso Fiumicino. Tutti questi discorsi, però, diventano vani rispetto ad una situazione che può cambiare da un momento all'altro, anche se per la privatizzazione, a partire dall'emanazione del bando, passeranno molti mesi. Torno a dire che, secondo le idee correnti nel momento della costituzione di Laziomar, sarebbe dovuto finire tutto nel 2011. Siamo ancora al punto di partenza ma sembra certo che si partirà a breve.

Qual è la nostra funzione fondamentale in questo periodo di transizione? Non creare guasti, mantenere il servizio efficiente nei limiti del possibile e consegnare al privato che arriva una struttura con una propria funzionalità. Non possiamo fare molto di più, neppure pensare a comprare

altre navi (ammesso che avessimo i fondi, mentre siamo ben lontani dall'averne). Tuttavia, il mantenimento diventa tanto più complesso quanto più si allungano i tempi di erogazione delle sovvenzioni perché i ritardi nelle erogazioni creano difficoltà finanziarie di non poco momento.

Vi è poi un altro punto da tenere in chiaro, perché quando si parla di servizio pubblico e di continuità territoriale bisogna intendersi. La continuità territoriale esiste quando, nel periodo in cui non ci sono turisti, si assicura almeno un viaggio di nave giornaliero, o, per garantirla, se ne devono assicurare almeno due, oltre ad uno o due viaggi di aliscafo? E se ciò comporta una moltiplicazione dei costi, siamo in grado di affrontarli? Lo Stato, quindi la comunità, è in grado di erogare somme consistenti per assicurare una continuità territoriale che, intesa nel senso più ampio, in certi momenti può essere utile ad un numero davvero limitato di persone e che, con qualche sacrificio delle stesse, potrebbe costare assai meno? È un discorso ampio su cui tutti dovremmo riflettere.

Ci troviamo tuttavia di fronte ad una situazione, tramandataci dalla società Caremar S.p.A, caratterizzata dalla presenza di diverse linee, alcune delle quali erano attive fin dall'inizio mentre altre si sono aggiunte successivamente. Si ritiene che ciò che è stato aggiunto sia sacro e non si debba mettere in discussione. A mio avviso, invece, varrebbe la pena discuterne. È evidente che in estate c'è un maggior afflusso turistico rispetto all'inverno, ma dobbiamo chiederci se è davvero necessario che un traghetto, che comporta un costo di circa 4.000 euro di carburante, parta con a bordo quattro o cinque passeggeri oppure che un aliscafo, come capita a volte a Ventotene, trasporti sette passeggeri partendo un'ora prima del traghetto che chiude la giornata. Secondo me è tutto da discutere.

PRESIDENTE. Credo sia necessario ridiscutere l'intero sistema.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, vorrei svolgere una riflessione conclusiva. L'audizione chiesta ai vertici di Caremar S.p.A. e Lazio-mar S.p.A. (e che spero continui con le consorelle compagnie regionali e con un incontro con le Regioni) nasce da una preoccupazione fondata, che l'esposizione dei nostri ospiti in qualche modo accresce. Infatti, sebbene fosse evidente che la vostra gestione doveva essere transitoria, direi caratteristica della situazione ereditata, per il fatto che in questo Paese le gestioni transitorie talvolta sono più definitive delle gestioni definitive, essa si sta protraendo. È evidente però che la vostra gestione, per i motivi da voi esposti, non può durare *sine die*, dal momento che invece di migliorare la situazione la deteriora. Del resto, se non si producono investimenti, se non si ridefinisce il servizio universale, se non si ottimizza il costo del personale, se non si applica una corrispondente politica tariffaria in relazione all'incremento dei costi legati all'aumento del carburante, in un contesto in cui tutto si muove non si può pensare di mantenere la situazione inalterata stando fermi.

Questa era la nostra preoccupazione che, dopo la vostra esposizione, appare rafforzata. Pertanto, è evidente che qualcuno nella precedente espe-

rienza di Governo ha fatto cattiva propaganda affermando che si trattava di servizi appetibili, che andavano privatizzati perché così veniva chiesto dall'Europa. In realtà l'Unione europea non può chiedere una privatizzazione, tant'è che chiedeva semplicemente trasparenza nell'allocazione di risorse pubbliche rispetto ad un servizio che poteva presentare un maggior fattore di concorrenzialità. Aprire i mercati non significa privatizzarli, altrimenti, come appare evidente nel caso di Tirrenia, c'è il rischio che un mercato parzialmente aperto e comunque concorrenziale si trasformi in un monopolio, per di più privato.

Su tale vicenda faremmo bene ad ascoltare quanto prima le altre società regionali facenti capo al Gruppo Tirrenia, nonché le Regioni e il Governo per insistere sulla procedura di privatizzazione. Vorrei ricordare che fino a quando il momento è stato favorevole i privati hanno premuto per ottenere queste tratte, mentre ora si stanno defilando rapidamente (non a caso le due gare relative al Gruppo Tirrenia hanno avuto problemi consistenti proprio dal lato dell'offerta). Una gestione già difficile dal punto di vista pubblico, in una situazione in cui il pubblico è chiamato ad una gestione che amministri nel modo migliore possibile, necessita in realtà di una ridefinizione rapida ed urgente del modello di gestione. In questo contesto credo sia davvero difficile ottenere un profitto, che rappresenta inevitabilmente la ragione di sussistenza di un privato. Questo è il nodo da sciogliere e quanto prima poniamo tali questioni al Governo tanto prima affronteremo il problema in maniera adeguata. Le situazioni presenti sul territorio sono inoltre differenziate perché, ad esempio, la Regione Toscana è andata avanti sulla strada della privatizzazione avendo concluso le procedure, per altre Regioni il processo è imminente mentre altre ancora non ci pensano proprio. È un quadro che richiede l'intervento del Governo per una definizione complessiva dell'assetto.

PRESIDENTE. Senatore Marco Filippi, prendo atto della sua richiesta.

Ringrazio i nostri ospiti per le preziose informazioni fornite nonché i senatori intervenuti. È senz'altro nostra intenzione audire le altre società regionali e soprattutto le Regioni per conoscere la situazione delle privatizzazioni su tutto il territorio nazionale.

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

*I lavori terminano alle ore 16,20.*

