Determinazione n. 92/2008

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 28 novembre 2008;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

visti i decreti del Presidente della Repubblica in data 20 luglio 1964 con le quali le Società di navigazione marittima esercenti linee di preminente interesse nazionale (Tirrenia e Adriatica) sono state sottoposte al controllo della Corte dei conti;

visti i conti consuntivi degli enti suddetti, relativi agli esercizi finanziari dal 2003 al 2007, nonché le annesse relazioni del Consiglio di amministrazione e dei Collegi Sindacali, trasmessi alla Corte dei conti in adempimento dell'articolo 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere dott. Roberto Errante e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria delle Società suddette per gli esercizi dal 2003 al 2007;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, possa, a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che dei conti consuntivi – corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

P. Q. M.

comunica, a norma dell'articolo 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i conti consuntivi delle Società di navigazione marittima esercenti linee di preminente interesse nazionale, Tirrenia s.p.a., per l'esercizio 2003, e della società Tirrenia s.p.a. (con l'incorporata Adriatica s.p.a.), per gli esercizi dal 2004 al 2007 – corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria delle Società stesse.

L'ESTENSORE
f.to Roberto Errante

IL PRESIDENTE
f.to Mario Alemanno

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DELLE *SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE MARITTIMA ESERCENTI LINEE DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE, TIRRENIA S.P.A. E ADRIATICA S.P.A.*, PER L'ESERCIZIO 2003, *E DELLA SOCIETÀ TIRRENIA S.P.A. (con l'incorporata ADRIATICA S.P.A.)*, PER GLI ESERCIZI DAL 2004 AL 2007

SOMMARIO

PREMESSA. - 1. La Società Tirrenia. - 2. Rapporti di convenzione con lo Stato. - 3. I piani industriali. - *3.1.* Variante al piano quinquennale 2000/2004. - *3.2.* Piano quinquennale 2005/2008. - *3.3.* Variante al Piano quinquennale 2005/2008. - *3.4.* Piano quinquennale 2007/2012. - 4. Gli organi. - 5. Il personale e la struttura amministrativa. - *5.1.* Il costo del personale. - *5.2.* Rinnovo CCNL 2005 e 2007. - 6. Le consulenze. - 7. La flotta e i servizi istituzionali. - 8. I risultati della gestione. - *8.1.* Contenuto e forma del bilancio. - 9. I risultati del Gruppo Tirrenia. - *9.1.* Il conto economico consolidato. - *9.2.* Lo stato patrimoniale consolidato attivo. - *9.3.* Lo stato patrimoniale consolidato passivo. - 10. Considerazioni conclusive.

PAGINA BIANCA

Premessa

Con la presente relazione la Corte dei conti riferisce al Parlamento, a norma dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria delle Società di navigazione marittima Tirrenia s.p.a. (con sede in Napoli) e Adriatica s.p.a. (con sede in Venezia) per l'esercizio 2003, e della Tirrenia S.p.A. (con l'incorporata Adriatica S.p.A.) per gli esercizi dal 2004 al 2007, nonché sui fatti di maggior rilievo verificatisi fino alla data corrente.

Con la precedente relazione la Corte ha riferito sulla gestione finanziaria dell'esercizio 2002 (cfr. Atti Parlamentari – XIV Legislatura, Camera dei Deputati, Doc. XV - vol. n. 244).

Il presente referto concerne, in particolare, per quanto riguarda l'esercizio finanziario 2003, gli esiti delle gestioni del Gruppo cabotiero comprendente le Società Tirrenia e Adriatica, e le società controllate regionali Caremar, Saremar, Siremar e Toremar.

Per gli esercizi finanziari dal 2004 al 2007, la gestione della Tirrenia, oggetto di esame, comprende anche la incorporata Soc. Adriatica. Ciò in quanto nell'esercizio finanziario 2004 è avvenuta la fusione per incorporazione nella Soc. Tirrenia della Soc. Adriatica, interamente posseduta dalla prima.

La fusione è stata fatta con atto notarile del 22 luglio 2004, su deliberazione delle assemblee delle due società in data 10 maggio 2004.

L'incorporazione, secondo quanto previsto nell'atto di fusione e come consentito dal codice civile, ha avuto efficacia reale dal 1° settembre 2004, mentre gli effetti ai fini del bilancio di esercizio e ai fini delle imposte dirette hanno avuto decorrenza dal 1° gennaio 2004. Al riguardo entrambe le società hanno deliberato, in base al disposto dell'art. 2504 bis, 3° comma, del cod.civ. e dell'art.172, 9° comma, DPR 22.12.1986, n.917, che tutte le operazioni della società incorporata venissero imputate al bilancio della società incorporante a decorre dal 1° gennaio 2004 e che dalla stessa data decorressero gli effetti della fusione ai fini delle imposte sui redditi.

In conseguenza della suddetta fusione, i dati della gestione commentati nel corso del referto, quando non è indicato diversamente, si riferiscono alla società risultante dalla incorporazione, comparati con quelli aggregati delle due società dell'esercizio 2003.

1 - La Società Tirrenia

La Soc. Tirrenia è controllata da Fintecna S.p.A. (Finanziaria per i settori Industriale e dei Servizi), che ne detiene l'intero pacchetto azionario dal 30 gennaio 2004. Negli anni precedenti la Fintecna deteneva l'85% del pacchetto azionario; il restante 15% era posseduto da Spafid S.p.A. a titolo di amministrazione fiduciaria per conto di Mediobanca.

La Tirrenia detiene il 100% delle azioni delle società "regionali" (Caremar, Saremar, Siremar e Toremar, che effettuano i collegamenti brevi con le isole minori) e prima della incorporazione per fusione di cui si è detto in premessa, deteneva l'inero pacchetto azionario della incorporata Adriatica.

La fusione delle due società rientrava nel programma perseguito da tempo dalla Tirrenia mirante ad una gestione aziendale efficiente tramite una struttura organizzativa e societaria del gruppo in grado di sfruttare al massimo ogni sinergia ed economia di scala. Lo stesso CIPE ha riconosciuto, con delibera del 30/09/2004, la conformità dell'operazione di fusione allo spirito ed ai contenuti del Piano di riordino del settore cabotiero, previsto dall'art.3 del D.L. n. 98/95, convertito dalla legge n. 204/95, per la cui attuazione è indicato infatti, tra l'altro, lo studio e l'attuazione di modifiche societarie ed organizzative funzionali a sostenere gli obiettivi del riordino.

Detta fusione è avvenuta sulla base di un "Progetto di fusione" (ex art. 2501-ter del cod.civ.) e delle relative situazioni patrimoniali al 31 dicembre 2003 di entrambe le società.

Alla suddetta data del 31 dicembre 2003 nel patrimonio della Soc. Adriatica esistevano i seguenti beni: a) 17 unità navali costituenti la flotta; b) alcuni immobili siti nel Comune di Venezia ed un immobile sito in Alessandria d'Egitto.

In conseguenza di tale fusione il capitale sociale della Soc. Adriatica è stato annullato e sono cessate di diritto tutte le cariche sociali di detta società.

Sono state quindi compiute le seguenti operazioni:

1) elisione delle partite patrimoniali reciproche, costituite da crediti e debiti commerciali e finanziari a breve termine;
2) elisione del valore dei carico della partecipazione (€ 45,6 milioni) e dell'ammontare del patrimonio netto contabile di Adriatica (€ 39,4 milioni);
3) cancellazione del fondo per indennità di fine rapporto di agenzia, iscritto nel solo conto economico di Adriatica come futuro debito verso Tirrenia (€ 0,3 milioni).

Da tali operazioni è scaturito un "disavanzo da annullamento" pari a € 5,9 milioni, che, in conformità alle disposizioni di cui al 4° comma dell'art. 2504-bis del Cod. Civ., è stato imputato interamente all'attivo dell'Adriatica.

L'incorporazione di Adriatica non ha previsto alcuna riduzione degli organici e il personale di detta Società è passato alle dipendenze della Tirrenia, che si è impegnata a mantenere in vigore lo stesso contratto di lavoro che il personale aveva con la Soc. Adriatica, in accordo con le organizzazioni sindacali nazionali.

Nel suo ruolo di capogruppo di settore, la Tirrenia svolge l'attività di coordinamento delle società controllate, fornendo alle partecipate stesse l'assistenza e i supporti necessari.

2. - Rapporti di convenzione con lo Stato

Per assicurare la continuità dei servizi marittimi con le isole maggiori e minori, apposite Convenzioni, di durata ventennale, stipulate con lo Stato italiano, impegnano le società del Gruppo ad esercitare i servizi indicati in appositi piani quinquennali approvati dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, dal Ministero dell' Economia e Finanze e dal Ministero delle Attività Produttive, sentito il parere delle Regioni interessate. I piani devono prevedere le linee e i porti da servire, le tipologie e le dimensioni delle navi (quindi gli eventuali investimenti da compiere) e le frequenze.

A fronte delle prestazioni esperite, la legge attribuisce al Gruppo Tirrenia una "sovvenzione c.d. di equilibrio" (rappresentata dalla differenza tra i proventi del traffico e il costo del servizio: art. 1 legge 856/1986), da determinare annualmente sulla base di parametri medi, al fine di quantificare i costi aggiuntivi delle società e garantire anche la remunerazione del capitale investito.

Al riguardo, con atto notificato in data 6 agosto 1999, la Commissione Europea ha aperto una "procedura di informativa" di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CEE, nei confronti dello Stato italiano per contributi erogati al Gruppo Tirrenia.

Dopo la decisione comunitaria del 20.6.2001, riguardante la sola società Tirrenia, che ha dichiarato la piena compatibilità con i trattati europei della sovvenzione accordata a tale società dallo Stato italiano, la Commissione Europea si è pronunciata positivamente anche nei confronti della Società Adriatica e delle Società regionali, con la decisione del 18.3.2004. Con tale ultima decisione la Commissione ha autorizzato, pertanto, il regime di aiuti concesso dall'Italia alle società del Gruppo Tirrenia in applicazione delle convenzioni di servizio pubblico, ed ha giudicato i corrispettivi di convenzione aiuti compatibili con il diritto comunitario.

Per effetto della risoluzione di tale procedura, nel mese di settembre 2004, come previsto dalla normativa di riferimento, tutte le società del Gruppo hanno potuto presentare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i piani per il periodo 2005/2008 parzialmente modificati per tener conto delle esigenze manifestate dagli enti coinvolti nell'iter di approvazione degli stessi.

La Convenzione attualmente in vigore verrà a scadere alla fine del corrente anno 2008, e la legge n. 296/2006 (Finanziaria 2007), ha previsto la stipulazione – nei limiti degli stanziamenti di bilancio a legislazione vigente - di nuove convenzioni da parte del Ministero dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, aventi scadenza non anteriore al 31 dicembre 2012, al fine di consentire il completamento del

processo di liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo e la privatizzazione delle società esercenti i servizi di collegamento ritenuti essenziali per le finalità di cui all'art. 8 della legge 684/1974 (che riguarda i servizi di collegamento con le isole maggiori e minori) e degli articoli 1 e 8 della legge 169/1975 (normativa che ha affidato i servizi postali e commerciali con le isole dell'Arcipelago toscano , Partenopee, Eolie, Egadi, Pelagie, di Ustica e di Pantelleria, alle Società a carattere regionale al cui capitale la Soc. Tirrenia partecipa in misura non inferiore al 51 per cento. L'art. 1, comma 1001, della suddetta Legge finanziaria, dopo le parole "....non inferiore al 51 per cento", ha aggiunto la seguente disposizione: "fino all'attuazione del processo di privatizzazione del Gruppo Tirrenia e delle singole società che ne fanno parte").

Per l'attuazione del processo di liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo e della privatizzazione delle società esercenti i servizi sopra indicati, l'art. 2, comma 223, della Legge finanziaria 2008 ha previsto un finanziamento di € 5 milioni per l'anno 2008 e di € 15 milioni per l'anno 2009.

L'iter per la stipulazione della nuova convenzione è stato avviato nel 2007 e dopo una fase istruttoria il CIPE ha approvato i "Criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie nel settore dei servizi di cabotaggio marittimo di pubblico interesse", contenente i principi di base della nuova convenzione. Lo schema deliberato prevede, tra l'altro, che la sovvenzione sia predeterminata per l'intero periodo regolatorio e che essa sia calcolata in funzione dei costi ammissibili e della remunerazione del capitale investito, al netto dei ricavi tariffari; prevede inoltre un tetto massimo alle tariffe da aggiornare periodicamente in funzione di determinati parametri (inflazione, andamento dei prezzi dei combustibili, ecc...).

Successivamente è stato predisposto fra i competenti Ministeri e la Soc. Tirrenia uno schema di convenzione che prevede una durata del rapporto di sei anni (dal 2009 al 2014), una riduzione dei servizi sovvenzionati della Tirrenia e il passaggio – in coerenza con i criteri fissati dal CIPE – da un sistema di contribuzione *ex post* ad uno *ex ante*, per aumentare il grado di certezza per la Società di disporre delle contribuzioni in tempi rapidi in relazione alle proprie esigenze di bilancio.

Nel contempo sono stati avviati contatti preliminari tra i competenti Ministeri ed i Servizi comunitari, tenuto conto che, in base all'art. 1, comma 999, della richiamata Legge finanziaria 2007, le nuove convenzioni vanno notificate alla Commissione europea per la verifica della loro compatibilità con il regime comunitario. Nelle more degli adempimenti comunitari si applicano le convenzioni in vigore.

Intanto, per quanto riguarda i collegamenti marittimi locali svolti dalle società del Gruppo, è sopraggiunto il D.L. 25.6.2008, n. 112 (convertito con la legge 133/2008), che all'art. 57 ha stabilito quanto segue:

- Le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione relative ai servizi di cabotaggio marittimo di servizio pubblico che si svolgono all'interno di una Regione sono esercitati dalla Regione interessata, che ne regola le prestazioni tramite contratti di servizio secondo quanto previsto dagli artt. 17 e 19 del D.Leg.vo 19.11.1997, n. 422, in quanto applicabili al settore.
- Le risorse attualmente previste nel bilancio dello Stato per il finanziamento dei contratti di servizio pubblico di cabotaggio marittimo sono destinate alla compartecipazione dello Stato alla spesa sostenuta dalle Regioni per l'erogazione di tali servizi.
- Le Regioni, per accedere al contributo stipulano i contratti e determinano gli oneri di servizio pubblico e le dinamiche tariffarie sulla base di criteri comuni stabiliti dal CIPE.
- Su richiesta delle Regioni interessate, da effettuarsi entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legge, l'intera partecipazione detenuta dalla soc. Tirrenia nella quattro società regionali (Caremar, Saremar, Toremar, Siremar) è trasferita, a titolo gratuito, rispettivamente alle Regioni Campania, Sardegna, Toscana e Sicilia. Entro il medesimo termine le Regioni Puglia e Lazio possono chiedere il trasferimento a titolo gratuito a favore di società da loro interamente partecipate, del complesso dei beni, delle attività e delle risorse umane utilizzate rispettivamente dalla Tirrenia e dalla Caremar per l'esercizio dei collegamenti con le isole Tremiti e con l'arcipelago Pontino.[1]

[1] Con nota del 18 settembre 2008 la Tirrenia ha fatto presente di avere già avuto sulla questione i primi contatti con le Regioni interessate e con i Ministeri competenti.

3 - I Piani industriali

3.1. -Variante al Piano quinquennale 2000/2004

Nel corso del 2004 ha avuto inizio l' attuazione della Variante al Piano Quinquennale 2000-2004 della Tirrenia (che regola l'attività di collegamento marittimo che il Gruppo Tirrenia svolge in regime di convenzione con lo Stato, in termini di assetti dei servizi e delle conseguenti acquisizioni e radiazioni dei mezzi nautici). Variante approvata con apposito Decreto Interministeriale del 9 marzo 2004. Con tale decreto sono state autorizzate misure che hanno riguardato pure alcuni interventi di riorganizzazione per le società Adriatica, Siremar e Caremar. A livello di assetto della flotta, è stato previsto di: a) ridurre il numero delle navi utilizzate, pur senza modificare l'offerta dei servizi (salvo modeste riduzioni di attività su collegamenti prettamente stagionali); b) sostituire alcune unità particolarmente vetuste della flotta aliscafi delle società Siremar e Caremar; c) attuare gli investimenti per la costruzione, da parte della Tirrenia, di due unità del tipo "Bithia"; f) trasferire alcune unità tra società del gruppo. Nel corso del 2004 hanno trovato graduale e completa attuazione le modifiche agli assetti dei servizi previste in detta variante. In particolare, è stata realizzata la variante della linea Civitavecchia-Olbia e sono state soppresse le seguenti linee:

Società Tirrenia:

- Linea Genova-Cagliari;
- Prolungamento Trapani-Tunisi;

Società Adriatica:

- Linea Italia-Grecia (già sospesa precedentemente);
- Linea Ancona-Durazzo;
- Linea Ancona-Bari.

3.2 -Piano quinquennale 2005/2008

A settembre 2004 sono stati presentati da tutte le società del Gruppo i piani quinquennali previsti dall'art. 9, 2° comma, della legge n. 160/89, riferiti all'ultimo quadriennio 2005-2008 delle convenzioni ventennali stipulate con lo Stato.

Il piano presentato dalla Tirrenia, per effetto della fusione per incorporazione, avente, come già detto, decorrenza reale dal 1° settembre 2004, include anche l'attività della incorporata Adriatica.

Esso si basa sull'ipotesi di lasciare inalterato l'assetto dei servizi e la consistenza della flotta, già precedentemente assentiti dai Ministeri competenti; pertanto non sono stati previsti nuovi investimenti e si è operato sulla base di quelli già programmati nel precedente piano.

Per quanto riguarda le quattro Società Regionali Marittime (Caremar, Saremar, Siremar, Toremar), anche per i piani quinquennali di esse è prevista una sostanziale uniformità agli assetti dei servizi già precedentemente assentiti, salvo la rimodulazione di alcuni collegamenti (tratta Maddalena-Palau e Carloforte-Calasetta svolte dalla Saremar), oltrechè il recepimento delle richieste formulate dalla Comunità Europea nella citata decisione (soppressione dal 1° settembre 2004 della linea veloce Napoli-Capri e contingentamento dell'offerta dalla stessa data sulla linea veloce Napoli-Procida-Ischia).

Inoltre per le Società Regionali sono previsti, in detto piano, prescindendo dai trasferimenti intragruppo, investimenti sostitutivi di 6 unità, per complessivi 139 milioni di euro, di cui solamente 4 milioni in una unità usata.

3.3.- Variante al Piano quinquennale 2005/2008

Nel corso dell' iter di approvazione dei piani 2005/2008, sono state presentate dalla Tirrenia delle varianti al piano illustrato nel precedente paragrafo, quale risultanza delle esigenze manifestate e delle richieste formulate dagli enti ed organi coinvolti nel procedimento in corso.

Le ultime ipotesi di lavoro sono state comunicate dalla Capogruppo all'Amministrazione competente in data 20 settembre 2005. Esse prevedono delle misure di razionalizzazione nell'impiego della flotta attuabili tramite il trasferimento intersocietario di alcune unità navali e, per le società regionali, prevedono l'effettuazione di minori investimenti limitati esclusivamente a quelli improrogabili per sostituzione delle unità più vecchie. Inoltre sono ipotizzate delle modifiche negli assetti dei servizi, proponendo, tra l'altro, la soppressione di alcune linee a minore