



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 12

*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**

454<sup>a</sup> seduta (pomeridiana): mercoledì 21 novembre 2012

Presidenza del presidente GRILLO

**I N D I C E****Audizione dell'amministratore delegato della Compagnia italiana di navigazione**

* PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 8, 9 e <i>passim</i>	MORACE . . . . .	Pag. 3, 7, 8 e <i>passim</i>
FILIPPI Marco (PD) . . . . .	6, 7, 13 e <i>passim</i>		
LADU (PdL) . . . . .	4, 8, 10 e <i>passim</i>		
RANUCCI (PD) . . . . .	4, 9, 10 e <i>passim</i>		

---

**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-Movimento dei Socialisti Autonomisti: Misto-MSA; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I.; Misto-SIAMO GENTE COMUNE Movimento Territoriale: Misto-SGCMT.

*Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il dottor Ettore Morace, amministratore delegato della Compagnia italiana di navigazione.*

*I lavori hanno inizio alle ore 14,40.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Audizione dell'amministratore delegato della Compagnia italiana di navigazione**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sul trasporto marittimo e sulla continuità territoriale, sospesa nella seduta dell'11 luglio 2012.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta sia l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso sia la trasmissione radiofonica e che la Presidenza del Senato ha già 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 dell'amministratore delegato della Compagnia italiana di navigazione, dottor Morace, che ringraziamo per la sua presenza. Ricordo che abbiamo già avuto un incontro con l'amministratore delegato, il 22 settembre 2011. La motivazione che ci ha spinto a chiedere questo incontro è presto detta: vorremmo essere aggiornati in ordine al processo di privatizzazione e, soprattutto, vorremmo conoscere le difficoltà e le criticità che la società ha incontrato.

*MORACE.* Signor Presidente, abbiamo concluso l'iter di privatizzazione il 20 luglio di quest'anno, data in cui il ramo d'azienda è passato a CIN. Da subito ci siamo impegnati a fermare le navi obsolete che gestiva la vecchia Tirrenia; in particolare, abbiamo sostituito le due navi sulla tratta Civitavecchia-Cagliari, prendendo a noleggio due moderni *cruise ferries*, che sono stati messi in servizio quasi subito, il 27 luglio. Questo è avvenuto con notevole soddisfazione da parte dell'utenza, tant'è vero che, nonostante le due navi abbiano iniziato il collegamento molto tardi, ormai a stagione avviata, su questa rotta abbiamo registrato un aumento del 60 per cento sia per quanto riguarda i passeggeri sia per quanto riguarda le merci. Nelle prossime settimane, prima delle festività natalizie, procederemo, come da piano industriale, alla sostituzione della terza nave (sulla tratta Napoli-Cagliari-Palermo), con l'immissione di una nave moderna costruita nel 2007-2008. Quindi tutta la flotta in arrivo in Sardegna sarà composta da navi costruite dopo il 2000.

Allo stesso tempo, ci siamo subito impegnati per migliorare i servizi di bordo: abbiamo cambiato il fornitore del *catering* su tutte le navi, dando in appalto a due ditte diverse i servizi di bordo (anche lì le cose stanno funzionando bene). Ovviamente stiamo anche rinnovando tutti i sistemi informatici (giovedì usciremo con la nuova pagina *web*) e stiamo procedendo con l'addestramento del personale. Ricordo che non si è proceduto a licenziare personale Tirrenia; stiamo aprendo con i sindacati vari tavoli per confrontarci sul piano industriale.

RANUCCI (*PD*). Ringrazio l'amministratore delegato, che ci ha dato delle buone notizie (piccole o grandi a seconda della visione); è comunque importante che ci sia questo rinnovo della flotta. Vorrei soffermarmi su due punti che lei ha toccato, dottor Morace. Per quanto riguarda il sistema informatico, si possono finalmente prenotare ed acquistare i biglietti per via telematica, cosa che per tanti anni e per vari motivi non è stata possibile? Si può quindi stampare il biglietto dal proprio computer, come per qualsiasi altro trasporto pubblico?

La seconda domanda è la seguente: cosa prevede il piano industriale, soprattutto rispetto all'occupazione? Sappiamo che gran parte dei lavoratori vengono da una determinata zona del nostro Paese, cioè dalla Campania (Torre Annunziata e Torre del Greco); ci sarebbero quindi delle fortissime ricadute in quei luoghi.

Altre due domande sono quelle in parte già uscite sui giornali. La vostra composizione rimane quella attuale? Abbiamo visto che c'è un attrito e che c'è stata l'uscita dal consiglio di amministrazione di Onorato; c'è inoltre uno scontro con il fondo Clessidra, che rappresenta l'altra parte dei soci. Qual è la situazione reale e, se ci sono delle difficoltà, quali sono le prospettive?

Vorrei sapere inoltre qual è la situazione, di cui abbiamo parlato già in precedenza, per quanto riguarda la nota questione delle procedure d'infrazione aperte dalla Commissione europea. Vorrei sapere se siamo ancora in regime di infrazione e cosa pensa l'Europa di questa operazione e di altre operazioni che lei ci disse venivano fatte *a latere* (dismettere alcune linee in modo da non incorrere in questo tipo di sanzioni). Qual è la situazione in questo momento? Rischiamo di nuovo di fare un passo indietro e di ricevere una nuova nota di infrazione dalla Commissione europea?

Per quanto riguarda, infine, i collegamenti con le isole minori, vorrei sapere qual è la vostra prospettiva, soprattutto in riferimento ai collegamenti da Napoli con le isole minori della Sicilia.

LADU (*PdL*). Signor Presidente, mi dispiace non aver potuto partecipare alla parte iniziale dell'incontro. Comunque, raccogliendo anche le osservazioni che sono state fatte, ho capito che ci sono delle novità per quanto riguarda il rinnovo della flotta e anche per quanto riguarda la possibilità di acquistare i biglietti per via telematica.

Tuttavia sinceramente non credo che sia questo il problema. Le obiezioni che abbiamo posto non riguardano sicuramente la possibilità di fare i

biglietti per via telematica o un'ipotesi di miglioramento della flotta, che senz'altro è giusta. Il vero problema è costituito dai costi dei biglietti, che sono inaccessibili. Non so se vi siete resi conto che la Sardegna è stata mortificata quest'estate proprio per tale motivo. Ho letto delle dichiarazioni, anche da parte sua, dottor Morace, secondo cui i costi non saranno ulteriormente aumentati (sono dichiarazioni che lei ha rilasciato pochi giorni fa); in passato, avete detto che i costi erano gli stessi degli anni precedenti. Questo non è assolutamente vero. Il costo del biglietto in nave è raddoppiato in questi ultimi anni; prova ne sia il fatto che la gente non sta più andando in Sardegna, posto che quello sardo era un turismo composto soprattutto da famiglie che prendevano la casa in affitto e si spostavano in macchina. A causa dei costi del trasporto – che vanno dagli 800, ai 1.000, fino ai 1.500 euro per una tratta di andata e ritorno – i turisti non stanno più venendo in Sardegna, dal momento che, facendosi un po' di conti, scoprono che con quella cifra possono pagarsi metà vacanza in Puglia. Il risultato è che in quelle zone la presenza turistica è aumentata di circa il 30 per cento, mentre in altri territori il turismo sta morendo. Mi chiedo dunque quale sia il motivo di tutto ciò.

La CIN è in regime di convenzione, gode delle sovvenzioni europee, e grazie alla convenzione riceve 72 milioni di euro l'anno. Mi chiedo come sia possibile che ancora oggi le tariffe praticate da alcune compagnie che non hanno alcuna convenzione, come la *Sardinia Ferries*, sono più competitive: è più conveniente viaggiare sulle navi di queste compagnie che su quelle della Tirrenia, sebbene essa goda di una convenzione: ciò è assurdo.

Non faccio riferimento alla compagnia di navigazione sarda, per cui vale un discorso a parte, dal momento che la Regione sta intervenendo: è chiaro che in questo caso il discorso è diverso e non lo voglio prendere neanche in considerazione. Mi riferisco invece a quelle compagnie che non hanno nessun rapporto con la Regione, per cui la Sardegna non deve contribuire in alcun modo e che ancora oggi praticano prezzi migliori di quelli della CIN. Mi chiedo dunque perché si sta facendo tutto questo e se i nostri auditi si rendono conto del fatto che se le navi viaggiano quasi vuote ciò è dovuto al fatto che la gente si rifiuta di pagare cifre così alte. Vi conviene praticare questi prezzi, sapendo che poi la gente rinuncia a viaggiare, o non converrebbe praticare prezzi competitivi, che consentano alle persone di recarsi in Sardegna? Il punto è che state ammazzando l'economia di una Regione: quando spiegherete queste cose, inizieremo a capirci.

Infine, collegandomi a quanto detto dal collega senatore Ranucci sulle voci relative ai possibili problemi all'interno della cosiddetta CIN 2, vorrei capire se il gruppo è ancora lo stesso o se ci sono situazioni diverse. Se così fosse, credo che bisognerebbe rivedere anche la convenzione, dal momento che essa è stata firmata da un gruppo, ma non è chiaro se il gruppo attuale corrisponde a quello iniziale.

Infine, ricordo che sono in corso due indagini riguardanti la CIN, una della Commissione europea, che vuole vedere chiaro in tutta questa vi-

ceda, e l'altra dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato. Dunque vorrei sapere a che punto si trovano tali indagini, soprattutto con riferimento a quella dell'Autorità *antitrust*, perché con questo gioco di scatole cinesi, tra Onorato e la Moby, non si capisce bene chi siano i veri proprietari. L'idea e la convinzione della gente è che esista un cartello, che rende praticamente inaccessibile una concorrenza vera e che continuate a mantenere tariffe assolutamente impossibili per chi deve raggiungere la Sardegna. Il risultato è che continuerete a fare degli affari, perché alla fine esiste comunque la convenzione che garantisce 72 milioni di euro per otto anni, ma rimane un fortissimo malcontento, sia per quanto riguarda il trasporto dei passeggeri, sia per quanto riguarda il trasporto delle merci. La gente non ne può più e vi chiedo se non sia possibile ripensare questa situazione. Oggi come oggi è praticamente impossibile collegarsi alla Sardegna e non so che cosa potrebbe accadere nel prossimo futuro. Certo è che non si può andare avanti continuando di questo passo e anche le spiegazioni che avete offerto alla Commissione nella seduta odierna, in cui non si è parlato di costi, dimostrano che l'oggetto della vostra attenzione è un altro. In realtà i veri problemi sono quelli che ho detto, in particolare il problema dell'inaccessibilità delle tariffe, che sono veramente elevate.

FILIPPI Marco (PD). Ovviamente il mio Gruppo non può non partire da una considerazione preliminare, che è nota ma che giova sempre ricordare. Non siamo stati entusiasti della privatizzazione: non mi riferisco alle privatizzazioni in generale, ma a questa specifica privatizzazione. A nostro giudizio, essa nasce da una deformazione degli indirizzi comunitari, che chiedevano altro rispetto a quello che è stato fatto. Soprattutto, la nostra contrarietà è stata accentuata dal modo con cui la privatizzazione è stata condotta. Queste sono le nostre premesse: la sfida che si gioca in qualsiasi privatizzazione è quella del miglioramento effettivo della qualità del servizio e ovviamente – anche se non c'è niente di scontato – del minore costo dello stesso, garantendo comunque il giusto profitto all'impresa.

Quanto agli aspetti a cui in modo abbastanza stringato il nostro auditto ha fatto cenno, mi sembra siano da accogliere positivamente la questione del rinnovamento della flotta, quella – che mi sembra di intuire – del mantenimento delle rotte, che era uno dei presidi previsti dalla gara, e quello del miglioramento degli *standard* qualitativi in senso lato, relativi alle prenotazioni e alla vendita dei biglietti. Il nostro auditto mi consentirà di dire, senza alcun tipo di offesa o di interferenza – spero anzi che nella replica voglia darci qualche elemento di maggiore dettaglio – che egli ha un po' eluso le preoccupazioni che ci hanno spinto a richiedere la presente audizione, relative alla possibile evoluzione delle rotte e della questione tariffaria – in parte già registrata, come ricordava il collega intervenuto in precedenza – e soprattutto ai *range* di disponibilità offerti dalla convenzione. Se è possibile, gradiremmo conoscere qualche profilo del piano industriale – è questa la questione centrale – perché gli elementi di cui siamo a conoscenza parlano di una riduzione, a regime, di 400 unità di

personale. Ovviamente, la prima richiesta è quella di capire quale modalità e quale obiettivo vi proponete da qui al 2020, anche se per la nostra forza politica quello occupazionale non è mai stato il primo problema. Non abbiamo alcuna intenzione di sostituirci a chi questo mestiere lo fa bene e cioè al sindacato, che saprà intervenire sulla questione. A noi interessano gli indirizzi del piano industriale e l'evoluzione relativa alle rotte e alle tariffe.

Infine, ci interesserebbe capire meglio, se possibile con garbo e discrezione, quali sono stati i passaggi – che non credo siano andati *de plano* – che si sono registrati negli assetti societari e che hanno suscitato qualche preoccupazione con riguardo alla questione delle procedure d'infrazione, e conoscere l'assetto della *governance* e del *management*, all'interno della compagine che si è assestata e che, per come è stata offerta ai mezzi di comunicazione, risulta poco credibile, essendo riconducibile esclusivamente a questioni caratteriali o personali.

Crediamo che la situazione sia tale per cui se ci fosse qualche elemento di conoscenza sarebbe opportuno averne almeno sentore.

*MORACE.* Per quanto riguarda le prenotazioni, in realtà da tempo, anche con la vecchia Tirrenia, si poteva prenotare *on line* e stampare il biglietto, pur se con modalità e soprattutto con tempi diversi (loro ci mettevano un po' più di tempo a preparare il programma per poter lanciare le prenotazioni). Noi ovviamente abbiamo rivisto tutta la parte informatica: le prenotazioni sono partite e già da lunedì scorso è possibile prenotare fino alla fine di gennaio 2014. Quello che si è letto sulla stampa, quindi, non corrisponde affatto a verità: è possibile prenotare con Tirrenia ed è possibile stampare il biglietto. La novità è costituita da un programma più veloce e dinamico; comunque le prenotazioni sono già aperte fino a gennaio 2014.

Il piano industriale prevede il mantenimento delle rotte in convenzione. Non sono previsti per il momento nuovi collegamenti, anche perché c'è una crisi mondiale importante. Pertanto il piano industriale prevede, almeno per i primi tre anni, di migliorare i servizi in convenzione. Non è vero che ci sono esuberanti; l'articolo in questione è già stato smentito dal segretario generale della UIL: in Tirrenia non ci sono esuberanti, anzi abbiamo assunto e stiamo assumendo.

FILIPPI Marco (*PD*). È un articolo di stampa di oggi, quindi sarà smentito domani.

*MORACE.* L'ho letto anch'io, ma è stata fatta una smentita. Mi fa piacere la sua domanda, senatore Filippi, così posso dirlo ufficialmente: in Tirrenia non ci sono esuberanti, grazie a Dio, anzi stiamo assumendo.

Per quanto riguarda la compagine sociale, CIN nasce con tre azionisti Moby, Grimaldi e il gruppo Aponte. Per fatturato, l'autorità competente era Bruxelles, la quale ha detto che c'era troppa concentrazione, per cui Grimaldi e Aponte sono stati invitati ad uscire (Moby invece è rimasto)

e sono stati sostituiti con il gruppo Clessidra, che è un fondo di investimento (già presente peraltro in Moby), con il gruppo Negri di Genova, che è un gruppo di operatori portuali, e con il gruppo Izzo, che è un imprenditore napoletano del settore. Questa è la nuova composizione della società; poiché il fatturato totale degli azionisti non supera i 3 miliardi, la competenza è tornata in Italia. L'*Antitrust* ha approvato l'operazione in maniera definitiva, chiedendo degli impegni su quelle rotte dove Moby e Tirrenia si sovrapponevano. Gli impegni più importanti sono che Moby doveva lasciare una linea e che Tirrenia doveva fare delle riduzioni e dei pacchetti particolari di sconti, che stiamo facendo. Quindi l'operazione CIN è stata approvata dall'*Antitrust* italiana. Tra Moby e Clessidra ci sono state delle discussioni sui tempi e sull'eventualità di una fusione tra le due società; mi riferisco alla fusione tra Moby e Tirrenia (CIN). Un socio ha chiesto di accelerare il processo di fusione, mentre l'altro socio non era d'accordo sui tempi; per cui tre consiglieri si sono dimessi e sono stati sostituiti da altri tre consiglieri del gruppo Moby. Quindi non c'è stato un cambio della compagine sociale.

PRESIDENTE. Quindi ad oggi i soci di CIN sono Moby (cioè Onorato), il fondo Clessidra, Negri ed Izzo. Qualcuno di questi soci ipotizzava una fusione tra Moby e CIN.

MORACE. Moby è dell'idea di portare avanti un progetto di fusione tra Moby Spa e Compagnia italiana di navigazione Spa. Il 60 per cento dei soci non è convinto che i tempi della fusione siano maturi; quindi Moby ha deciso di sostituire tre dei quattro consiglieri con altre tre persone di Moby, che siedono oggi in consiglio. Ovviamente non cambia la compagine sociale; Moby rimane in CIN, è un socio importante di CIN ed ha sempre quattro consiglieri all'interno del consiglio di amministrazione. La *governance* non cambia e l'azionista non cambia.

Per quanto riguarda le procedure d'infrazione dell'Unione europea, i rilievi avanzati da quest'ultima non riguardano la CIN, ma riguardano il Governo per dei contributi sulle rotte nel passato. Della CIN si è occupata invece l'*Antitrust* italiana, che però ha approvato l'operazione; d'altra parte, era un'autorizzazione propedeutica al passaggio che è avvenuto il 19.

LADU (PdL). La Commissione europea però è entrata nel merito della prima composizione della CIN.

MORACE. Esatto. Ma poi sono cambiati i soci, la competenza è diventata italiana e la società è stata autorizzata.

PRESIDENTE. Bruxelles ha contestato quando in CIN c'erano Grimaldi e Aponte, perché insieme realizzavano un fatturato tale da monopolizzare il mercato.



*MORACE.* La concentrazione di tre armatori non era ben vista a Bruxelles. Ovviamente l'Autorità italiana ha poi approvato l'operazione, altrimenti non avremmo potuto portarla avanti.

Per quanto riguarda le isole minori, noi colleghiamo solo le Tremiti e ovviamente continueremo a collegarle, perché sono rotte in convenzione. Ma non colleghiamo isole minori in Sardegna e in Sicilia; se ne occupano la Saremar in Sardegna e la Siremar in Sicilia.

Senatore Ladu, la ringrazio molto per le sue domande, che mi consentono di chiarire un concetto e darle un dato importantissimo: la Tirrenia non aumenta le tariffe dal 2009 ed è la compagnia che ha le tariffe più basse del mercato. La Tirrenia non aumenta le tariffe per i residenti dal 2004; per cui, se consideriamo solo l'inflazione, il residente sardo oggi paga meno di quanto pagava nel 2004. Le tariffe di Tirrenia in Sardegna, ad eccezione di due rotte (Genova-Porto Torres e Civitavecchia-Olbia) e limitatamente al solo periodo estivo, vengono stabilite dal Governo; in convenzione ci sono delle tariffe massime che noi non possiamo superare. La convenzione è stata fatta tra il 2008 e il 2009; quindi noi stiamo applicando le tariffe del 2009, perché siamo obbligati a seguire le tariffe in convenzione. Non è possibile aumentarle: questo è un dato di fatto e ci sono i documenti che lo dimostrano. La Tirrenia gestisce due rotte non in convenzione, solamente per il periodo estivo – la Civitavecchia-Olbia e la Genova-Porto Torres – per le quali, limitatamente a tale periodo dell'anno, può applicare le tariffe che vuole. Ovviamente – ho qui con me la copia delle fatture – il prezzo del combustibile incide molto sulle tariffe delle compagnie di navigazione: ad esempio, nel 2009 pagavamo una tonnellata di combustibile 213 euro, mentre pochi giorni fa abbiamo pagato 667 euro per lo stesso quantitativo. Il problema non è dunque il «caro tariffe», ma è il «caro combustibile». La Tirrenia è passata da una spesa di circa 60 milioni di euro nel 2009, a una spesa di circa 125 milioni di euro per quest'anno. Capisco ovviamente il problema del trasporto, ma nessuno mi ha spiegato come possa riuscire a non far fallire l'azienda un amministratore che all'improvviso si trova 60 milioni di euro in più di costi, con un contributo che rimane fisso e il 90 per cento delle rotte per le quali non può aumentare il prezzo del biglietto.

**PRESIDENTE.** Aumentando il costo del carburante avete titolo per aumentare le tariffe?

*MORACE.* L'importo della convenzione è fisso ed è pari a 72 milioni di euro per 8 anni: le tariffe massime sono in convenzione e non possono superare quei limiti.

*RANUCCI (PD).* Dunque è possibile variare le tariffe solo per le due rotte citate, nel periodo estivo.

*MORACE.* Fermo restando che sulle linee come la Genova-Olbia o la Civitavecchia-Cagliari, che sono in convenzione per tutto l'anno, le tariffe

non sono stabilite dall'armatore ma dal Governo, solo per le due linee citate in precedenza possiamo cercare di recuperare l'*extra* costo che deriva dall'aumento del prezzo del combustibile.

RANUCCI (PD). Vorrei sapere in quale percentuale queste due rotte, nei mesi estivi, incidono sul fatturato.

MORACE. La Tirrenia fattura circa 220 milioni di euro e queste due linee, per i mesi estivi, fatturano circa quaranta milioni di euro: sono le due linee migliori. Ovviamente, il biglietto citato, dal costo di 1.500 euro, non esiste; la notizia è scritta solo sui giornali, a meno che non si tratti di un biglietto per un gruppo di dieci persone. Considerando che un biglietto medio di andata e ritorno costa circa 100 euro, per quella cifra dovrebbero viaggiare 15 persone. Questo fantomatico biglietto da 1.000 o da 1.500 euro non l'abbiamo mai emesso.

LADU (PdL). Evidentemente lei viaggia in nave e non paga il biglietto.

MORACE. Io amministro la società, anche se purtroppo non decido le tariffe, ma le decide il Governo.

LADU (PdL). La prossima volta porterò i biglietti che sono stati emessi, anche in questi ultimi giorni, che superano largamente quella cifra.

MORACE. Le tariffe relative alle due rotte citate, per tre mesi l'anno, sono dinamiche. Chi dovesse prenotare oggi un biglietto per la linea Civitavecchia-Olbia per il periodo estivo, probabilmente troverà la disponibilità di un posto auto per cinque o dieci euro. Chi invece dovesse prenotare la sera del 31 luglio, per il 1° agosto, probabilmente dovrà pagare 100 euro per avere lo stesso posto auto, perché sulle rotte non in convenzione le tariffe sono dinamiche e dipendono da quando si compra il biglietto e dal fatto che la nave sia più o meno piena. Il prezzo dipende da molti fattori, perché tutti gli operatori si sono adeguati al sistema delle compagnie *low cost*, che variano il prezzo in base al riempimento del mezzo di trasporto.

Non credo che ci siano società che praticano prezzi migliori dei nostri: la Tirrenia è stata sempre la compagnia più economica. La tariffa massima è stabilita in convenzione; possiamo certamente proporre un prezzo inferiore, ma non possiamo proporre un prezzo superiore ai limiti previsti. Non c'è nessuna indagine su CIN-Tirrenia: c'è un'indagine per un'ipotesi di cartello, che riguarda altre compagnie e non la Tirrenia. Non ci sono ovviamente «scatole cinesi»: i soci di CIN sono ben identificati e sono soci importanti. Sono tutte società per azioni importanti e dunque non capisco che cosa si voglia dire quando si parla di «scatole cinesi» e di «veri proprietari». I proprietari hanno un nome e un cognome e

si trovano tutti consultando Internet. Non c'è un cartello e la Tirrenia non è mai stata accusata di ciò: non c'è nessuna indagine su CIN per il cartello, perché l'indagine riguarda altre società e non CIN.

Infine, i 72 milioni di euro costituiscono un contributo fisso annuale, per otto anni, per il pagamento dei 44 collegamenti settimanali che la Tirrenia effettua verso la Sardegna, con navi moderne e tutte costruite dopo il 2000: ricordo che la Tirrenia, in precedenza, prendeva 120 milioni di euro per effettuare gli stessi collegamenti. Quanto alle osservazioni del senatore Filippi sulla privatizzazione, ricordo che noi abbiamo partecipato a una gara.

**PRESIDENTE.** La critica era rivolta al Governo per come ha realizzato la privatizzazione. Invito il nostro audito a parlare del miglioramento dei servizi.

**MORACE.** Per ciò che riguarda il miglioramento dei servizi, ci siamo impegnati soprattutto sulle navi. C'erano navi obiettivamente obsolete. Faccio riferimento a tre navi che facevano rotta verso Cagliari, costruite negli anni Settanta, che non erano adeguate agli *standard* della nuova Tirrenia. Dunque le abbiamo subito vendute e sostituite, anche se non eravamo obbligati a farlo, perché la convenzione non prevede un'età minima per le imbarcazioni.

D'altra parte occorre considerare dei dati di fatto, in un mercato che è crollato: non perdono passeggeri solo le compagnie che operano sulle rotte verso la Sardegna, ma anche in Sicilia se ne sono persi moltissimi, soltanto che in Sicilia non c'è una compagnia come la Tirrenia da colpevolizzare. Andando in controtendenza, la Tirrenia quest'anno ha trasportato verso la Sardegna il 10 per cento di passeggeri in più rispetto all'anno scorso, sebbene il mercato verso la Sardegna e le isole sia crollato del 26 per cento. Ci siamo dunque dedicati a cambiare le navi e a migliorare le pecche della Tirrenia, come i servizi di bordo, e lo abbiamo fatto velocemente, per approfittare dell'estate.

Le rotte rimangono le stesse: siamo diventati una società privata e ovviamente, se ci saranno sviluppi in futuro e se sarà possibile aprire nuove linee, non saremo certamente contrari, perché questo è il nostro mestiere. Da questo punto di vista sono però pessimista: per i prossimi due o tre anni bisognerà concentrarsi per migliorare i collegamenti verso le isole e le linee in convenzione. La ricerca del minor costo è un *must*, anche perché la Tirrenia in precedenza prendeva 120 milioni di euro per effettuare gli stessi 44 collegamenti settimanali che facciamo anche ora. Scendendo da un contributo di 120 milioni di euro a uno di 72 milioni di euro, è logico che dobbiamo ottimizzare i costi: ci sono però ampi margini, su cui stiamo lavorando. Il dato importante è che siamo riusciti a fare il 10 per cento in più di fatturato rispetto all'anno scorso e, in un momento di crisi, questo mi sembra un dato importante.

Le tariffe in convenzione sono stabilite dal Governo e non possiamo superarle, tranne che per tre rotte e limitatamente al periodo estivo. Oltre a

quelle citate e relative alla Sardegna, durante i periodi estivi è libera anche la rotta Napoli-Palermo. Il piano industriale non prevede assolutamente dei licenziamenti: la notizia uscita questa mattina è falsa ed è subito stata smentita dal segretario della UIL. Il piano industriale prevede il cambio immediato di tre navi, il miglioramento dei servizi verso le isole e, ovviamente, come da manuale, l'aumento dei ricavi e la riduzione delle spese. Per i primi tre anni non pensiamo di iniziare nuove attività.

La *governance* non è cambiata. C'è un amministratore delegato con pieni poteri e un consiglio di amministrazione che rappresenta i soci. È una *governance* abbastanza forte.

LADU (*PdL*). Signor Presidente, vorrei dire che sono assolutamente insoddisfatto della risposta che ha dato l'amministratore delegato, soprattutto per quanto riguarda la questione delle tariffe. Non corrisponde al vero quello che lei sta dicendo, dottor Morace. Peccato che non sia oggi presente il senatore Bornacin, che mi ha fatto vedere pochi mesi fa il suo biglietto: lui e la moglie hanno pagato oltre 900 euro.

MORACE. Non ho detto che non è possibile; ho spiegato come funziona.

LADU (*PdL*). Questo è ancora più grave. Il fatto di applicare delle tariffe differenziate, come voi state facendo, significa che state mettendo il cappio al collo. Nel periodo estivo, che sarebbe il periodo in cui la gente potrebbe venire a passare le vacanze in Sardegna, voi aumentate le tariffe. Non vi rendete conto del danno che in questo modo state creando all'economia della Sardegna.

MORACE. Sono aperto a suggerimenti.

LADU (*PdL*). È chiaro che se voi aumentate la tariffa durante il periodo estivo, la gente che abitualmente veniva in Sardegna e prendeva le case in affitto adesso non viene più; nel mese di agosto c'era l'80 per cento di case sfitte proprio a causa della politica che state facendo. La prego quindi di far arrivare alla Commissione i dati relativi ai costi, alle tariffe e al numero di passeggeri di questi ultimi dieci anni. Non è come lei sta dicendo. So che le navi erano quasi vuote e comunque la gente non è arrivata in Sardegna; se è vero quello che lei sta dicendo, cioè che c'è stato un aumento, non ho capito dove è andata questa gente, perché le case erano tutte vuote. Non ha parlato poi del costo del trasporto merci; anche lì si è registrato un aumento consistente dei costi.

Da ultimo, lei ha affermato che non ci saranno licenziamenti e che probabilmente ci sarà nuova occupazione. Vorrei capire con quali criteri fate queste nuove assunzioni, considerato che il 95 per cento del personale non è sardo, nonostante le rotte riguardino in parte la Sardegna. Vorrei sapere come intendete muovervi per quanto riguarda le nuove assunzioni e

come pensate di equilibrare la presenza di dipendenti all'interno dell'azienda stessa.

PRESIDENTE. Dottor Morace, se lei ci gratificasse di una nota scritta, farebbe cosa gradita. Io ovviamente devo assumere che le cose che lei ha detto quest'oggi in Commissione corrispondano a fatti documentabili; mi riferisco alla crescita del 10 per cento del traffico, al fatto di non aver proceduto a licenziamenti, ma di pensare anzi a nuove assunzioni, e soprattutto al sistema delle tariffe differenziate, che peraltro è in convenzione.

Non credo che possiamo chiedere al dottor Morace la storia degli ultimi dieci anni; abbiamo però il dovere di chiedergli cosa è successo da quando egli è amministratore delegato. Il dottor Morace ha detto che la Tirrenia non aumenta le tariffe dal 2009 (dal 2004 per quanto riguarda i residenti); questo ce lo può confermare per iscritto. Fa eccezione l'elasticità concessa nel periodo estivo sulle rotte Genova-Porto Torres e Civitavecchia-Olbia, che serve a recuperare l'aumento del carburante; se anche questo ce lo metterà per iscritto, il collega Ladu avrà modo eventualmente di contestarlo in maniera formale.

FILIPPI Marco (PD). Il Presidente mi ha anticipato. Avrei utilizzato questo intervento essenzialmente per chiedere la disponibilità ad avere qualche elemento di dettaglio (ovviamente per quanto è in grado di poterci fornire).

Colgo l'occasione di questa brevissima replica anche per precisare un aspetto, che forse è sfuggito. Dottor Morace, capisco benissimo la sua situazione e capisco l'interesse e l'obiettivo dei soci che si sono candidati a rilevare un servizio. Ho segnalato però la questione della privatizzazione per un aspetto: a fronte di questo giudizio, che per quanto ci riguarda rimane intatto, avrà notato che non c'è stata una richiesta, un giudizio o una critica in qualche modo strumentale o pregiudiziale. Per capirci, noi non siamo una forza politica che ragiona in termini di «tanto peggio, tanto meglio». Se un servizio funziona, lo riconosciamo e lo apprezziamo. Le nostre osservazioni sono volte a capire effettivamente i termini in cui si gioca la vostra sfida, sia dal punto di vista della qualità e del miglioramento del servizio, sia dal punto di vista della riduzione dei costi, che comprendiamo essere assolutamente una necessità. Anch'io, con molta discrezione e con molta moderazione, avverto che c'è qualche elemento che mi sfugge. Rilevo che nella sua risposta lei si è limitato a dire che per i prossimi tre anni non ci sarà un calo dell'occupazione; sembra però che nel 2020 ci sarà una riduzione di 400 persone, per arrivare alla quale ci sono forme e modi. Ma non è questo il problema: si può effettuare il *turn-over*, sono tutte cose legittime. Si tratta però di capire, mettendoci nella sua condizione, come non far fallire un'impresa importante (perché è legata ad un servizio assolutamente essenziale) e quali sono i margini entro cui si determina il giusto profitto e si garantisce di effettuare il ser-

vizio. Poi ovviamente ci sono aspetti indiretti che la riguardano meno, ma che hanno una ragione politica.

**PRESIDENTE.** Noi abbiamo in programma di audire il Ministro o il Vice Ministro, perché vorremmo capire bene com'è stata gestita questa vicenda. Ovviamente sappiamo che un'impresa privata, proprio perché è tale, ha l'obiettivo principale di conseguire profitti, di fare investimenti e anche di creare occupazione. Non immaginiamo che un'impresa privata debba essere sussidiata in eterno. Se lei cortesemente ci può far pervenire questi dati con suo comodo tramite una relazione scritta, dottor Morace, aggiungendo anche la questione sollevata dal senatore Ladu sul costo del trasporto merci, ci aiuterà a fare chiarezza. Il Parlamento è comunque una casa di vetro; se affluiscono dei dati li renderemo pubblici al più presto, costringendo chi fa mala informazione ad adeguarsi.

**FILIPPI Marco (PD).** Gradiremmo conoscere, se fosse possibile (ci andiamo in punta di piedi, riconoscendo il fatto che si tratta di un soggetto privato), l'incidenza percentuale del costo del carburante rispetto alle rotte, perché è un dato sensibile.

**MORACE.** Ovviamente respingo nella maniera più categorica l'accusa di rovinare la Sardegna, anche perché noi siamo subentrati il 20 luglio di quest'anno, cioè da pochi mesi.

**LADU (PdL).** Lei c'era anche prima.

**MORACE.** No, io non c'ero; io inizio il 20 luglio. C'è molta disinformazione secondo me. Io in CIN ci sono sempre stato, ma la nostra gestione della Tirrenia inizia il 20 luglio. Le tariffe delle rotte verso la Sardegna sono in convenzione e sono stabilite dal Governo, ad eccezione delle due rotte di cui ho detto e solo nei tre mesi estivi. Non ho problemi a farvi avere le statistiche con i dati del 10 per cento di aumento, nonostante la perdita del mercato dovuta alla crisi. Le assunzioni vengono fatte da me, a mio insindacabile giudizio. Abbiamo assunto anche dei sardi. Purtroppo non ci sono marittimi sardi disponibili a viaggiare sulle navi; d'altra parte, la flotta sarda viaggiava con i siciliani (è tutto dire). Ovviamente anche su questo vi farò avere i documenti a disposizione.

Mi riferivo comunque ai prossimi tre anni, mentre il piano industriale si riferisce ad otto anni, che sono gli anni di durata della convenzione. Ritengo che tra tre anni ci saranno le possibilità di sviluppare nuove linee, soprattutto verso il Nord Africa. Si tratta comunque sempre di un aumento delle linee e non di una loro riduzione: non licenzieremo nessuno, né oggi, né tra tre anni, né tra otto.

**FILIPPI Marco (PD).** Assumiamo questa dichiarazione, che è l'impegno iniziale.

PRESIDENTE. Dunque non avete in programma di licenziare, né ora né in seguito.

MORACE. Esattamente. Del resto, come minimo dobbiamo operare sulle rotte in convenzione e quindi il personale ci serve.

PRESIDENTE. Ringraziamo il nostro audito per la sua presenza e lo invitiamo a farci pervenire al più presto la documentazione scritta, sollecitata dai senatori intervenuti. Nel frattempo la Commissione audirà il vice Ministro o il Ministro competente e se ci sarà la necessità di ulteriori chiarimenti, inviteremo nuovamente il dottor Morace.

MORACE. Sono a disposizione, signor Presidente.

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

*I lavori terminano alle ore 15,30.*

