



**PROGRAMMA DELLA CESSIONE
NELLA PROCEDURA DI AMMINISTRAZIONE
STRAORDINARIA RELATIVA ALLE SOCIETA'**

TIRRENIA DI NAVIGAZIONE S.p.A. in amministrazione straordinaria

**SIREMAR – SICILIA REGIONALE MARITTIMA S.p.A. in amministrazione
straordinaria**



INDICE

I.	STRUTTURA E GRUPPO TIRRENIA	4
1.	Presentazione del Gruppo Tirrenia	4
2.	Tirrenia	7
3.	Siremar	9
4.	Altre partecipazioni	10
5.	Analisi della flotta	12
II.	LO STATO DI INSOLVENZA E AMMISSIONE DELLE SOCIETÀ ALLA PROCEDURA DI AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA	19
1.	L'attività svolta da Tirrenia e Siremar e le convenzioni di servizio pubblico tra Stato e le predette società	19
2.	Il processo di privatizzazione del gruppo Tirrenia	21
3.	Lo stato di insolvenza di Tirrenia	24
4.	L'ammissione di Tirrenia alla procedura di amministrazione straordinaria a norma della legge 18 Febbraio 2004, n.39 e s.m.i.	25
5.	Lo stato di insolvenza di Siremar	
III.	SVOLGIMENTO DELLA PROCEDURA ED I PRINCIPALI ATTI E PROVVEDIMENTI ADOTTATI	29
1.	Gestione dell'attività di impresa	29
2.	Attività propedeutiche alla cessione dei beni e dei complessi aziendali	35
IV.	LE LINEE STRATEGICHE DEL PROGRAMMA DI CESSIONE	40



1.	Le prospettive di recupero dell'equilibrio economico e la scelta del programma di cessione	40
2.	La richiesta del finanziamento in prededuzione	48
3.	La cessione dei beni e dei rapporti giuridici di proprietà di Tirrenia e Siremar	49
4.	Sulla mancata inclusione nei Rami d'azienda oggetto di cessione dell'indebitamento finanziario di Tirrenia e Siremar	77
5.	La cessione dei beni e delle attività aziendali non compresi nei perimetri dei Rami d'azienda Tirrenia e Siremar	87
V.	PREVISIONI IN ORDINE ALLA SODDISFAZIONE DEI CREDITORI	94
1.	La cessione di Complessi aziendali titolari di rapporti convenzionali e le ragioni dei creditori	94
2.	I costi della procedura	95
	ALLEGATI	96



I. STRUTTURA E ATTIVITÀ DEL GRUPPO TIRRENIA

1. Presentazione del Gruppo Tirrenia.

Il Gruppo Tirrenia (o il “Gruppo”), partecipato al 100% da Fintecna (società interamente controllata dal Ministero dell’Economia e delle Finanza), è attivo nel settore del cabotaggio marittimo offrendo servizi di collegamento con le isole maggiori e minori attraverso:

- ※ Tirrenia di Navigazione S.p.A. (d’ora in avanti “Tirrenia”), in amministrazione straordinaria dal 5 agosto 2010 per effetto del Decreto emanato in tale data dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, che effettua i collegamenti, misti passeggeri e merci, con la Sardegna e la Sicilia, il collegamento regionale con le isole Tremiti e il collegamento internazionale con l’Albania tramite la divisione Adriatica;
- ※ Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (di seguito “Siremar” e congiuntamente a Tirrenia le “Società in Amministrazione Straordinaria”), in amministrazione straordinaria dal 17 settembre 2010 per effetto del Decreto emanato in tale data dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, società fino ad allora controllata al 100% da Tirrenia, che offre i collegamenti con le isole Eolie, Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria.

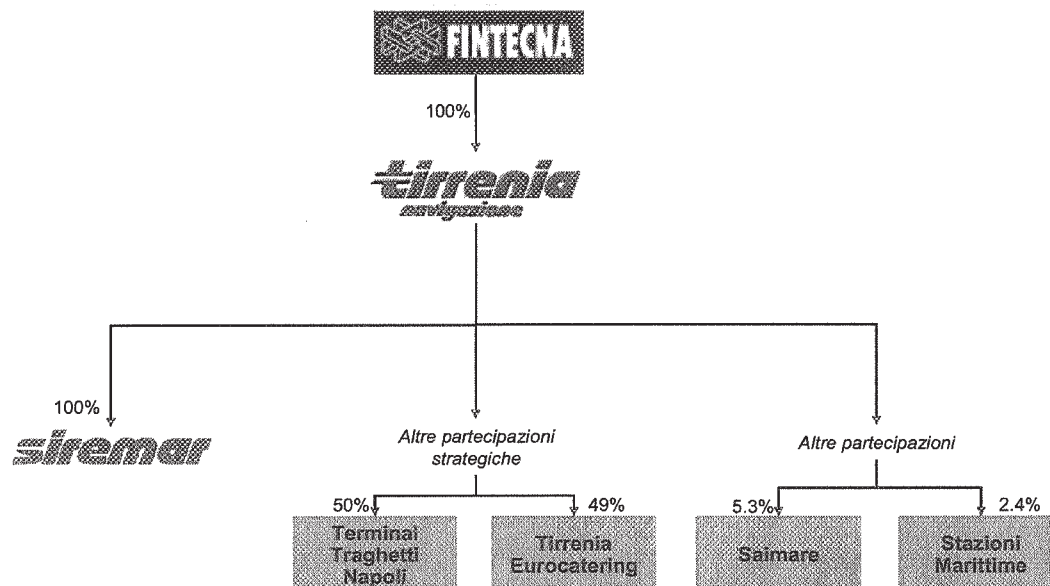
Fino ad ottobre 2009, il Gruppo era attivo nel settore del cabotaggio marittimo anche attraverso altre 3 società, controllate al 100% da Tirrenia, segnatamente:

- ※ Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A. (o “Caremar”), che offriva collegamenti tra il Lazio e le isole Pontine e tra la Campania e Capri, Ischia e Procida;
- ※ Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A. (o “Saremar”), che offriva collegamenti tra la Sardegna e l’isola della Maddalena, Bonifacio e le isole di San Pietro e Sant’Antioco;
- ※ Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A. (o “Toremar”), che offriva collegamenti tra la Toscana e le isole Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa e Giglio.

Nel mese di novembre 2009, in attuazione del D.L. del 25 settembre 2009, n. 135, convertito con legge 20 novembre 2009, n. 166, Tirrenia ha ceduto rispettivamente alle regioni Campania, Sardegna e Toscana, il 100% del capitale detenute nelle società regionali Caremar, Saremar e Toremar, congiuntamente alla flotta di loro pertinenza.



Tabella 1. Struttura del Gruppo Tirrenia al 30 settembre 2010



Fonte Tirrenia

La flotta del Gruppo, che al 31 dicembre 2008 era composta da 72 navi, conta, al 30 settembre 2010, 43 navi di proprietà. Tale diminuzione è riconducibile ai seguenti avvenimenti:

- Cessione gratuita *ex lege*, avvenuta a novembre 2009, delle società regionali controllate Caremar, Saremar e Toremar alle rispettive regioni, unitamente alla flotta di loro proprietà (complessive 28 navi);
- Cessione dell'aliscafo Pacinotti di proprietà di Tirrenia nel corso del 2010.

Più in dettaglio, la flotta del Gruppo può essere così suddivisa:

- 24 navi di proprietà di Tirrenia, di cui 18 traghetti, 5 unità veloci e, per i collegamenti locali con le Tremiti, 1 mototraghetto veloce;
- 19 navi di proprietà di Siremar, di cui 7 traghetti, 9 aliscafi e 3 unità veloci.

La seguente tabella sintetizza la composizione e la consistenza della flotta di proprietà del Gruppo, rimandando al paragrafo 1.4 per maggiori dettagli in proposito.



Tabella 2. Gruppo Tirrenia – Composizione e consistenza della flotta al 30.09.2010

Flotta Tirrenia		
Tipologia di Natante	Numero di natanti	Tsi
Navi traghetto miste	13	364.775
Navi traghetto tutto merci	5	71.990
Unità veloci	5	48.907
Navi traghetto servizio locale	1	1.925
Totale Tirrenia	24	487.597

Flotta Siremar		
Tipologia di Natante	Numero di natanti	Tsi
Navi traghetto miste	7	31.919
Aliscafi	9	1.871
Unità veloci	1	3.503
Unità veloci servizi locali	2	6.385
Totale Siremar	19	43.678

Totale Flotta Tirrenia e Siremar		
Tipologia di Natante	Numero di natanti	Tsi
Navi traghetto miste	20	396.694
Navi traghetto tutto merci	5	71.990
Unità veloci	6	52.410
Navi traghetto servizio locale	1	1.925
Aliscafi ed unità veloci servizi locali	11	8.256
Totale Gruppo	43	531.275

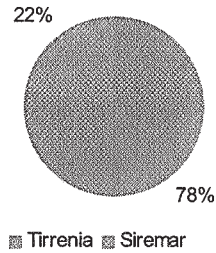
Fonte Bilanci Societari

Nel 2009 il Gruppo Tirrenia ha trasportato, con la propria flotta, oltre 3,6 milioni di passeggeri, percorrendo oltre 1,8 milioni di miglia, registrando un fatturato consolidato pari a €426,2 milioni (di cui €158,1 milioni rappresentati da contributi in conto esercizio), un EBITDA pari €92,4 milioni (21.7% di margine) ed un utile netto pari ad €10,9 milioni, a fronte di una posizione finanziaria netta consolidata pari a €633,6 milioni (inclusiva di c. €72,2 milioni di finanziamento soci concesso dalla holding Fintecna) ed un patrimonio netto pari €343,7 milioni al 31 dicembre 2009.



Tabella 3. Ricavi Gruppo Tirrenia (2009)

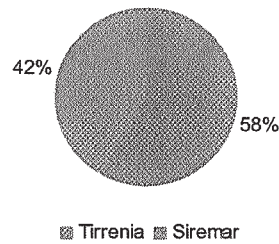
Totale Ricavi 2009: € 426.2 m



Fonte Bilancio consolidato Gruppo Tirrenia 2009

Tabella 4. Totale passeggeri trasportati (2009)

Totale passeggeri 2009: 3.6 m



Fonte Bilancio consolidato Gruppo Tirrenia 2009°

Al 31 dicembre 2009 il Gruppo Tirrenia presentava una forza lavoro costituita da 2.120 unità, di cui 1.811 unità marittime e 309 unità amministrative.

Si precisa, tuttavia, che i dati economico-finanziari e i dati relativi al personale appena riportati si riferiscono ad un perimetro diverso rispetto al perimetro attualmente oggetto di cessione.

2. Tirrenia.

Tirrenia, costituita nel 1936, con sede legale e direzione generale in Napoli, è la società leader in Italia nel trasporto marittimo misto di passeggeri e merci. I principali collegamenti sono tra la terraferma e la Sardegna e la Sicilia, ed il collegamento internazionale con l'Albania e quello locale con le Tremiti tramite la divisione Adriatica. Tirrenia offre complessivamente 13 collegamenti, di cui 3 merci. Durante il periodo invernale tutti i collegamenti sono svolti in regime di convenzione per lo svolgimento di servizi di cabotaggio marittimo a valenza sociale, al fine di garantire la continuità di collegamento tra continente e isole, mentre nel periodo estivo 10 vengono svolti in regime di convenzione e 3 (Genova – Porto Torres, Civitavecchia – Olbia e Napoli – Palermo) fuori regime di convenzione.

Nel corso del 2008/2009 sono cessate:

- * La linea veloce Fiumicino – Arbatx (in convenzione, abolita dal 2009).
- * La linea veloce Fiumicino – Golfo Aranci (fuori convenzione, abolita dal 2009).
- * La linea merci Genova – Cagliari (in convenzione, disattivata da luglio 2008).
- * La linea veloce estiva Ortona/Vasto/Tremiti (abolita dal 2008).

Di seguito si riporta il dettaglio delle linee esercitate da Tirrenia e le relative frequenze:



Tabella 5. Tirrenia – Frequenza dei collegamenti al 31 dicembre 2009

Linee Passeggeri	
Linee in Convenzione	Frequenza
Napoli - Palermo	Giornaliera + attività di rinforzo stagionale
Palermo - Cagliari	Settimanale
Civitavecchia - Olbia	Giornaliera + attività di rinforzo stagionale
Civitavecchia - Cagliari (2 approdi settimanali ad Arbatax)	Giornaliera
Napoli - Cagliari	Settimanale + attività di rinforzo stagionale
Genova - Porto Torres	Giornaliera + attività di rinforzo stagionale
Cagliari - Trapani	Settimanale
Genova - Olbia (due prolungamenti settimanali ad Arbatax)	Trisettimanale / pentasettimanale nel periodo estivo
Bari - Durazzo	Giornaliera + attività di rinforzo stagionale
Collegamenti con le Isole Tremiti (1)	Pluri giornaliera

Linee Mercè	
Linee in Convenzione	Frequenza
Livorno - Cagliari	Esasettimanale
Napoli - Cagliari	Bisettimanale / trisettimanale
Ravenna - Catania	Trisettimanale / quadrisettimanale

(1) Non prevede auto al seguito

Fonte Bilanci societari

Come precedentemente illustrato nella Tabella 2, al 30 settembre 2010, il naviglio di Tirrenia era composto da 24 navi, in diminuzione di 1 unità rispetto al valore al 31 dicembre 2009 a causa della vendita, nel mese di settembre 2010, dell'aliscafo Pacinotti.

Nel 2009 Tirrenia ha trasportato, con la propria flotta, oltre 2,1 milioni di passeggeri, percorrendo oltre 1,2 milioni di miglia, registrando ricavi netti pari a €319,5 milioni (di cui €90,0 milioni rappresentati da contributi in conto esercizio), e un EBITDA pari a €72,8 milioni (22.8% di margine), a fronte di una posizione finanziaria netta pari a €589,9 milioni (inclusiva dei già menzionati €72,2 milioni di finanziamento soci concesso dalla controllante Fintecna).

Di seguito si riporta una sintesi dei principali dati economico-finanziari e dei principali dati operativi per gli anni 2007, 2008 e 2009.



Tabella 6. Tirrenia – Principali dati economico – finanziari e principali dati operativi

Principali dati economico-finanziari			
<i>Al 31 dicembre - €m</i>	2007A	2008A	2009A
Ricavi	349.5	391.6	319.5
<i>Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>	292.1	279.7	229.5
<i>Contributi in conto esercizio</i>	57.4	111.8	90.0
EBITDA	88.7	93.7	72.8
<i>Margine %</i>	25.4%	23.9%	22.8%
Posizione finanziaria netta / (Cassa)	643.9	725.7	589.9
Principali dati operativi			
	2007A	2008A	2009A
Numero viaggi	3,513	3,508	3,181
Miglia percorse	1,348,568	1,325,508	1,219,875
Numero passeggeri	2,726,717	2,397,274	2,109,957
Numero auto	639,036	552,520	518,560
Numero metri lineari	4,210,455	4,245,852	3,526,286
Numero linee servite	16	16	13

Fonte Tirrenia

Al 31 dicembre 2009 Tirrenia presentava una forza lavoro costituita da 1.638 unità, di cui 1.369 unità marittime e 269 unità amministrative.

3. Siremar.

Siremar, costituita nel 1975, offre collegamenti con le isole siciliane nelle seguenti cinque aree:

- ✱ Isole Eolie (con prolungamento su Napoli);
- ✱ Isola di Ustica;
- ✱ Isole Egadi;
- ✱ Isola di Pantelleria;
- ✱ Isole Pelagie (Lampedusa e Linosa).

Complessivamente sono operati 18 collegamenti, svolti tutti in regime di convenzione, nel rispetto di determinati obblighi di servizio pubblico.

Di seguito si riporta un riepilogo delle linee esercitate da Siremar, con relativi dettagli. Si precisa che tali linee hanno una frequenza variabile da plurigiornaliere a settimanali anche a seconda della stagione:



Tabella 7. Siremar – Frequenza dei collegamenti al 31 dicembre 2009

Linee in Convezione	numero linee
Milazzo - Isole Eolie	7 linee
Milazzo - Isole Eolie - Napoli	1 linee
Eolie (interisole)	2 linee
Palermo - Ustica	2 linee
Trapani - Isole Egadi	4 linee
Trapani - Pantelleria	1 linea
Porto Empedocle - Linosa - Lampedusa	1 linea

Fonte Bilanci societari

La direzione generale della società è situata a Palermo. La flotta è composta di moto traghetti, aliscafi e unità veloci capaci di trasportare sia auto sia passeggeri per un totale di 19 unità.

Nell'anno 2009 Siremar ha trasportato oltre 1.5 milioni di passeggeri, effettuando con le unità della propria flotta oltre 600.000 miglia, registrando ricavi netti pari a €88,9 milioni (di cui €68,1 milioni rappresentati da contributi in conto esercizio) ed un EBITDA pari a €20,4 milioni (23.0% di margine), a fronte di una posizione finanziaria netta pari a €42,7 milioni al 31 dicembre 2009.

Di seguito si riporta una sintesi dei principali dati economico-finanziari e dei principali dati operativi per gli anni 2007, 2008 e 2009:

Tabella 8. Siremar – Principali dati economico-finanziari e principali dati operativi

Principali dati economico-finanziari			
<i>Al 31 dicembre - €mln</i>	2007A	2008A	2009A
Ricavi	99.2	100.0	88.9
<i>Ricavi delle vendite e delle prestazioni</i>	28.1	23.5	20.8
<i>Contributi in conto esercizio</i>	71.1	76.5	68.1
EBITDA	21.1	19.8	20.4
<i>Margine %</i>	21.2%	19.8%	23.0%
Posizione finanziaria netta / (Cassa)	85.2	91.6	42.7
Principali dati operativi			
<i>Numero viaggi</i>	2007A	2008A	2009A
Numero viaggi	11,023	10,855	10,076
Miglia percorse	739,189	714,206	642,330
Numero passeggeri	1,814,537	1,821,387	1,513,214
Numero auto	108,249	95,128	85,992
Numero metri lineari	422,768	397,627	324,540
Numero linee servite	18	18	18

Fonte Siremar

Al 31 dicembre 2009 Siremar presentava una forza lavoro costituita da 482 unità, di cui 442 unità marittime e 40 unità amministrative.



4. Altre partecipazioni.

Tirrenia, oltre alla partecipazione del 100% in Siremar, detiene anche le partecipazioni descritte di seguito, di cui solo Terminal Traghetti Napoli S.r.l. e Tirrenia Eurocatering S.p.A. hanno una rilevanza strategica in quanto accessorie all'attività svolta da Tirrenia, consentendo un'integrazione verticale dei servizi portuali e *catering*, ottimizzando costi/ricavi e le qualità del servizio reso:

- **Terminal Traghetti Napoli S.r.l. (Napoli):** società detenuta al 50% da Tirrenia e per il rimanente 50% dalla De Luca & C. Impresa Marittima S.r.l., una delle principali imprese nel Porto di Napoli attiva nella movimentazione delle merci. L'iniziativa nasce con l'obiettivo di integrare e sviluppare le attività dei due soci, ottimizzando il servizio alla clientela ed il rendimento sugli investimenti effettuati. La società è stata dotata, in fase di costituzione, delle concessioni detenute dai due soci: Tirrenia era titolare della concessione di un'area per la sosta degli automezzi ad imbarcare nel Porto di Napoli; la De Luca era concessionaria di alcune banchine all'interno dello stesso porto. Tali concessioni sono state conferite alla Terminal Traghetti Napoli, che attualmente opera nel porto di Napoli nella gestione del Terminal misto merci e passeggeri, svolgendo una serie di attività connesse.

I servizi vengono forniti a Tirrenia, Siremar, e altre compagnie marittime (TTT Lines, Caremar, Medmar) che fanno scalo al porto di Napoli.

A fine 2008 la società riportava un patrimonio netto di €1,2 milioni e un utile netto di €0,3 milioni:

- **Tirrenia Eurocatering S.p.A. (Napoli):** società detenuta per il 49% da Tirrenia e per il 51% da Gemeaz Cusin S.p.A., del Gruppo Gemeaz, primario operatore nel settore del Catering. Tirrenia Eurocatering, opera nella somministrazione di cibi e bevande e nella fornitura di servizi di catering marittimo, nella vendita di tabacchi ed oggettistica a bordo delle navi, fornendo tali servizi a Tirrenia e Siremar, nonché alle ex controllate Caremar, Saremar e Toremar.

La *partnership* consente di offrire un prodotto di qualità a prezzi competitivi, contenendone i costi. Inoltre, consente a Tirrenia di svolgere un ruolo attivo nella gestione e controllo del servizio.

A fine 2008 la società riportava un patrimonio netto di €1,7 milioni e un utile netto di €0,2 milioni;

- **Saimare S.p.A. (Genova):** società detenuta al 5.27% da Tirrenia, è attiva nei servizi di assistenza doganale e portuale generalmente fornita a spedizionieri, agenzie marittime, compagnie di navigazione, importatori ed esportatori per l'espletamento delle formalità relative a navi, merci, equipaggi, compresa l'assistenza auto e passeggeri. La società è presente negli scali di Genova, Voltri,



La Spezia, Napoli, (tramite propri uffici operativi) Livorno, Gioia Tauro, Salerno, Taranto e Cagliari (tramite propri corrispondenti);

- ※ Stazioni Marittime S.p.A. (Genova): società di cui Tirrenia detiene il 2.44% che gestisce stazioni marittime e servizi di supporto al traffico sia delle navi da crociera sia delle navi traghetto, nonché attività di tipo commerciale, direzionale e di connettivo urbano, atte a soddisfare le esigenze del traffico nel rispetto delle destinazioni urbanistiche e funzionali nelle aree in concessione.

5. Analisi della flotta.

Il naviglio di Tirrenia e Siremar è gestito totalmente in classe RINA.

Tirrenia e Siremar hanno costantemente adottato tutti gli interventi di manutenzione ordinaria ed adeguamenti straordinari di tutta la flotta gestita al fine di garantire il mantenimento di tale classe.

Le navi hanno un programma di manutenzioni che prevede:

- ※ **Manutenzioni straordinarie** ogni 5 anni;
- ※ **Manutenzioni intermedie**, effettuate generalmente ogni 2.5 anni, a metà periodo fra le due manutenzioni straordinarie;
- ※ **Manutenzioni ordinarie**, programmate sulla base di necessità contingenti, oppure in seguito a delle visite effettuate periodicamente dalle capitanerie di porto.

La normativa di riferimento assoggetta la flotta ai seguenti interventi di adeguamento:

- ※ D.lgs. n. 65 del 14 marzo 2005, in attuazione delle Direttiva CE 2003/25 (*Stockholm Agreement*);
- ※ Ulteriore normativa (SOLAS 74, d.lgs. n. 45/2000, HSC code 94 e 2000).

Le verifiche di stabilità delle navi effettuate sulla base delle norme previste dallo *Stockholm Agreement* sono state sottoposte all'approvazione della Sezione Compiti di Stato del Registro Italiano Navale per ogni singola nave di Tirrenia e Siremar.

A seguito di ciò, si è passati alla fase esecutiva del progetto di fattibilità, in termini di stabilità e di dimensionamento strutturale, i cui calcoli, sottoposti all'Ente di Classifica, sono stati approvati. I lavori sono stati assegnati, sia per Tirrenia sia per Siremar a Fincantieri CNI, e l'importo è stato infine totalmente autorizzato e finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. I lavori sono completamente finanziati attraverso contributi statali pari a €12 milioni per Tirrenia (di cui già anticipati €8.5 milioni come contributo in conto impianti) e €7.2 milioni per Siremar (di cui già anticipati €5.1 milioni).



5.1 Tirrenia.

La flotta di Tirrenia, costituita da 24 navi, vantava, al 30 settembre 2010, un'età media di circa 13 anni (ponderata sulle t.s.l.).

Di seguito il dettaglio della flotta di proprietà di Tirrenia.

Tabella 9. Tirrenia – Dettagli sulla flotta

Nome	Tipologia	Velocità massima		Capacità passeggeri (2)	Merci M.L.C.	Età
		(nodi) (1)	t.s.l.			
Aries (3)	Veloce	40	11,347	1,784	480	12
Athara	Mista	29	35,736	2,170	900	7
Aurelia (5)	Mista	20	21,518	1,821	820	19
Bithia	Mista	29	35,736	2,170	900	9
Capricorn (3)	Veloce	40	11,347	1,784	480	12
Clodia (5)	Mista	20	21,518	1,821	820	20
Domiziana (6)	Mista	20	19,009	1,537	820	26
Expresso Catania	Merci	19	14,398	74	1,600	17
Expresso Ravenna	Merci	19	14,398	74	1,600	17
Flaminia (6)	Mista	20	19,009	1,537	820	24
Isola di Capraia	Mista	26	1,925	454	50	13
Janas	Mista	29	35,736	2,170	900	8
Lazio	Merci	19	14,398	74	1,600	16
Nomentana (5)	Mista	20	21,518	1,921	820	20
Nuraghes	Mista	29	39,798	2,170	1,500	6
Puglia	Merci	19	14,398	74	1,600	15
Raffaello Rubattino	Mista	23	30,757	1,199	1,500	9
Scatto (3)	Veloce	40	3,516	502	60	16
Scorpio (4)	Veloce	40	11,347	1,784	480	12
Sharden	Mista	29	39,798	2,170	1,500	5
Taurus (3)	Veloce	40	11,350	1,784	480	12
Toscana	Mista	20	13,885	600	1,400	16
Via Adriatico	Merci	19	14,398	74	1,600	18
Vincenzo Florio	Mista	23	30,757	917	1,500	11

(1) Velocità alle prove ministeriali. Variabile in funzione dello stato della carena e delle condizioni del mare e del vento

(2) Posti fissi

(3) Nave in disarmo

(4) Nave in disarmo per vendita, noleggiata temporaneamente nel 2008

(5) Effettuati interventi di ristrutturazione importanti negli anni, che hanno determinato un ringiovanimento stimato in 10 anni

(6) Effettuati interventi di ristrutturazione minori negli anni, che hanno determinato un ringiovanimento stimato in 5 anni

Fonte Tirrenia

Nel periodo 2008-2010 l'assetto delle navi ha subito significativi cambiamenti a seguito dell'incendio occorso alla Athara (gennaio 2009) e alla Vincenzo Florio (maggio 2009). La Vincenzo Florio è attualmente in cantiere a sostenere i lavori di ripristino (spesa stimata pari a €20 milioni, coperta quasi interamente dall'assicurazione) ed è prevista rientrare in esercizio all'inizio del 2011.

Si segnala che tutte le navi beneficiano dell'iscrizione al registro internazionale, ad eccezione di quella che effettua il collegamento per le Isole Tremiti (Isola di Capraia).

In relazione agli obblighi di servizio cui l'attività in convenzione di Tirrenia è soggetta, la maggior parte delle linee esercitate sono operate 365 giorni l'anno (con obbligo di rispettare le frequenze stabilite) anche con traffico ridotto. Ciò influenza il *load factor*



delle navi, che risente della stagionalità dei volumi in considerazione del fatto che la capacità di trasporto deve essere tarata sui picchi di domanda.

Tabella 10. Tirrenia – Load factor

	Load Factor	Load Factor	Load Factor
	2007	2008	2009
Tirrenia	44%	41%	39%

Fonte Tirrenia

5.2 Siremar.

La flotta di Siremar, costituita da 19 navi, vantava, al 30 settembre 2010, un'età media di circa 18 anni (ponderata sulle t.s.l.).

Di seguito il dettaglio della flotta di proprietà di Siremar.

Tabella 11. Siremar – Dettagli sulla flotta

Nome	Tipologia	Velocità massima (nodi) (1)	TSL	Capacità passaggeri (2)	Merci M.L.C.	Età
Antonello da Messina	Mista	16	1,593	737	270	21
Filippo Lippi	Mista	16	1,593	795	270	20
Laurana	Mista	17	10,977	800	610	17
Palladio	Mista	17	10,977	800	610	21
Paolo Veronese	Mista	18	2,894	673	368	24
Pietro Novelli	Mista	18	2,352	578	368	30
Simone Martini	Mista	16	1,532	797	270	25
Antioco	Aliscafo	35	194	238	-	5
Atanis	Aliscafo	35	194	238	-	4
Calypso (3)	Aliscafo	35	194	238	-	5
Eraclide	Aliscafo	35	194	238	-	4
Eschilo (3)	Aliscafo	35	194	238	-	4
Mantegna	Aliscafo	34	224	210	-	21
Masaccio	Aliscafo	34	224	210	-	22
Platone	Aliscafo	35	194	238	-	3
Tiziano	Aliscafo	34	259	242	-	15
Guizzo (4)	Veloce	40	3,503	442	60	16
Isola di Stromboli	Veloce	27	4,460	802	80	10
Isola di Vulcano	Veloce	27	1,952	520	40	10

(1) Velocità di esercizio. Variabile in funzione dello stato della carena e delle condizioni del mare e del vento

(2) Posti fissi

(3) Parzialmente utilizzate a partire dal 2011 (4 mesi su 12)

(4) Nave in disarmo

Fonte Tirrenia

Si segnala che le navi che operano le linee Napoli – Eolie e Porto Empedocle – Linosa – Lampedusa beneficiano dell'iscrizione al registro internazionale (Laurana e Palladio).

Come per Tirrenia, in relazione agli obblighi di servizio cui l'attività in convenzione di Siremar è soggetta, la maggior parte delle linee esercite sono operate 365 giorni l'anno (con obbligo di rispettare le frequenze stabilite), anche con traffico ridotto. Ciò influenza



il *load factor* delle navi, che risente della stagionalità dei volumi in considerazione del fatto che la capacità di trasporto deve essere tarata sui picchi di domanda.

Tabella 12. Siremar – Load factor

	Load Factor	Load Factor	Load Factor
	2007	2008	2009
Siremar	26%	27%	23%

Fonte Tirrenia

5.3 Operatività nei porti.

Lo svolgimento di attività di trasporto marittimo richiede l'utilizzo di accosti, banchine ed altre infrastrutture facenti parte del demanio pubblico e di servizi quali il pilotaggio, rimorchio e ormeggio.

In Italia le funzioni di (i) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali, (ii) manutenzione delle parti comuni del porto, (iii) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura di servizi portuali (le cui tariffe sono stabilite dal Ministero dei trasporti), sono assegnate all'Autorità Portuale, dove istituita (ad esempio a Genova, Livorno e Palermo) ovvero, in sua assenza alla Capitaneria di Porto.

In Italia l'entrata, l'accosto, l'ormeggio, la sosta, l'utilizzo delle banchine e l'uscita dal porto sono regolati e vigilati dalla Capitaneria di Porto, mentre le operazioni portuali di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimento sono disciplinate dall'Autorità Portuale, o, in sua assenza, dalla Capitaneria di Porto. In particolare, le attività di imbarco e sbarco di veicoli commerciali possono essere effettuate anche dai singoli vettori su autorizzazione dell'Autorità Portuale o Capitaneria di Porto (*self handling*) e su concessione di apposita licenza.

L'ottenimento di concessioni e/o autorizzazioni riguardo agli spazi portuali e la consolidata presenza nei porti stessi, rappresentano un importante elemento distintivo per qualsiasi compagnia di navigazione.

Tirrenia e Siremar operano nei diversi porti di destinazione e attraverso accordi specifici direttamente con l'Autorità Portuale o con società cooperative che hanno la concessione per la gestione delle banchine portuali o con società private aggiudicatrici delle concessioni.

Nella quasi totalità dei porti scalati dalle navi Tirrenia, le Autorità Portuali ove istituite o le Autorità Marittime e/o i *terminals* richiedono una quota (c.d. diritti di Porto) per la manutenzione, illuminazione, pulizia, *security* e per la gestione delle aree demaniali. Tale quota è regolata da ordinanze o da accordi di tipo privato. L'ammontare corrisposto è calcolato sul numero dei veicoli (commerciali e/o al seguito passeggeri) e passeggeri trasportati. Inoltre, nei porti di Napoli e di Durazzo, Tirrenia paga un'ulteriore quota da calcolarsi sulla stazza della nave (diritto di approdo) anche in assenza di operazioni



portuali, mentre nel porto di Ravenna, per l'utilizzo della banchina per navi operative, Tirrenia corrisponde al terminal un *forfait* annuale.

Le attività svolte nei porti scalati dalle navi Tirrenia consistono nella presa in consegna e riconsegna dei veicoli commerciali, controllo documenti di trasporto (polizza di carico, biglietti autopass e passeggeri) avviamento a bordo, sbarco/imbarco, trazione veicoli non autonomi, rizzaggio e derizzaggio. Le attività di cui sopra ad eccezione dei porti di Genova, Bari, Termoli e Tremiti sono affidate con contratti di durata annuale ad imprese o *terminals* autorizzati. Nei porti di Napoli, Palermo, Livorno e Ravenna, Tirrenia ha altresì stipulato accordi con *terminals* per la sosta dei veicoli da imbarcare o sbarcati.

5.4 Dati di traffico.

L'analisi del volume dei passeggeri trasportati nel corso dell'anno da Tirrenia e da Siremar evidenzia una forte stagionalità con una concentrazione di circa il 50% dei passeggeri totali trasportati nel solo trimestre luglio-settembre ed un'equa ripartizione del restante circa 50% nell'arco dei restanti nove mesi dell'anno. Sia per Tirrenia sia per Siremar il 2009 ha mostrato un calo significativo nel volume annuale dei passeggeri trasportati rispettivamente circa del 12% e del 17% rispetto ai volumi 2008 e pari rispettivamente a circa 23% e 17% rispetto ai volumi 2007.

Con riferimento alle merci trasportate da Tirrenia, invece, i volumi risultano al contrario ben distribuiti nel corso dell'anno controbilanciando il fenomeno della stagionalità del trasporto passeggeri, anche se il trend risulta ugualmente in calo di circa il 17% e 16% in relazione rispettivamente ai volumi 2008 e 2007.

5.5 Struttura commerciale.

Tirrenia dispone di una struttura commerciale focalizzata all'acquisizione di passeggeri e merci.

In particolare, la Direzione Commerciale posta alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato ed il gruppo di lavoro "acquisizione e promozione traffico passeggeri ed acquisizione merci" curano la pianificazione strategica della flotta, le politiche commerciali di Tirrenia e Siremar e le politiche tariffarie.

Con riferimento a Tirrenia, la società vende ai passeggeri la maggior parte dei propri biglietti attraverso:

- * Circa 6,000 agenzie di viaggio, dislocate su tutto il territorio nazionale (2,190 al Nord, 2,080 al Centro, 1,780 al Sud e nelle Isole), che generano circa il 60% del fatturato, alle quali viene riconosciuta una provvigione del 7% sulle linee nazionali e del 12,5% sulla Bari - Durazzo;
- * Tour Operator (25% delle vendite);
- * Dipendenze dirette (uffici periferici) a Genova, Civitavecchia, Olbia e Porto Torres, che rappresentano le biglietterie gestite direttamente con proprio personale e che si occupano parallelamente di gestire anche i rapporti con le autorità portuali, con i piloti e i rimorchiatori;
- * Internet;



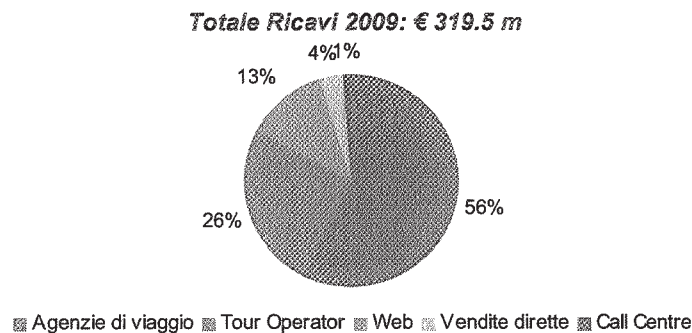
※ *Call center.*

Tale struttura organizzativa delle vendite è diretta conseguenza della rigidità operativa e commerciale a cui è vincolata Tirrenia dall'attuale convenzione, rigidità relativa sia alle modalità di utilizzo delle navi (frequenze e orari), sia soprattutto alla modalità di determinazione delle tariffe imposte, e non modificabili senza l'approvazione dei Ministeri vigilanti, che impedisce di esercitare alla società qualsiasi azione commerciale in un mercato dove la concorrenza, invece, utilizza la leva tariffaria con estremo dinamismo, focalizzando la propria strategia sulla flessibilità dei prezzi integrando l'offerta con logiche di tipo "low cost", modificando le tariffe in tempo reale in relazione all'orario e alla stagione in modo da ottimizzare il fattore di carico. La nuova convenzione, contrariamente all'attuale, consentirà a Tirrenia di utilizzare la leva commerciale come fattore competitivo, laddove prevede, al posto della tariffe fisse precedentemente stabilite dall'attuale convenzione, una soglia massima ma non una minima per le medesime.

Attualmente la strategia di Tirrenia è focalizzata sullo sviluppo di canali di vendita diretti al fine di ridurre i costi commerciali anche attraverso l'incremento dell'utilizzo di biglietti elettronici, il miglioramento dei servizi e delle offerte sul proprio sito internet e il miglioramento delle proprie attività di *call center*. Nel 2009 il 57% circa dei ricavi passeggeri era riferito a vendite attraverso agenzie di viaggi, mentre il 25% attraverso *tour operator*. Il peso del canale diretto è stato di circa il 14%, in crescita rispetto al 2008 (9%).

Di seguito si riporta la ripartizione dei ricavi di Tirrenia per canale di vendita nel 2009.

Tabella 13. Tirrenia – Suddivisione dei ricavi per canale di vendita



Fonte Tirrenia

Per Siremar i principali canali di vendita sono invece rappresentati da:

- ※ Agenzie di scalo: biglietterie presenti nei porti di attracco, alle quali Siremar riconosce una provvigione media del 7.5%;
- ※ Agenzie di viaggio, alle quali Siremar riconosce una provvigione media del 7.5% della tariffa applicata (attualmente il numero complessivo delle agenzie con le



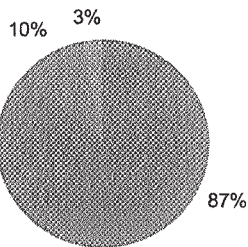
quali è stato stipulato un contratto per la vendita dei biglietti è pari a 550, di cui circa 200 nell'ultimo anno);

- ※ Incassi a bordo, web e *call center* (l'attivazione del servizio di vendita tramite *call center* e *on line* è avvenuto nel corso del 2009).

Di seguito si riporta la ripartizione dei ricavi di Siremar per canale di vendita nel 2009.

Tabella 14. Siremar – Suddivisione dei ricavi per canale di vendita

Totale Ricavi 2009: € 88.9 m



■ Agenzie di scalo ■ Agenzie di viaggio ■ Incassi a bordo, Web, Call Centre

Fonte Tirrenia



II. LO STATO DI INSOLVENZA E AMMISSIONE DELLE SOCIETÀ ALLA PROCEDURA DI AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA.

1. L'attività svolta da Tirrenia e Siremar e le convenzioni di servizio pubblico tra Stato e le predette società.

1.1. Al fine di illustrare compiutamente le cause che hanno determinato il progressivo deterioramento della situazione economica e finanziaria di Tirrenia e Siremar sino al verificarsi dell'odierno stato di insolvenza, si ritiene opportuno premettere alcune considerazioni in merito al quadro normativo e regolatorio convenzionale sulla base del quale le due società hanno svolto e tutt'ora svolgono l'attività di trasporto marittimo.

Le attività di navigazione di Tirrenia e della sua controllata Siremar trovano i loro riferimenti di base nella legge 20 dicembre 1974 n. 684 e nella legge 19 maggio 1975, n. 169 e sono svolte in conformità a convenzioni di pubblico servizio stipulate con lo Stato italiano.

In particolare, le modalità e le condizioni di svolgimento del servizio pubblico di collegamento marittimo esercitato da Tirrenia sono attualmente regolate dalla Convenzione di pubblico servizio fra lo Stato e la predetta società stipulata in data 30 luglio 1991 e successivamente modificata ed integrata con l'Atto Modificativo di Convenzione del 22 giugno 1994 e con l'Atto Separato di Convenzione del 13 dicembre 1995.

Per quanto invece concerne il servizio pubblico di collegamento marittimo con le isole minori siciliane esercitato dalla Siremar, lo stesso è attualmente svolto in conformità alla Convenzione di pubblico servizio del 17 dicembre 1991, così come successivamente modificata ed integrata con l'Atto Modificativo di Convenzione del 9 giugno 1994 e l'Atto Separato di Convenzione del 13 dicembre 1995.

Le suddette convenzioni:

- a) determinano le linee e i porti da servire, la tipologia e la capacità delle navi adibite ai collegamenti marittimi, le frequenze e le tariffe da osservare, comprese quelle agevolate, a favore, essenzialmente, dei residenti nelle regioni insulari;
- b) a fronte dei servizi resi in regime di servizio pubblico da Tirrenia e da Siremar, prevedono che lo Stato corrisponda annualmente alle società una sovvenzione il cui importo è stato parametrato, sino al 2010, secondo criteri di stretta obiettività di compensazione tra costi e ricavi per una media annua pari a circa cento milioni di Euro per Tirrenia e circa settanta milioni di Euro per Siremar.

È essenzialmente grazie a tali convenzioni che Tirrenia e Siremar hanno potuto esercitare e sino ad oggi esercitano l'attività di trasporto marittimo, atteso che si tratta della fonte costante e certa di entrate che ha tenuto in equilibrio i conti delle società, seppure in un



quadro complessivo economico-finanziario che negli anni si è deteriorato in maniera non reversibile.

A conferma di ciò, basti considerare che, nel periodo 2007-2009, l'incidenza dei corrispettivi percepiti a titolo di sovvenzioni di servizio pubblico sul valore totale della produzione delle due società oscilla tra il 15,4% e il 27,7% per Tirrenia e tra il 71,7% e il 74,1% per Siremar. Tale ultima società, in particolare, opera esclusivamente attraverso la gestione di collegamenti locali aventi valenza sociale, in relazione ai quali le sovvenzioni di pubblico servizio costituiscono la principale e pressoché unica fonte di entrate, senza la quale la società non sarebbe in grado di svolgere il servizio pubblico di collegamento marittimo in condizioni di equilibrio economico.

1.2. Le suddette convenzioni, di durata ventennale, sono venute a scadenza nel dicembre del 2008 e, al fine di consentire lo svolgimento del processo di privatizzazione delle due società, sono state prorogate per legge (art. 26 del d.l. 30 dicembre 2008, n. 207, convertito nella l. 27 febbraio 2009, n. 14), dapprima, al 31 dicembre del 2009 e, successivamente, sino al 30 settembre 2010 (art. 19-ter della legge 20 novembre 2009, n. 166, di conversione del d.l. 25 settembre 2009, n. 135).

Nel disporre la proroga delle convenzioni sino al 30 settembre 2010, l'art. 19-ter della legge 20 novembre 2009, n. 166 ha peraltro modificato i criteri di determinazione dell'ammontare delle sovvenzioni da corrispondere annualmente a Tirrenia e Siremar a fronte dello svolgimento del servizio pubblico di trasporto marittimo, in particolare stabilendo un tetto massimo per gli importi annui di convenzione, corrispondente a circa 72 milioni di Euro per Tirrenia e a circa 55 milioni di Euro per Siremar.

Le predette proroghe sono state valutate in via preliminare illegittime dalla Commissione Europea che ha aperto nei confronti dello Stato italiano una procedura d'infrazione (2007/4609 - Tirrenia) avendo ravvisato, nelle modalità con cui le stesse sono state poste in essere, una violazione dei principi comunitari che impongono la non discriminazione tra gli armatori europei nell'attribuzione di tali contratti: ogni armatore europeo interessato deve, secondo la Commissione europea, essere messo in grado di concorrere per i contratti in questione.

Tale procedura è attualmente quiescente in considerazione del fatto che la Commissione europea ha preso atto e positivamente valutato l'avvio della procedura di privatizzazione del Gruppo Tirrenia.

Sulla base di siffatto orientamento della Commissione Europea, deve ritenersi che le suddette convenzioni non avrebbero potuto essere oggetto di ulteriori proroghe in una situazione di continuità societaria e imprenditoriale.

1.3. A seguito dell'ammissione di Tirrenia e Siremar all'Amministrazione straordinaria, al fine di assicurare il conseguimento degli obiettivi di privatizzazione di cui all'art. 19 ter del D.L. n. 135/2009, conv. con modificazioni in l. n. 166/2009, "garantendo la continuità



del servizio pubblico di trasporto marittimo e la continuità territoriale con le isole”, l’art. 1, comma 5 *bis*, lett. c) del D.L. n. 125/2010, conv. con modificazioni in l. n. 163/2010, ha disposto la proroga delle Convenzioni in essere dal 1° ottobre 2010 fino al completamento della della gara per la cessione dei Compendi aziendali Tirrenia e Siremar.

Come si è già accennato, pertanto, le convenzioni in essere null’altro sono che le Convenzioni già in essere e prorogate, “limitatamente alle clausole necessarie alla gestione del servizio pubblico per assicurare la continuità territoriale con le isole” (così sempre il citato art. 1, comma 5 *bis*, lett. c).

Tale ultima proroga è stata illustrata in modo ampio ed articolato dalle competenti Autorità italiane alla Commissione Europea al fine operare, in modo trasparente, nel sostanziale rispetto delle norme europee in materia e, al contempo, per corrispondere alle non rinunciabili esigenze di integrale liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo attraverso il completamento del processo di privatizzazione.

La Commissione Europea ha preso atto degli avanzamenti del processo di privatizzazione in corso e viene continuamente informata, dalle competenti Autorità governative italiane, sullo stato di avanzamento e sul rispetto degli stretti tempi entro i quali la procedura di completa dismissione dei Compendi aziendali Tirrenia e Siremar dovrà essere portata a termine.

Sempre nella prospettiva di assicurare la integrale liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo attraverso il completamento del processo di privatizzazione, il legislatore nazionale ha disciplinato il regime convenzionale che seguirà l’aggiudicazione della gara per la cessione dei Compendi aziendali Tirrenia e Siremar. Anche tale disciplina è stata ampiamente illustrata alle competenti Direzioni della Commissione Europea per assicurare -in piena trasparenza- il rispetto della disciplina europea in materia.

Come si evince dalla previsione dell’art. 1, comma 5 *bis*, lett. f) del D.L. n. 125/2010, conv. con modificazioni in l. n. 163/2010, il legislatore si è limitato a “far salvi” gli atti convenzionali già da tempo approvati in data 10 marzo 2010, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell’Economia e delle finanze, ai sensi del comma 9 dell’art. 19 *ter* del D.L. n. 135/2009, conv. in l. n. 166/2009.

Tali decreti ministeriali ormai da tempo consolidati (e per vero mai contestati) sono stati confermati dal provvedimento legislativo da ultimo richiamato e con esso si prevede che le nuove convenzioni “saranno stipulate dal Ministero concedente con i soggetti che risulteranno aggiudicatari dei compendi aziendali” Tirrenia e Siremar all’esito delle procedure trasparenti e non discriminatorie cui l’Amministrazione straordinaria di Tirrenia e Siremar sta dando seguito.

Anche in relazione a tali profili, la Commissione Europea viene continuamente informata, dalle competenti Autorità governative italiane, sulle forme della procedura e sul suo stato di avanzamento.

2. Il processo di privatizzazione del Gruppo Tirrenia.

A fronte della necessità di pervenire, a più di quindici anni dall’adozione delle disposizioni comunitarie sui principi della libera prestazione dei servizi di trasporti



marittimi tra Stati membri (Regolamento CEE n. 3577/92, del 7 dicembre 1992), alla liberalizzazione del settore, in particolare con l'affidamento dei contratti di servizio pubblico su basi non discriminatorie per tutti gli armatori comunitari, così come disposto dall'art. 4 del medesimo regolamento comunitario, il legislatore nazionale ed il Governo hanno adottato provvedimenti finalizzati al raggiungimento di tale obiettivo mediante la privatizzazione delle società del Gruppo Tirrenia, tramite la cessione al mercato dell'intero capitale di tali società mediante procedura aperta, trasparente, equa e non discriminatoria.

In particolare, il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 13 marzo 2009 e l'art. 19-ter della Legge 20 novembre 2009, n. 166, di conversione del D.L. 25 settembre 2009, n. 135 hanno definito i criteri e le modalità attraverso cui si sarebbe dovuto addivenire, entro il 30 settembre 2010, alla dismissione della partecipazione detenuta indirettamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze nel capitale di Tirrenia di Navigazione S.p.A., disponendo, tra l'altro, la pubblicazione (ad iniziativa dello Stato e, per esso, di Fintecna) dei bandi di gara per la vendita contestuale dell'intero capitale sociale di Tirrenia e Siremar.

Il soggetto che a seguito dello svolgimento della procedura di gara fosse risultato aggiudicatario delle partecipazioni nel capitale sociale di Tirrenia e Siremar avrebbe dovuto garantire la prosecuzione del servizio pubblico di collegamento marittimo mediante la sottoscrizione dei nuovi schemi di convenzione approvati con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, in data 10 marzo 2010.

In attuazione delle disposizioni normative sopra richiamate, in data 23 dicembre 2009, Fintecna ha pubblicato, sui principali quotidiani nazionali ed esteri nonché sul sito *web* del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un "*Invito a manifestare interesse all'acquisto di n. azioni 108.360 rappresentanti l'intero capitale sociale di Tirrenia di Navigazione S.p.A.*".

Il processo di privatizzazione, tuttavia, non è andato esente da difficoltà ed incertezze che si sono manifestate nello sviluppo della procedura e che sono da ricondurre ad una risposta del tutto insoddisfacente da parte del mercato e dei soggetti potenzialmente interessati all'acquisto del Gruppo.

(omissis)



(omissis)

A ciò si aggiunga che volumi di traffico ridotti sia come passeggeri sia come merci, in conseguenza presumibilmente del difficile momento economico, hanno compromesso la liquidità dei mesi estivi, che nel ciclo industriale di Tirrenia e Siremar compensavano il calo fisiologico del trasporto via mare nei mesi invernali verso Sardegna e Sicilia.

(omissis)

Pertanto, nelle more della procedura di vendita, si è determinato un aggravamento delle difficoltà di carattere finanziario in cui versano le due società e, in particolare, una crescente situazione di sofferenza di cassa, dovuta al deteriorarsi dei rapporti con il sistema bancario a causa della già rilevante esposizione debitoria nei confronti delle medesime.

In questo contesto, sono sopravvenute le disposizioni contenute nell'articolo 1 del decreto legge 6 luglio 2010, n. 103, con le quali il Governo, al fine di garantire la continuità del servizio pubblico di cabotaggio e di stabilizzare la situazione finanziaria delle società del Gruppo Tirrenia nelle more della procedura di privatizzazione, ha adottato alcune misure di carattere straordinario, disponendo, in particolare, che i nuovi finanziamenti eventualmente concessi alle società Tirrenia e Siremar dal sistema bancario dovessero essere equiparati a crediti preeducibili e godessero della garanzia di Fintecna, alle condizioni e nei limiti posti dalla Commissione europea con la comunicazione 2009/C 16/01 del 22 gennaio 2009.



Tali misure, tuttavia, si sono rivelate insufficienti a garantire la stabilità finanziaria di Tirrenia e di Siremar e comunque non più utilizzabili a seguito dell'esito negativo della procedura.

Infatti, la procedura ha avuto il 4 agosto 2010 un esito definitivamente negativo a fronte della indisponibilità della società Mediterranea Holding di Navigazione S.p.A. a sottoscrivere il contratto di cessione, al quale pure era tenuta in virtù di accordo vincolante da essa già sottoscritto, in ragione della impossibilità per quest'ultima di raggiungere come pure richiesto dalla *lex specialis* di gara, tra l'altro:

- a) accordi con il sistema delle banche creditrici che, a seguito della vendita della Tirrenia, avrebbero avuto diritto al rimborso dei finanziamenti erogati, e
- b) della disponibilità attuale di mezzi finanziari per l'attuazione del piano industriale aderente ai servizi che la società avrebbe dovuto prestare in base alle nuove convenzioni.

3. Lo stato di insolvenza di Tirrenia.

La conclusione del processo di privatizzazione con il mancato raggiungimento di un accordo per la cessione del capitale sociale di Tirrenia e Siremar ha definitivamente pregiudicato i rapporti delle due società con i principali enti finanziatori che hanno progressivamente revocato le linee di credito concesse, compromettendo la capacità delle due società di far fronte alle spese correnti necessarie ad assicurare il servizio pubblico di cabotaggio marittimo.

Per far fronte al progressivo deterioramento della situazione finanziaria – imputabile al mancato rimborso dei mutui, al venir meno di alcune linee di credito ed alla tendenza negativa dei ricavi aziendali – le due società hanno richiesto una moratoria (*Standstill*) agli enti finanziatori con i quali intrattenevano rapporti. Tale richiesta mirava a far fronte alla situazione di illiquidità venutasi a creare a causa delle revoche di affidamento da parte di alcuni istituti di credito e dell'intervenuta difficoltà di rifinanziare mutui progressivamente in scadenza; l'esito riscontrato dalla moratoria ha evidenziato un atteggiamento negativo da parte del sistema bancario prodromico alla connotazione dello stato di insolvenza.

La situazione testé illustrata risultava prospetticamente non reversibile, e anzi destinata ad aggravarsi, anche in considerazione del fatto che, a norma dell'art. 19-ter della legge 20 novembre 2009, n. 166, le convenzioni che garantiscono alle due società le sovvenzioni necessarie alla copertura dei costi per lo svolgimento del servizio pubblico sarebbero venute a definitiva scadenza in data 30 settembre 2010 e, in assenza di discontinuità societaria e imprenditoriale, non sarebbe stato possibile procedere ad un'ulteriore proroga delle stesse. Ciò, in particolare, in considerazione dell'orientamento della Commissione Europea che ha giudicato le modalità di proroga e di attribuzione delle suddette convenzioni incompatibili con i principi comunitari che impongono che la stipula di siffatti contratti avvenga senza discriminazione tra gli armatori comunitari.



Con riguardo in particolare a Tirrenia, si rileva che la situazione contabile della società aggiornata al 4 agosto 2010 evidenzia che la stessa, a fronte di una disponibilità liquida pari a circa €23,5 milioni, vantava debiti scaduti verso creditori non strategici per circa €15 milioni, debiti a breve verso banche stimati in circa Euro 226,4 milioni ed un'esposizione debitoria complessiva pari a Euro€701 milioni..

(omissis)

4. L'ammissione di Tirrenia alla procedura di amministrazione straordinaria a norma della legge 18 febbraio 2004, n. 39 e s.m.i.

L'Amministratore unico, dott. Giancarlo D'Andrea – nominato con decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 14 luglio 2010, in conformità a quanto disposto dal d.l. 6 luglio 2010, n. 103, successivamente convertito in legge 4 agosto 2010, n. 127 – preso atto della situazione di grave illiquidità delle società del gruppo e dell'impossibilità per le stesse di continuare ad assicurare il servizio pubblico di trasporto marittimo in condizioni di continuità societaria ed imprenditoriale, con Determinazione n. 4 del 4 agosto 2010 ha disposto di procedere alla presentazione di istanza al Ministro dello sviluppo economico ed al Presidente del Consiglio dei Ministri per l'ammissione di Tirrenia alla procedura di amministrazione straordinaria ex art. 2, comma 1, D.L. 23 dicembre 2003 n. 347, convertito in legge 18 febbraio 2004 n. 39 e successive integrazioni e modificazioni, nonché del ricorso all'autorità giudiziaria volto ad ottenere l'accertamento e la dichiarazione dello stato di insolvenza della società.

In attuazione della suddetta determinazione, Tirrenia ha presentato:



- a) in data 5 agosto 2010, istanza al Presidente del Consiglio dei Ministri ed al Ministro dello Sviluppo Economico per l'ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria di cui alla legge 18 febbraio 2004 n. 39 e successive integrazioni e modificazioni;
- b) in data 6 agosto 2010, ricorso al Tribunale di Roma volto ad ottenere l'accertamento e la dichiarazione dello stato di insolvenza.

Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 agosto 2010 Tirrenia è stata ammessa, con decorrenza immediata, alla procedura di amministrazione straordinaria, a norma dell'art. 2 del d.l. 23 dicembre 2003 n. 347, convertito in legge 18 febbraio 2004 n. 39 e successive modificazioni. Il suddetto decreto ha altresì nominato Commissario Straordinario il dott. Giancarlo D'Andrea ed ha affidato allo stesso la gestione dell'impresa e l'amministrazione dei beni della società, incaricandolo di compiere *“l'attività necessaria alla cessione dei complessi aziendali prospettata dalla società istante”*, ponendo in essere *“tempestivamente gli atti necessari ed opportuni affinché Tirrenia di Navigazione S.p.A. assicuri, senza soluzione di continuità, il servizio pubblico di trasporto marittimo in adempimento delle obbligazioni derivanti dalle convenzioni di pubblico servizio di trasporto marittimo”*.

Il Tribunale di Roma – Sez. Fallimentare, in accoglimento del ricorso presentato da Tirrenia, con sentenza del 12 agosto 2010, n. 332, ha accertato e dichiarato lo stato di insolvenza di Tirrenia, provvedendo altresì a nominare Giudice Delegato il dott. Francesco Taurisano. Con il medesimo provvedimento è stato assegnato ai creditori ed ai terzi che vantano diritti reali mobiliari sui beni della società termine fino al 21 dicembre 2010 per la presentazione delle istanze di insinuazione al passivo della società ed è stata fissata, per l'esame dello stato passivo, l'udienza del 21 gennaio 2011, ore 9,30.

5. Lo stato di insolvenza di Siremar.

L'esito negativo della procedura di privatizzazione ha definitivamente compromesso la possibilità per Siremar di accedere al credito a breve termine e, conseguentemente, di far fronte alle esigenze di cassa dal momento che le principali banche creditrici hanno revocato gli affidamenti in corso. In conseguenza di ciò la situazione finanziaria della società, già caratterizzata da una grave tensione di liquidità, si è andata progressivamente deteriorando sino a connotarsi quale irreversibile stato di insolvenza.

Segnatamente, la situazione patrimoniale della società al 16 settembre 2010, evidenzia che la stessa, a fronte di una disponibilità liquida pari a circa Euro €3,2 milioni, vantava debiti scaduti verso creditori per circa €12 milioni, debiti a breve verso banche stimati in circa €9,7 ed un'esposizione debitoria complessiva pari a €78,1 milioni..

(omissis)



(omissis)

5.1 L'ammissione di Siremar alla procedura di amministrazione straordinaria a norma dell'art. 3, comma 3, l. 18 febbraio 2004, n. 39.

L'Amministratore Unico di Siremar, dott. Giancarlo D'Andrea – nominato con decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 14 luglio 2010, in conformità a quanto disposto dal d.l. 6 luglio 2010, n. 103, successivamente convertito in legge 4 agosto 2010, n. 127 – preso atto che la situazione finanziaria della società era tale da rendere impossibile il proseguimento dell'utile gestione d'impresa, con propria Determinazione n. 5 del 15 settembre 2010, ha disposto che Tirrenia di Navigazione S.p.A. in A.S., in qualità di socio unico di Siremar, procedesse alla presentazione di istanza al Ministro dello Sviluppo Economico volta ad ottenere l'estensione della procedura di amministrazione straordinaria alla predetta società ai sensi dell'art. 3, comma 3, D.L. 23 dicembre 2003 n. 347, convertito in legge 18 febbraio 2004 n. 39 e successive integrazioni e modificazioni, nonché del ricorso alla competente autorità giudiziaria per la dichiarazione dello stato di insolvenza della stessa.

Si è infatti ritenuto che l'estensione della procedura di amministrazione straordinaria a Siremar costituisca la soluzione più appropriata per la salvaguardia dell'azienda, in quanto idonea a consentire la gestione unitaria della crisi del Gruppo Tirrenia e la conservazione dei rapporti e delle sinergie esistenti tra Tirrenia e Siremar in vista dello sviluppo di un piano che porti alla cessione dei complessi aziendali preposti allo svolgimento del servizio pubblico di collegamento marittimo di entrambe le società, assicurando il conseguimento degli obiettivi di privatizzazione di cui all'art. 19-ter della legge 20 novembre 2009, n. 166.

Conseguentemente, in data 16 settembre 2010, Tirrenia ha presentato:

- a) istanza al Ministro dello Sviluppo Economico volta ad ottenere l'ammissione di Siremar alla procedura di amministrazione straordinaria ai sensi dell'art. 3,



comma 3, D.L. 23 dicembre 2003 n. 347, convertito in legge 18 febbraio 2004 n. 39 e successive integrazioni e modificazioni;

- b) ricorso al Tribunale di Roma – Sezione Fallimentare volto ad ottenere l'accertamento e la dichiarazione dello stato di insolvenza di Siremar.

Con decreto del 17 settembre 2010, il Ministro dello Sviluppo Economico ha disposto l'ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria di Siremar ai sensi dell'art. 3, comma 3, D.L. 23 dicembre 2003 n. 347, convertito in legge 18 febbraio 2004 n. 39 e successive integrazioni e modificazioni ed ha nominato Commissario Straordinario il dott. Giancarlo D'Andrea, affidando allo stesso la gestione dell'impresa e l'amministrazione dei beni della Società.

In data 5 ottobre, il Tribunale di Roma – Sez. Fallimentare, ha reso la sentenza n. 381/2010, dichiarativa dello stato di insolvenza di Siremar. Con il medesimo provvedimento, il Tribunale di Roma ha altresì assegnato ai creditori ed ai terzi che vantano diritti reali mobiliari su beni in possesso della società termine sino al 20 gennaio 2011 per la presentazione delle domande di insinuazione al passivo ed ha fissato, per l'esame dello stato passivo, l'udienza del 22 febbraio 2011, ore 11,00.



III. SVOLGIMENTO DELLA PROCEDURA ED I PRINCIPALI ATTI E PROVVEDIMENTI ADOTTATI.

Si riportano di seguito le principali attività svolte ed in corso di svolgimento nell'ambito della procedura di amministrazione straordinaria.

L'attività commissariale, come per legge, si è sviluppata lungo il duplice binario: quello della ordinaria gestione dell'attività di impresa (al fine di preservare il valore dei complessi aziendali per la soddisfazione dei creditori) e quello dell'avvio delle procedure di cessione dei complessi aziendali e/o dei singoli beni per la soddisfazione dei creditori.

1. Gestione dell'attività di impresa.

1.1 Svolgimento del servizio pubblico di cabotaggio marittimo sulle rotte in Concessione.

Quanto all'ordinaria gestione dell'attività di impresa essa si è concretata nella gestione del servizio di cabotaggio marittimo nel pieno e puntuale rispetto dei rapporti convenzionali di cui si è detto nel Capitolo che precede, Convenzioni la cui durata - a seguito della conversione in legge del D.L. 5 agosto 2010, n. 125- è stata prorogata sino al termine della presente procedura di amministrazione straordinaria.

(omissis)

Non si sono segnalate significative interruzioni dell'attività di trasporto. L'unica vicenda che ha turbato tale regolarità si riferisce ad un incidente occorso ad una nave (al quale si è data pronta soluzione a vantaggio dei passeggeri e del personale viaggiante) ed alla successiva necessità di interruzione della rotta (Genova-Olbia-Arbatax e v.v.) fino al momento in cui saranno completate le operazioni di riparazione della nave in questione.

Al di fuori dell'esercizio delle Convenzioni di servizio pubblico, per la maggiore soddisfazione dei creditori, si è disposta la interruzione della rotta Bari-Durazzo, che da tempo si è dimostrata altamente improduttiva.

Regolari e puntuali sono stati i rapporti con il Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti, titolare dei poteri di regolazione e di vigilanza sulla gestione dei rapporti convenzionali, così come il pagamento *pro rata* degli Oneri di servizio pubblico dovuti al Gruppo Tirrenia in virtù delle predette convenzioni.



L'andamento delle vendite dei biglietti ed in generale del traffico passeggeri e merci, salvo che per il periodo di primissimo avvio della procedura di amministrazione straordinaria (durante il quale si è registrata una fisiologica sensibile flessione), segue i *trend* ordinari che caratterizzano il periodo autunnale.

(omissis)



(omissis)

1.3 Rapporti di lavoro dipendente

Quanto ai livelli occupazionali del personale dipendente essi si sono mantenuti sostanzialmente stabili ed invariati e la consistenza al 30 novembre 2010 (dati di riferimento) è la seguente:



TIRRENIA		
categoria	tipologia contrattuale	Numero
naviganti (*)	<i>Regolamento Organico (RO)</i>	51
	<i>Continuità di rapporto di lavoro (CRL)</i>	733
	<i>Turno Particolare (TP)</i>	366
		1.150
amministrativi		246
Dirigenti		18
	Totale	1.414
N.B. Al personale navigante di cui alla tabella si aggiungono 209 unità (media di utilizzo) in Turno Generale, istituto di origine normativa, equiparabile ad un contratto con contenuti di ingaggio a viaggio		

SIREMAR		
categoria	tipologia contrattuale	Numero
naviganti (*)	<i>Regolamento Organico (RO)</i>	9
	<i>Continuità di rapporto di lavoro (CRL)</i>	195
	<i>Turno Particolare (TP)</i>	109
		313
amministrativi		39
Dirigenti		0
	Totale	352
N.B. Al personale navigante di cui alla tabella si aggiungono 183 unità (media di utilizzo) in Turno Generale, istituto di origine normativa, equiparabile ad un contratto con contenuti di ingaggio a viaggio		

I suddetti livelli occupazionali, ed in particolare quelli dei naviganti, sono strettamente correlati allo svolgimento del servizio pubblico di collegamento



marittimo di entrambe le società, in quanto funzionali all'attività delle rispettive aziende e conformi alle relative "Tabelle di armamento".

(omissis)



(omissis)

1.4 Incarichi professionali.

Per far fronte all'ordinaria gestione dell'attività di impresa, così come per assicurare il corretto e puntuale svolgimento degli atti e delle procedure proprie dell'Amministrazione straordinaria, il Commissario ha avuto la necessità



di nominare alcuni consulenti finanziari e legali. Tale esigenza si è resa ancor più concreta in relazione alle intervenute dimissioni rassegnate da alcuni dei più alti livelli dirigenziali, titolari delle professionalità specifiche per la ordinaria gestione dell'attività di impresa.

Nello stesso periodo il Commissario ha provveduto ad incaricare gli avvocati necessari per la dovuta tutela dei diritti e delle ragioni del Gruppo.

2. Attività propedeutiche alla cessione dei beni e dei complessi aziendali.

Salvo quanto sarà più ampiamente rappresentato nel Capitolo relativo alle linee strategiche di cessione, qui di seguito e sinteticamente si indicano le principali attività propedeutiche alla cessione dei compendi aziendali.

Ramo d'azienda Tirrenia.

- ❖ In data 15 settembre 2010 è stato pubblicato sui principali quotidiani nazionali ed esteri, nonché sulle principali riviste specializzate del settore un avviso recante invito a chiunque sia in grado di garantire la continuità del servizio pubblico di trasporto marittimo a presentare, entro il 29 settembre 2010, manifestazioni di interesse per l'acquisto del ramo di azienda di Tirrenia preposto all'erogazione del servizio di collegamento in regime di convenzione con lo Stato, nonché al servizio erogato su altre tratte direttamente operate da Tirrenia, al di fuori del predetto rapporto convenzionale.
- ❖ In data 29 settembre 2010, il termine per la presentazione delle manifestazioni di interesse di cui al punto precedente è stato prorogato sino al 20 ottobre 2010, in considerazione dell'imminente conversione in legge del D.L. 5 agosto 2010, n. 125. Della proroga è stata data comunicazione mediante pubblicazione di apposito avviso sui medesimi organi di informazioni sui quali è stato pubblicato il bando di cui al punto precedente.
- ❖ In data 20 ottobre 2010, è venuto a scadenza il termine per la presentazione delle predette manifestazioni di interesse. Come più dettagliatamente nel Capitolo che segue, sono pervenute un totale di 21 manifestazioni di interesse. È stata conseguentemente avviata l'analisi approfondita della documentazione pervenuta al fine di individuare i soggetti ai quali dovrà essere indirizzato l'invito a partecipare alla successiva fase di *due diligence*.
- ❖ In data 10 novembre 2010, a valle dell'analisi delle manifestazioni di interesse pervenute, il Commissario Straordinario ha inviato le lettere di invito e il relativo accordo di riservatezza a 16 controparti.

(omissis)



Ramo d'azienda Siremar.

- ❖ Con decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 17 settembre 2010 la società Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (di seguito ‘Siremar’), interamente partecipata da Tirrenia, è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria a norma dell’art. 3, comma 3, del D.L. 23 dicembre 2003, n. 347 convertito, con modificazioni, in L. 18 febbraio 2004, n. 39 e, contestualmente, si è provveduto a nominare Commissario straordinario il dott. Giancarlo D’Andrea e ad affidare a quest’ultimo la gestione dell’impresa e l’amministrazione dei beni della società.
- ❖ In data 4 ottobre 2010, è stato pubblicato sui principali quotidiani nazionali ed esteri, nonché sulle principali riviste specializzate del settore un avviso recante invito a chiunque sia in grado di garantire la continuità del servizio pubblico di trasporto marittimo a presentare, entro il 20 ottobre 2010, manifestazioni di interesse per l’acquisto del ramo di azienda di Siremar preposto all’erogazione del servizio pubblico di collegamento marittimo in regime di convenzione con lo Stato.
- ❖ In data 20 ottobre 2010, è venuto a scadenza il termine per la presentazione delle predette manifestazioni di interesse. Come più dettagliatamente illustrato nella Tabella 2 in calce alla presente nota, sono pervenute un totale di 5 manifestazioni di interesse. È stata conseguentemente avviata l’analisi approfondita della documentazione pervenuta al fine di individuare i soggetti ai quali dovrà essere indirizzato l’invito a partecipare alla successiva fase di *due diligence*.
- ❖ In data 24 novembre 2010, a valle dell’analisi delle manifestazioni di interesse pervenute, il Commissario Straordinario ha inviato le lettere di invito e il relativo accordo di riservatezza alle 5 controparti interessate.

(omissis)

Cessione portafoglio navi veloci.

- ❖ Si premette che, tra il 2003 ed il 2009, Tirrenia e Siremar hanno radiato dal servizio e destinato alla vendita, rispettivamente, cinque navi veloci di nuova tecnologia ed una unità navale veloce. L’utilizzo delle predette unità navali, infatti, risultava incompatibile con l’attività di collegamento marittimo esercitata dalle due società, in quanto antieconomico per ragioni sopravvenute, legate, in particolare, all’aumento del costo dei carburanti



nonché all'intervenuta evoluzione tecnologica delle navi tradizionali, la cui velocità è stata, medio tempore, notevolmente incrementata.

- ※ In data 4 ottobre 2010 è stata presentata istanza al Ministro dello Sviluppo Economico volta ad ottenere l'autorizzazione ai sensi dell'art. 5, D.L. 23 dicembre 2003, n. 347 convertito, con modificazioni, in L. 18 febbraio 2004, n. 39, a procedere alla cessione a terzi di cinque navi veloci di nuova tecnologia di proprietà di Tirrenia e di una unità veloce di proprietà di Siremar, tutte già radiate dal servizio e destinate alla vendita tra il 2003 ed il 2009. Le suddette unità navali non risultano idonee per lo svolgimento dei servizi di collegamento marittimo prestati da Tirrenia e Siremar e, pertanto, non sono riconducibili ai rami d'azienda delle due società preposti all'erogazione del servizio pubblico di cabotaggio marittimo.
- ※ In data 26 novembre 2010, il Ministero dello Sviluppo Economico ha autorizzato con proprio decreto la gestione commissariale a procedere con la cessione del portafoglio navi veloci di pertinenza di Tirrenia e Siremar.
- ※ Vista la suddetta autorizzazione, la gestione commissariale ha deciso di procedere come segue:
 - a. Redigere un bando, da pubblicare sulla stampa nazionale ed internazionale e su una o più riviste specializzate, di invito ad offrire per l'acquisto delle navi in oggetto
 - i. In data 10 dicembre 2010 il suddetto bando è stato pubblicato, in estratto sui principali quotidiani nazionali ed esteri, nonché sulle principali riviste specializzate del settore e in versione integrale sui siti internet della Procedura, un bando recante invito a presentare, entro il 7 febbraio 2011, offerte vincolanti per l'acquisto di una o più navi facenti parte del portafoglio di *asset* in oggetto.
 - ii. A seguito della firma dell'accordo di riservatezza allegato alla versione integrale del suddetto invito pubblicata sui siti internet della Procedura, i soggetti interessati saranno ammessi alla fase di *due diligence* sulle navi al fine di poter presentare nei termini indicati le loro offerte di acquisto vincolanti.
 - b. Affidare incarico di valutazione delle navi in oggetto a selezionati *brokers* specializzati:
 - i. Nelle scorse settimane il Commissario Straordinario ha richiesto a selezionati *brokers* nazionali ed internazionali di presentare le proprie offerte per la valutazione del portafoglio navi veloci.
 - ii. A seguito dell'analisi delle offerte ricevute, al fine di aver la miglior stima possibile del valore delle suddette navi, il Commissario Straordinario, di concerto con i propri consulenti, ha deciso di affidare mandato ai due *brokers* specializzati che hanno



presentato le offerte più competitive dal punto di vista economico,
(*omissis*)

iii. Il termine per la formulazione delle perizie è stato fissato in data 20 gennaio 2011.

c. Supportare la vendita del portafoglio navi veloci con ausilio di un *broker* specializzato di settore:

(*omissis*)

Cessione M/T Domiziana.

- * In data 11 ottobre 2010, è stata presentata istanza al Ministro dello Sviluppo Economico volta ad ottenere l'autorizzazione ai sensi dell'art. 5, D.L. 23 dicembre 2003, n. 347 convertito, con modificazioni, in L. 18 febbraio 2004, n. 39 a procedere alla cessione a terzi della motonave Domiziana, di proprietà di Tirrenia. A partire dal 1 ottobre 2010, infatti, la suddetta unità navale è stata radiata dal servizio e non è più in possesso dei requisiti e delle certificazioni necessarie per lo svolgimento dell'attività di trasporto marittimo, essendo venuto a scadenza il certificato di classe e non essendo stati eseguiti gli interventi di adeguamento richiesti dal D. Lgs. 14 marzo 2005, n. 65.
- * A seguito dell'autorizzazione del Ministero dello Sviluppo Economico si procederà alla pubblicazione sui principali quotidiani italiani ed esteri, nonché sulle principali riviste specializzate del settore, di un bando per la sollecitazione di manifestazioni di interesse all'acquisto. Successivamente, i soggetti che abbiano manifestato interesse saranno invitati a partecipare alla fase di *due diligence* sulle navi e a presentare un'offerta di acquisto vincolante.
- * In data 26 novembre 2010, il Ministero dello Sviluppo Economico ha autorizzato con proprio decreto la gestione commissariale a procedere con la cessione della motonave Domiziana di pertinenza di Tirrenia.
- * Come per il portafoglio navi veloci, vista la suddetta autorizzazione, la gestione commissariale ha deciso di procedere come segue:



- a. Redigere un bando, da pubblicare sulla stampa nazionale ed internazionale e su una o più riviste specializzate, di invito ad offrire per l'acquisto della motonave Domiziana
- i. In data 10 dicembre 2010 il suddetto bando è stato pubblicato, in estratto sui principali quotidiani nazionali ed esteri, nonché sulle principali riviste specializzate del settore e in versione integrale sui siti internet della Procedura, un bando recante invito a presentare, entro il 20 gennaio 2011, offerte vincolanti per l'acquisto delle nave in oggetto.
 - ii. Visto l'interesse già mostrato in passato da parte di alcuni operatori del settore per la nave in oggetto, il Commissario Straordinario ha deciso, di concerto con i propri consulenti, di non predisporre una fase di *due diligence* per motonave Domiziana.

(omissis)

- i. Come per il portafoglio navi veloci, il termine per la formulazione delle perizie è stato fissato in data 20 gennaio 2011.



IV. LE LINEE STRATEGICHE DEL PROGRAMMA DI CESSIONE.

1. Le prospettive di recupero dell'equilibrio economico e la scelta del programma di cessione.

Il d.lgs. n. 270 del 1999 contiene al Capo V le disposizioni che disciplinano l'attività di "*definizione ed esecuzione del programma*" nell'ambito della amministrazione straordinaria, procedura che, ai sensi dell'art. 1 del d.lgs. n. 270 del 1999, ha "*finalità conservative del patrimonio produttivo, mediante prosecuzione, riattivazione o riconversione delle attività imprenditoriali*".

Nel caso di specie, tale disciplina deve essere peraltro coordinata con le disposizioni contenute nel d.l. 23 dicembre 2003, n. 347, convertito in legge 18 febbraio 2004, n. 39 e s.i.m.

Ai sensi dell'articolo 54, comma 1, del d.lgs. n. 270 del 1999 il programma deve essere redatto "*secondo uno degli indirizzi alternativi indicati nell'articolo 27, comma 2*"; i due indirizzi, "cessione" (di complessi aziendali nonché – per le imprese operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali, come Tirrenia e Siremar – di complessi di beni e contratti) o "ristrutturazione", sono quelli previsti dall'art. 27 del d.lgs. n. 270 del 1999.

Tanto premesso, appare pertanto evidente che il primo tema cui si deve rivolgere l'attenzione è quello di individuare il tipo di programma da predisporre, tenuto conto del contesto e della situazione in cui versavano Tirrenia e Siremar alla data di apertura della procedura, nonché dell'esigenza prioritaria, evidenziata nello stesso D.P.C.M. del 5 agosto 2010, di assicurare la gestione del servizio pubblico di cabotaggio marittimo e collegamento con le isole nel medio periodo.

Propedeutica ai fini della scelta del programma è la valutazione della gravità dell'insolvenza, che in caso di ricorso ad un programma di cessione deve essere di carattere particolarmente grave e in ogni caso irreversibile; quindi, stante l'impossibilità di risanamento, l'unica alternativa percorribile è la cessione dei complessi aziendali o di beni a terzi, con pagamento ai creditori nei limiti del ricavato della liquidazione dell'attivo.

A tali presupposti, che trovano espressa evidenza nella relazione di accompagnamento della d.lgs. n. 270 del 1999, si aggiunge per quanto concerne la procedura di amministrazione straordinaria di Tirrenia e di Siremar quello di garantire la prosecuzione del servizio di cabotaggio marittimo e collegamento con le isole nel medio periodo, che costituisce uno dei compiti espressamente demandati al Commissario Straordinario dai



D.P.C.M. del 5 agosto 2010 per quanto riguarda Tirrenia e del 17 settembre 2010 per quanto riguarda Siremar.

L'attività di cabotaggio e collegamento con le isole di Tirrenia e di Siremar è considerata fondamentale nell'economia del sistema paese Italia in quanto, con oltre 6,5 milioni di residenti sulle isole maggiori (ISTAT, 2008), l'Italia è il paese europeo con il più alto numero di abitanti in aree del territorio nazionale separate dal mare, sicché la flotta cabotiera costituisce parte essenziale del sistema nazionale dei trasporti.

Tale attività di navigazione è operata dalle Società in Amministrazione Straordinaria in conformità a convenzioni stipulate con lo Stato italiano che garantiscono a Tirrenia e a Siremar, attraverso cospicue sovvenzioni, una porzione necessaria e fondamentale delle entrate delle stesse e senza le quali le stesse non sarebbero in grado di svolgere il pubblico servizio di collegamento marittimo in condizioni di equilibrio economico.

Le convenzioni sopra citate sono entrate in vigore il 10 gennaio 1989 con decorrenza ventennale e sono quindi scadute nel dicembre del 2008. Dopo la scadenza, le stesse sono state prorogate per legge dapprima fino al dicembre 2009 e successivamente fino al settembre 2010. Tuttavia, tali proroghe sono state dichiarate illegittime dalla Comunità Europea che ha aperto nei confronti dell'Italia una procedura di infrazione rendendo di fatto impossibile un'ulteriore proroga delle stesse in una situazione di continuità aziendale.

Tale decisione, insieme alla necessità di pervenire alla liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo, ha spinto il Governo italiano ed il legislatore a dare inizio al processo di privatizzazione del Gruppo Tirrenia, che avrebbe dovuto concludersi entro il 30 settembre 2010 tramite cessione al mercato dell'intero capitale di Tirrenia e Siremar mediante procedura aperta, trasparente, equa e non discriminatoria. Il processo di privatizzazione, tuttavia, ha incontrato diverse difficoltà

(omissis)



In questo contesto sono sopravvenute le disposizioni contenute nell'art. 1 del d.l. del 6 luglio 2010, n. 103, con le quali il Governo, al fine di garantire la continuità del servizio pubblico di cabotaggio e di stabilizzare la situazione di Tirrenia e Siremar nelle more della procedura, ha adottato misure di carattere straordinario disponendo che i nuovi finanziamenti eventualmente concessi alle Società in Amministrazione Straordinaria fossero equiparati a crediti prededucibili con garanzia Fintecna. Tuttavia tali misure si sono rivelate insufficienti a garantire la stabilità finanziaria e la prosecuzione delle attività di servizio pubblico di Tirrenia e Siremar rendendo non percorribile un piano di ristrutturazione che consentisse il ritorno *in bonis* delle Società e quindi la necessità di ricorrere ad un programma di cessione.

A quanto sopra, si aggiungono ulteriori elementi da valutarsi ai fini dell'individuazione del programma più idoneo a perseguire il recupero dell'equilibrio economico. In particolare, deve tenersi conto:

- ※ Della necessità di assicurare il conseguimento, nell'ambito della procedura di amministrazione straordinaria, degli obiettivi di privatizzazione di cui all'art. 19-ter della legge 20 novembre 2009, n. 166, necessari a garantire la piena liberalizzazione del settore cabotiero in conformità ai principi comunitari in materia di libera prestazione dei servizi di trasporti marittimi tra Stati membri (Regolamento CEE n. 3577/92, del 7 dicembre 1992);
- ※ Dell'impossibilità, per Tirrenia e Siremar, di accedere al credito a breve termine e conseguentemente di far fronte alle esigenze di cassa dal momento che le principali banche creditrici hanno revocato gli affidamenti in corso;
- ※ Delle difficoltà, da parte delle Società in Amministrazione Straordinaria, di far fronte alle spese fisse mensili ivi compreso il pagamento dei dipendenti e i potenziali problemi di ordine pubblico che questa situazione potrebbe creare;
- ※ Delle problematiche di approvvigionamento che principalmente attengono al progressivo incrinarsi del rapporto fiduciario con i fornitori e che, data la centralità dell'approvvigionamento nello svolgimento del *business*, rendono sempre più difficile la prosecuzione a regime delle attività;

Dalle analisi e considerazioni che precedono consegue che la cessione rappresenta l'unica soluzione atta a garantire il raggiungimento tanto degli obiettivi di privatizzazione-liberalizzazione imposti dal diritto comunitario quanto delle "*finalità conservative del patrimonio produttivo*" proprie della procedura di amministrazione straordinaria.



Ne consegue che il raggiungimento delle finalità della procedura di amministrazione straordinaria, con particolare riferimento all'obiettivo di assicurare la prosecuzione del pubblico servizio di cabotaggio marittimo e collegamento con le isole, non può che passare attraverso un programma di cessione, mediante modalità che senza soluzioni di continuità consentano all'acquirente la gestione dei servizi offerti da Tirrenia e Siremar sulla base di un piano industriale di medio periodo.

In considerazione di quanto precede, si deve dare atto che:

- (a) Tenuto conto della situazione di squilibrio finanziario delle Società in Amministrazione Straordinaria, le finalità della procedura possono essere realizzate esclusivamente tramite il ricorso al programma di cessione di complessi di beni e contratti ex art. 27, comma 2, lett. b-bis, d.lgs. n. 270 del 1999 che, permettendo una riorganizzazione dei beni aziendali nel segno della discontinuità rispetto alla passata gestione, consentirebbe una nuova aggregazione produttiva dei beni e rapporti ceduti recuperando la redditività perduta.
- (b) Solo in quest'ottica può essere assicurata la prosecuzione del pubblico servizio di cabotaggio marittimo e collegamento con le isole da parte del cessionario.

In considerazione di ciò, come meglio dettagliato all'interno del presente Programma, la gestione commissariale ha ritenuto che la cessione separata, tramite processo d'asta pubblica e trasparente, dei beni e dei rapporti giuridici relativi alle attività di cabotaggio marittimo esercitate rispettivamente da Tirrenia e da Siremar (formanti rispettivamente il **Ramo d'azienda Tirrenia** ed il **Ramo d'azienda Siremar**, così come meglio dettagliati nel seguente paragrafo 2.2) e degli **assets non strategici** di pertinenza di Tirrenia (parte della flotta, immobili, opere d'arte) e di Siremar (parte della flotta), costituissero l'unica modalità compatibile con la finalità di garantire la salvaguardia del servizio di cabotaggio marittimo ed il collegamento con le isole recuperando al tempo stesso la redditività perduta.

(omissis)



(omissis)

La rapidità e l'efficacia con cui è concretamente portato avanti il programma di cessione appaiono pertanto come uno degli aspetti fondamentali per realizzare le finalità della procedura e, *in primis*, le esigenze di prosecuzione del pubblico servizio di cabotaggio marittimo e collegamento con le isole. Una procedura rapida, peraltro, nella misura in cui mitiga i rischi di deterioramento della situazione delle Società in Amministrazione Straordinaria, rappresenta anche il miglior presidio del suo valore, massimizzando conseguentemente le aspettative di incasso dalla cessione stessa, senza pregiudizio per le aspettative di soddisfazione dei creditori rispetto a soluzioni alternative astrattamente percorribili.

A ciò si aggiunga che, in considerazione della più volte menzionata situazione di squilibrio dei costi e ricavi dell'attività d'impresa, la tempestiva cessione del Ramo d'azienda Tirrenia e del Ramo d'azienda Siremar e degli asset non strategici di pertinenza di Tirrenia e di Siremar si pone anche quale unico strumento che possa soddisfare gli interessi della procedura, permettendo, da una parte, di interrompere il progressivo depauperamento di risorse derivante dalla continuazione dell'attività di impresa e, dall'altra, la possibilità di assicurare la salvaguardia del pubblico servizio di cabotaggio marittimo e collegamento con le isole.

La cessione dei soli complessi aziendali (e non delle Società Tirrenia e Siremar) consente quindi di tenere separate le attività e le risorse strumentali all'esercizio dell'attività di cabotaggio, dagli oneri finanziari di medio e lungo periodo che tanto negativamente hanno inciso sulla precedente procedura di privatizzazione.

Per tali motivi, la gestione commissariale intende procedere alla cessione del Ramo d'azienda Tirrenia e del Ramo d'azienda Siremar mediante ricorso alla procedura di cessione immediata prevista dall'art. 4, comma 4-*quater*, del d.l. 23 dicembre 2003, n. 39, per le imprese che operano nel settore dei servizi pubblici essenziali.

(omissis)



(omissis)

La gestione commissariale è altresì impegnata in un'azione di contenimento dei rapporti interni ed esterni alle Società in Amministrazione Straordinaria, con l'obiettivo di salvaguardarne il patrimonio produttivo, industriale e di mercato e, conseguentemente, il valore potenzialmente realizzabile, nella piena consapevolezza che tale azione ha inevitabilmente un orizzonte di breve termine, potendo essere efficacemente consolidata solo da un soggetto che possa accreditarsi come pienamente responsabile sul piano industriale e finanziario e sia riconosciuto come tale dal mercato.

(omissis)

Va inoltre tenuto in debito conto che, a seguito dell'assoggettamento di Tirrenia e Siremar alla procedura di amministrazione straordinaria e a seguito dell'invito del Commissario Straordinario, pubblicato sui maggiori quotidiani rispettivamente in data 15 settembre 2010, e prorogato in data 29 settembre 2010 per quanto riguarda Tirrenia, e 4 ottobre 2010 per quanto riguarda Siremar, a manifestare interesse all'acquisto rispettivamente del Ramo d'azienda Tirrenia e del Ramo d'azienda Siremar rivolto agli operatori in grado di garantire il servizio di cabotaggio marittimo e collegamento con le isole, sono pervenute al Commissario Straordinario in data 20 ottobre rispettivamente 21 e 5 manifestazioni di interesse. In tale contesto, il programma di cessione dei complessi di beni e rapporti giuridici di cui all'art. 27, comma 2, lett. b-*bis*) del d.lgs. n. 270/1999 appare l'unica modalità di cessione che possa garantire la vendita dei Rami d'azienda in maniera aperta, trasparente, equa e non discriminatoria, come richiesto dai termini di legge, nonché la tempestività e quindi la conservazione dei beni aziendali e la prosecuzione del servizio pubblico di cabotaggio marittimo e collegamento con le isole.

* * * * *

(omissis)



(omissis)



(omissis)



(omissis)



(omissis)

3. La cessione dei beni e dei rapporti giuridici di proprietà di Tirrenia e Siremar.

3.1. Premessa.

A valle dell'analisi del grave squilibrio finanziario in cui versavano Tirrenia e Siremar alla data di ingresso in amministrazione straordinaria ed in linea con i dettami dell'art.27, comma 2 del d.lgs. 270/1999, la gestione commissariale ha ritenuto strumentale ad una tempestiva ed efficiente cessione dei beni e dei rapporti giuridici afferenti al Gruppo Tirrenia la preventiva riorganizzazione dei medesimi in selezionati complessi, aventi la duplice finalità da una parte di garantire la salvaguardia e la prosecuzione dell'offerta dei servizi di cabotaggio marittimo e di collegamento con le isole, dall'altra di massimizzare il valore derivante dalla loro cessione ed ampliare il ventaglio di potenziali compratori interessati all'acquisto di quanto oggetto di cessione.

In particolare, a seguito di tale riorganizzazione, sono stati separatamente indicati come oggetto di cessione:

- ※ Il Ramo d'azienda Tirrenia;
- ※ Il Ramo d'azienda Siremar;
- ※ Le navi veloci facenti parte della flotta del Gruppo;
- ※ Gli immobili detenuti da Tirrenia;



- ※ Le opere d'arte di proprietà di Tirrenia;

Di seguito si riporta il dettaglio delle fasi e delle modalità di dismissione previste dal presente programma in relazione ai diversi complessi economico-giuridici appena menzionati.

3.2. Le modalità di dismissione.

Le procedure per la cessione di beni e attività saranno condotte secondo principi che garantiscano la massimizzazione dei proventi a beneficio dei creditori delle Società in Amministrazione Straordinaria. Le norme di riferimento per la definizione e attuazione delle procedure di cessione sono quelle dettate dagli articoli 62 e ss. del d.lgs. n. 270 del 1999 e, per quanto riguarda il Ramo d'azienda Tirrenia e il Ramo d'azienda Siremar, dall'art. 4, comma 4-*quater*, d.l. 347/2003.

In particolare, per i beni e le partecipazioni di valore superiore al controvalore in euro di 100 milioni di lire (Euro 51.645,00) saranno attuate, ai sensi del comma 2 dell'articolo 62 d.lgs. 270/99, procedure che garantiscano la pubblicità, la trasparenza e la parità di trattamento. Quanto agli altri beni, sarà comunque assicurato l'espletamento di forme di vendita adeguate alla natura degli stessi e finalizzate al massimo realizzo.

Di seguito vengono descritti i principi e i criteri guida delle procedure di cessione:

- ※ Pubblicità e trasparenza. Sia per quanto riguarda i beni che per le attività si prevede la pubblicazione di separati bandi di gara al fine di assicurare in ogni caso idonee forme di pubblicità.
- ※ Gara competitiva sul prezzo senza concessione di esclusiva. La procedura sarà finalizzata alla massimizzazione degli introiti a beneficio dei creditori. Per conseguire tale risultato, si ritiene che dovrà essere gestito un processo competitivo sulla base dei criteri di valutazione di cui vengono indicate di seguito le linee-guida.
- ※ Garanzie del venditore. In termini generali le trattative con le controparti saranno impostate in maniera da prevedere in via di principio di non concedere garanzie salva la proprietà dei beni oggetto di cessione, secondo il principio del "visto e piaciuto". Qualora se ne manifestasse la assoluta indispensabilità, potrebbe essere valutata l'opportunità di concedere garanzie limitate nel tempo e nell'importo, in funzione anche delle caratteristiche dell'*asset* venduto.
- ※ In via di principio non saranno concesse dilazioni nel pagamento del prezzo pattuito per le attività o partecipazioni cedute. Qualora se ne manifestasse la



assoluta indispensabilità, potrebbe essere valutata l'opportunità di eventuali dilazioni di pagamento, che potranno essere concesse a fronte di adeguate garanzie e comunque per periodi di tempo limitati e coerenti con le finalità della procedura.

Nel rispetto dei principi precedentemente illustrati, di seguito viene sinteticamente delineata la procedura cui si è già dato avvio (e di cui si è debitamente informato il competente Ministero dello Sviluppo Economico vigilante): essa sarà seguita, salvo modifiche che si rendessero di volta in volta necessarie o opportune, anche in relazione alle indicazioni del Ministero medesimo e del Comitato di sorveglianza nelle more nominato.

1. Sono stati pubblicati (e saranno pubblicati) bandi per la manifestazione di interesse sui maggiori quotidiani nazionali e regionali, oltre che sulla principale testata internazionale e sulle pubblicazioni specializzate *On line* nazionali ed internazionali più diffuse nel mercato di riferimento (seguendo i suggerimenti sul punto della Commissione europea).
2. All'esito della scadenza dei termini per la presentazione delle manifestazioni di interesse, tutti i soggetti interessati (fatti salvi quelli manifestamente sprovvisti dei requisiti minimi per potersi aggiudicare i beni o i complessi aziendali oggetto di cessione) sono stati invitati ad accedere alla *data room* e per lo svolgimento della relativa *due diligence*.
3. L'accesso alla *data room* e lo svolgimento dell'attività di *due diligence* sono stati garantiti per il periodo di tempo ritenuto sufficiente, in considerazione dell'oggetto che si intende valutare, alla formulazione di un'offerta, previa sottoscrizione di un accordo di confidenzialità è un aspetto propedeutico e condizione per l'avvio della fase di *due diligence* e di qualsiasi successiva trattativa.
4. Nel corso della *due diligence* agli offerenti verrà messo a disposizione la bozza di contratto di cessione predisposto dalla Procedura e che si intende utilizzare per la specifica operazione. Obiettivo di tale attività è quello di creare le basi per la ricezione di offerte definitive omogenee dal punto di vista contrattuale e quindi più facilmente raffrontabili.
5. All'esito della *due diligence*, sarà inviata ai partecipanti un'ulteriore comunicazione recante l'indicazione dei termini, modalità e condizioni di presentazione di un'offerta vincolante con opportune garanzie, nonché la versione finale del relativo contratto di cessione che verrà inserito nella *data room*.



6. La predisposizione di una perizia da parte di un esperto nominato dal Commissario Straordinario ai sensi dell'art. 62 del d.lgs. 8 luglio 1999, n. 270, che costituirà un limite minimo al valore di cessione (ad eccezione delle cessioni dei Rami d'azienda Tirrenia e Siremar dove l'esperto sarà nominato dal Ministero dello Sviluppo Economico).
7. Per le sole cessioni dei Rami d'azienda Tirrenia e Siremar, prima della scadenza dei termini per la presentazione delle offerte vincolanti la perizia di cui al precedente punto 6 verrà versata in *data room*. Tutti i soggetti offerenti (fatti salvi quelli manifestamente sprovvisti dei requisiti minimi per potersi aggiudicare i beni o i complessi aziendali oggetto di cessione e quelli la cui offerta vincolante risulti non conforme alle prescrizioni della *lex specialis* anche con riguardo al Piano industriale, ovvero presenti un prezzo inferiore a quello della valutazione di cui al punto 6 che precede saranno invitati – previa autorizzazione ministeriale- ad accedere agli ulteriori documenti che verranno versati in *data room* e per lo svolgimento di una ulteriore attività di *due diligence* sui contratti recanti le informazioni più sensibili e delicate riguardanti l'avviamento dei Compendi aziendali.
8. Per le sole cessioni dei Rami d'azienda Tirrenia e Siremar, alla conclusione della seconda fase della *data room*, sarà inviata agli offerenti un'ulteriore comunicazione recante l'indicazione dei termini, modalità e condizioni di presentazione di una offerta migliorativa del prezzo già offerto nella propria offerta vincolante.
9. Per le sole cessione dei Rami d'Azienda Tirrenia e Siremar, all'esito della eventuale aggiudicazione (fermo quanto sub 10 che segue), e prima della stipula del relativo contratto di cessione, sarà espletata la procedura di consultazione sindacale prevista dall'art. 63, comma 4, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270 e dall'art. 5, comma 2-ter, dal decreto legge 23 dicembre 2003, n. 347, convertito nella legge 18 febbraio 2004, n. 39 e successive modificazioni e integrazioni.
10. Le pubblicazioni dei bandi, la ricezione delle relative manifestazioni di interesse da parte del Commissario Straordinario non comporteranno per quest'ultimo alcun obbligo o impegno a dare corso alla vendita nei confronti dei soggetti che abbiamo manifestato il loro interesse né, per questi ultimi, diritto ad alcuna prestazione da parte delle società coinvolte e/o del Commissario Straordinario.



Il Commissario Straordinario provvederà, comunque, a sottoporre per l'approvazione al Ministero dello Sviluppo Economico gli atti della procedura.



3.3. La cessione dei Rami d'azienda Tirrenia e Siremar preposti al servizio di cabotaggio marittimo.

(omissis)

Publicazione dell'invito a manifestare interesse.

In considerazione di quanto espresso in precedenza e al fine di agire con tempestività nella cessione dei Rami d'azienda Tirrenia e Siremar, il Commissario Straordinario ha predisposto due inviti a manifestare interesse (d'ora innanzi l'“Invito a Manifestare Interesse”) resi disponibili in lingua italiana e inglese sui siti internet delle Società e sui principali quotidiani/siti internet specializzati nazionali ed internazionali. Scopo di tali inviti era quello di verificare la sussistenza di soggetti potenzialmente interessati all'acquisizione dei Rami d'azienda stessi e allo stesso tempo in grado di garantire la continuità del servizio di trasporto.

In particolare, l'Invito a Manifestare Interesse per il Ramo d'azienda Tirrenia è stato pubblicato in data 15 settembre 2010 sul sito di Tirrenia, sui quotidiani *The Financial Times*, *Il Corriere della Sera*, *Il Sole 24 Ore*, *La Repubblica*, *Il Giornale*, *Il Mattino*, *Il*



Giornale di Sicilia, nonché sui siti internet specializzati *Delloyd* (www.delloyd.be), *Naftemporiki* (www.naftemporiki.gr), *Fairplay* (www.fairplay.co.uk), *Lloyd's List* (www.lloydslist.com) e *Tradewinds* (www.tradewinds.no).

La scadenza di tale Invito a Manifestare Interesse, originariamente fissata per il 29 settembre 2010 è stata successivamente prorogata fino al 20 ottobre 2010 attraverso un avviso pubblicato anch'esso sugli stessi quotidiani e siti internet nazionali ed internazionali citati in precedenza, al fine di lasciare un congruo periodo di tempo per presentare le Manifestazioni di Interesse.

L'Invito a Manifestare Interesse per il Ramo d'azienda Siremar è stato pubblicato in data 4 ottobre 2010 sul sito di Siremar, sui quotidiani *The Financial Times*, *Il Corriere della Sera*, *Il Sole 24 Ore*, *La Repubblica*, *Il Giornale*, *Il Mattino*, *Il Giornale di Sicilia*, *La Sicilia* e *La Gazzetta del Sud* nonché sui siti internet specializzati *Delloyd* (www.delloyd.be), *Naftemporiki* (www.naftemporiki.gr), *Lloyd's List* (www.lloydslist.com) e *Tradewinds* (www.tradewinds.no).

In sintesi, attraverso la predisposizione dell'Invito a Manifestare Interesse e la sua pubblicazione sui quotidiani si è inteso mettere ogni offerente, nazionale e internazionale, nella condizione di conoscere ufficialmente l'intenzione di procedere alla cessione dei Rami d'azienda Tirrenia e Siremar e di presentare una manifestazione di interesse a seguito della quale, previa adeguata istruttoria, ottenere tutte le informazioni rilevanti per formulare un'offerta dettagliata e vincolante.

Lettere di invito ed ammissione alla due diligence.

A valle dell'analisi delle Manifestazioni di Interesse ricevute e dei relativi allegati e sulla base delle informazioni pubblicamente disponibili relative ai soggetti che hanno manifestato interesse per i Rami d'azienda Tirrenia e Siremar, il Commissario Straordinario, con il supporto dei propri consulenti, ha deciso quali soggetti siano ritenuti credibili ai fini della Procedura Commissariale, e quindi invitati alla fase di *due diligence* mediante invio delle lettere di procedura e del relativo accordo di riservatezza, e quali invece siano da escludere dalla Procedura a causa delle forti incertezze sulla loro capacità di portare a termine l'eventuale acquisizione.

Il Commissario Straordinario ha inviato le lettere di invito alla *Data room* e il relativo accordo di riservatezza.

Fase di due diligence.



Durante la fase di *due diligence* sono state e saranno messe a disposizione dei soggetti selezionati tutte le informazioni di carattere tecnico, legale, economico-finanziario e amministrativo, inclusive fra le altre dei seguenti documenti:

- ※ Dettaglio del perimetro dei Rami d'azienda Tirrenia e Siremar, così come predisposti dal Commissario Straordinario;
- ※ Piano industriale dei Rami d'azienda;
- ※ *Vendor Due Diligence* relativa ai Rami d'azienda oggetto di cessione predisposta da PwC all'interno della quale verranno forniti i dettagli economico finanziari nonché i bilanci d'apertura dei Rami d'azienda Tirrenia e Siremar alla data di entrata in Procedura;
- ※ Schema delle nuove convenzioni di servizio pubblico da stipulare;
- ※ Contratti e rapporti giuridici in essere in capo ai Rami oggetti di cessione;
- ※ Altra documentazione di carattere tecnico, legale, economico-finanziario e amministrativo, atta a consentire le apposite valutazioni ai potenziali acquirenti.

(omissis)



(omissis)



(omissis)



(omissis)



(omissis)



(omissis)

I Rami d'azienda oggetto di cessione.

Di seguito si fornisce una breve sintesi del perimetro dei Rami d'azienda Tirrenia e Siremar oggetto di cessione:

Ramo d'azienda Tirrenia.

Il perimetro del Ramo d'azienda Tirrenia include un complesso di beni e di rapporti giuridici facenti capo a Tirrenia. In particolare:



- ※ n. 18 navi di proprietà di Tirrenia (in particolare, n. 13 navi traghetto miste per medie e lunghe percorrenze e n. 5 navi da carico merci), di cui 11 gravate di ipoteca, con i relativi motori;
- ※ tutto il personale alle dipendenze di Tirrenia che risulterà in forza alla Data di cessione. Ciò, in ogni caso, nel rispetto dell'art. dell'art. 56, comma 3bis, del D. Lgs. 270/99;
- ※ marchio Tirrenia e diritti d'uso dello stesso;
- ※ le rimanenze, utilizzate o utilizzabili da Tirrenia per l'esercizio delle proprie attività d'impresa;
- ※ partecipazioni societarie in Terminal Traghetti Napoli S.r.l, Tirrenia Eurocatering S.p.A., Stazioni Marittime S.p.A.e Saimare S.p.A.

Per quanto riguarda i crediti e debiti relativi ai contratti inclusi nel perimetro, essi non vengono in esso ricompresi, così come non vengono inclusi tutti i contratti di finanziamento in capo a Tirrenia alla data di apertura della procedura di amministrazione straordinaria (per una illustrazione delle ragioni alla base di questa scelta, v. par. n. 4).

Si riportano nella seguente tabella i valori contabili dei beni inclusi all'interno del perimetro del Ramo d'azienda Tirrenia alla data del 4 agosto 2010.



Tabella 15. Ramo d'azienda Tirrenia – Situazione patrimoniale al 4 agosto 2010

€/000	Tirrenia SpA	Immobili	Opere d'arte	Navi veloci	Procedura	Ramo Cabotaggio
Immobilizzazioni immateriali	1.075					1.075
Immobilizzazioni materiali	861.677					637.477
Immobilizzazioni finanziarie	4.627					648
Totale immobilizzazioni	867.379					639.200
Rimanenze	23.699					21.835
Crediti commerciali intercompany (Tirrenia Eurocatering)	2.354					-
Crediti commerciali verso terzi	39.346					-
Totale crediti commerciali	41.700					-
Debiti commerciali intercompany	(3.629)					-
Debiti commerciali verso fornitori + Acconti da clienti	189.750					-
Totale debiti verso fornitori	(84.276)					-
Capitale circolante commerciale	(18.879)					21.835
Crediti finanziari intercompany (Siremar)	-					-
Altri crediti, ratei e risconti attivi	79.924					-
Altre attività	79.924					-
Altri debiti, ratei e risconti passivi	(17.223)					-
Acconti dallo Stato (Stockholm Agreement)	(11.421)					(11.421)
Debiti vs ex controllate finanziarie	(28.930)					-
Debiti vs ex controllate commerciali	-					-
Fondi per rischi e oneri e altri fondi	(43.214)					-
Altre passività	(100.788)					(11.421)
Altre attività (passività) nette	(20.864)					(11.421)
Capitale circolante netto	(39.743)					10.414
Trattamento di fine rapporto	(18.584)					-
Capitale investito netto	809.051					649.614
Finanziato da:						
Debiti finanziari vs Banche	(410.697)					-
Debiti finanziari vs Fintecna	(97.744)					-
Debiti vs altri finanziatori	(36.244)					-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	23.572					11.421
Indebitamento finanziario netto	(521.113)					11.421
(Eccedenza) / Carenza contabile Attivo rispetto al Passivo	(287.939)					(661.035)
	(809.051)					(649.614)

La situazione patrimoniale al 4 agosto 2010, da cui sono stati estratti gli elementi patrimoniali inseriti nella colonna "Ramo Cabotaggio" della Tabella 21, è stata redatta in conformità alla normativa civilistica, interpretata ed integrata dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità e dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

Gli importi indicati nel presente documento sono espressi in migliaia di Euro, se non diversamente indicato.

Il ramo oggetto di cessione include i rapporti patrimoniali di cui alla colonna "Ramo Cabotaggio" della Tabella 21, il Marchio "Tirrenia", i rapporti contrattuali di cui all'Allegato A e l'obbligo ad assumere il personale di cui all'Allegato B.

Il presente paragrafo si riferisce unicamente al commento del "Ramo Cabotaggio" della Tabella 21 e per una completa comprensione degli elementi patrimoniali compresi nella colonna "Ramo Cabotaggio", essa deve essere letta congiuntamente alla Situazione Patrimoniale al 4 agosto 2010 (v. Tabella 16).



A tal proposito si precisa che nel Ramo “Cabotaggio” non sono inclusi, tra l’altro, gli immobili di proprietà, le opere d’arte ed alcune unità navali non utilizzate nei servizi, in quanto saranno oggetto di procedura di vendita separata.

Nelle note che seguono sono illustrati i criteri di valutazione adottati per gli elementi patrimoniali inclusi nella colonna “Ramo Cabotaggio” ed un breve commento alla composizione delle singole voci. Gli elementi patrimoniali sono stati valutati in continuità aziendale in quanto l’attività di cabotaggio è continuata anche successivamente alla data di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria.

Non sono commentati i contenuti delle altre colonne della Tabella , per i quali si rimanda alla Situazione Patrimoniale al 4 agosto 2010.

Le informazioni contenute in questa Nota Illustrativa, così come quelle della Situazione Patrimoniale al 4 agosto 2010, non sono state oggetto di revisione contabile indipendente.

1. Immobilizzazioni immateriali

€/000	Ramo Cabotaggio
Immobilizzazioni immateriali	1 075

Criteri di Valutazione

Sono iscritte al costo di acquisto ridotto per gli ammortamenti stimati con le metodologie descritte di seguito, fino al 4 agosto 2010. Il costo delle immobilizzazioni immateriali la cui utilizzazione è limitata nel tempo, è sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio in funzione del periodo di utilità.

Qualora il costo di iscrizione (al netto degli ammortamenti) superi quello desumibile da ragionevoli aspettative di recuperabilità negli esercizi futuri, si procede ad una corrispondente correzione di valore.

Composizione della Voce

La voce accoglie:

Voce	Ramo Cabotaggio
Diritti di brevetto industriale e di utilizzo di opere dell’ingegno	1.057
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	3
Altre	16
	<u>1.075</u>



Diritti di brevetto industriale

I “Diritti di brevetto” accolgono.

Nella voce “Diritto di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere di ingegno” sono iscritti il *software* applicativo acquistato a titolo di proprietà e le licenze d’uso di *software* acquistate a tempo indeterminato. La voce accoglie, in particolare, i software SAP e Booking per circa €/000 861 ed altri software per circa €/000 196.

Il periodo di utilità economica definito per il calcolo degli ammortamenti è pari a quattro anni per il software ordinario, mentre per il sistema informativo aziendale SAP e per i nuovi sistemi di booking è pari a cinque anni.

Concessioni licenze e marchi

La voce Concessioni, licenze e marchi espone alcune spese sostenute per l’acquisizione di licenze amministrative per attività commerciali (vendita di tabacchi) a bordo delle navi. Il periodo di utilità economica del costo delle concessioni e delle licenze è stabilito in base alla durata dei diritti acquisiti.

Altre immobilizzazioni immateriali

Le altre immobilizzazioni immateriali accolgono le migliorie su immobili di terzi, che rappresentano il costo dei lavori eseguiti su immobili condotti in locazione o in concessione ed adibiti ad uffici. Il periodo di utilità economica delle spese per migliorie su immobili di terzi è definito in base alla durata dei sottostanti contratti di affitto o di concessione.

2. Immobilizzazioni materiali

€/000	Ramo Cabotaggio
Immobilizzazioni materiali	637.477

Criteri di Valutazione

Sono iscritte al costo ridotto per gli ammortamenti stimati con le metodologie descritte di seguito, fino al 4 agosto 2010. Il costo di acquisto è aumentato, per quanto riguarda la flotta, degli oneri accessori, nonché degli oneri finanziari connessi all’impiego di capitali presi a prestito nel periodo che precede la loro utilizzazione, esclusi quelli derivanti da ritardi nella costruzione dei beni per cause straordinarie. In taluni casi, il valore delle immobilizzazioni materiali è stato rettificato in applicazione di leggi di rivalutazione monetaria.

Il costo - come sopra determinato - delle immobilizzazioni materiali la cui utilizzazione è limitata nel tempo, è sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio in funzione del periodo di utilità prevista. In particolare, le quote di ammortamento della flotta sono stabilite in armonia con quanto previsto dalla convenzione stipulata con lo Stato, che ha altresì considerato il presunto valore residuo delle navi.



In presenza di rilevanti lavori di ammodernamento della flotta, le spese sostenute sono portate ad incremento del costo. In tale circostanza viene rideterminata la vita utile dell'unità e conseguentemente ricalcolato il piano di ammortamento.

L'aliquota di ammortamento delle immobilizzazioni materiali è ridotta della metà nell'anno di entrata in esercizio del cespite, salvo che non si discosti significativamente dalla quota calcolata dal momento in cui lo stesso è disponibile e pronto per l'uso.

Qualora il costo d'iscrizione (al netto degli ammortamenti) superi quello desumibile da ragionevoli aspettative di recuperabilità negli esercizi futuri, si procede ad una corrispondente correzione di valore.

Composizione della Voce

La voce accoglie:

Voce	Ramo Cabotaggio
Impianti e macchinari	636.014
Attrezzature industriali e commerciali	661
Altri beni	377
Immobilizzazioni materiali in corso	425
	<hr/>
	637.477

Impianti e Macchinari

Nella voce Impianti e macchinario è iscritto il valore della flotta, formato dal costo originario delle navi, aumentato del valore dei lavori incrementativi e, in alcuni casi, di rivalutazioni di legge, e diminuito delle quote di ammortamento. Il periodo medio di ammortamento dei traghetti, è di circa trenta anni.

Di seguito il dettaglio della flotta:



navi miste	t.s.l.
Athara	55.736
Aurelia	21.518
Bithia	55.736
Clodia	21.518
Domiziana	19.009
Fiaminia	19.009
Florio	50.757
Jenas	55.736
Isola di Capraia (*)	1.925
Nomentana	21.518
Nuraghes	59.798
Rubattino	50.757
Sharden	59.798
Toscana	13.885
navi tutto-merci	t.s.l.
Espresso Catania	14.398
Espresso Ravenna	14.398
Lazio	14.398
Puglia	14.398
Via Adriatico	14.398
monostab e aliscafi	t.s.l.
Pacinotti (*) (**)	391
(*) stazza nazionale	
(**) caduto nel corso del mese di Settembre 2010	

Attrezzature industriali e commerciali

Nella voce Attrezzature industriali e commerciali sono iscritti i materiali di porto e i mezzi ausiliari di trasporto, nonché le dotazioni di bordo. La vita utile di tali cespiti è stimata secondo parametri riferiti al deperimento tecnico-economico delle diverse categorie ed è compresa tra i cinque e gli undici anni.

Altri beni

Gli Altri beni comprendono mobili, arredi e macchine d'ufficio, apparecchiature elettroniche, automezzi e beni diversi. La vita utile dei beni compresi in questa categoria è stimata secondo parametri riferiti al deperimento tecnico-economico. In particolare, le apparecchiature elettroniche sono ammortizzate in un periodo di cinque anni.

Immobilizzazioni materiali in corso

Il conto Immobilizzazioni in corso ed acconti accoglie l'ammontare degli anticipi corrisposti per lavori in corso su alcune unità della flotta per l'adeguamento delle strutture destinate alle PMR (Persone a Mobilità Ridotta).



Nella presente voce non sono inclusi gli immobili attuali sedi degli uffici della Società presso Napoli, Roma e Venezia.

3. Immobilizzazioni finanziarie

€/000	Ramo Cabotaggio
Immobilizzazioni finanziarie	648

Criteria di Valutazione

Sono iscritte al costo di acquisto. Per quanto concerne le partecipazioni, in caso di perdite ritenute durevoli il costo è svalutato proporzionalmente alla riduzione dei patrimoni netti contabili delle partecipate. Il costo originario è ripristinato negli esercizi successivi qualora vengano meno i motivi delle svalutazioni in precedenza effettuate e fino a concorrenza delle medesime.

Composizione della Voce

Il saldo della voce è così composto:

Voce	Ramo Cabotaggio
Partecipazioni in imprese collegate	326
Partecipazioni in altre imprese	323
	<u>648</u>

Partecipazioni in imprese collegate:

Imprese collegate	% possesso	04-ago-10
- Tirr Eurocatering Spa	49%	76
- Terminal Traghetti Srl	50%	250
Totale		326

Le Società hanno una rilevanza strategica in quanto accessorie all'attività svolta da Tirrenia, consentendo un'integrazione verticale dei servizi portuali e catering.

Tirrenia Eurocatering S.p.A. (Napoli): società detenuta per il 49% da Tirrenia e per il 51% da Gemeaz Cusin S.p.A., del Gruppo Gemeaz, primario operatore nel settore del Catering. Tirrenia Eurocatering, opera nella somministrazione di cibi e bevande e nella fornitura di servizi di catering Cabotaggio, nella vendita di tabacchi ed oggettistica a bordo delle navi, fornendo tali servizi a Tirrenia e Siremar, nonché alle ex controllate Caremar, Saremar e Toremar.



Terminal Traghetti Napoli S.r.l. (Napoli): società detenuta al 50% da Tirrenia e per il rimanente 50% dalla De Luca & C. Impresa Marittima S.r.l., una delle principali imprese nel Porto di Napoli attiva nella movimentazione delle merci. La Società attualmente opera nel porto di Napoli nella gestione del Terminal misto merci e passeggeri, svolgendo una serie di attività connesse.

Partecipazioni in altre imprese

Altre imprese	% possesso	04-ago-10
- Saimare Spa	5,27%	31
- Stazioni Marittime SpA	2,44%	291
Totale		322

Saimare S.p.A. (Genova): attiva nei servizi di assistenza doganale e portuale generalmente fornita a spedizionieri, agenzie marittime, compagnie di navigazione, importatori ed esportatori per l'espletamento delle formalità relative a navi, merci, equipaggi, compresa l'assistenza auto e passeggeri. La società è presente negli scali di Genova, Voltri, La Spezia, Napoli, (tramite propri uffici operativi) Livorno, Gioia Tauro, Salerno, Taranto e Cagliari (tramite propri corrispondenti);

Stazioni Marittime S.p.A. (Genova): gestisce stazioni marittime e servizi di supporto al traffico sia delle navi da crociera sia delle navi traghetto, nonché attività di tipo commerciale, direzionale e di connettivo urbano, atte a soddisfare le esigenze del traffico nel rispetto delle destinazioni urbanistiche e funzionali nelle aree in concessione.

4. Rimanenze

€/000	Ramo Cabotaggio
Rimanenze	21.835

Criteri di valutazione

Le rimanenze sono iscritte al costo di acquisto. Tale costo è determinato, per i ricambi e gli altri materiali di manutenzione delle navi, con il metodo *lifo a scatti* annuali. Nel caso di materiali obsoleti, si procede a una svalutazione, al fine di rifletterne il valore di realizzo.

Per i combustibili e lubrificanti a bordo delle navi, il costo è determinato con il metodo *fifo*, ritenuto più adatto a questa particolare categoria di rimanenze, costituita da materiali di consumo che si esauriscono continuamente nel processo produttivo ed il cui prezzo è soggetto a notevoli variazioni.

Composizione della Voce

Il saldo della voce è così composto:



Voce	Ramo Cabotaggio
Ricambi generici ed altri materiali di manutenzione	16.576
Materiali di consumo	5.259
	<u>21.835</u>

I Ricambi generici e altri materiali di manutenzione sono costituiti da materiali di manutenzione e corredi per le navi custoditi in magazzino.

La voce Materiali di consumo espone il valore delle rimanenze di combustibili e lubrificanti a bordo delle navi al 4 agosto 2010, calcolato con il metodo fifo.

5. Acconti dallo Stato (Stockholm Agreement)

€/000	Ramo Cabotaggio
Acconti dallo Stato (Stockholm Agreement)	(11.421)

Criteria di valutazione

Sono iscritti al valore nominale

Composizione della Voce

La voce accoglie gli anticipi ricevuti dallo Stato a fronte del contributo previsto dalla legge 102/99 finalizzato all'adeguamento di alcune unità navali alla normativa internazionale in materia di sicurezza, prevista nell'accordo "Stockholm Agreement"

6. Disponibilità liquide

€/000	Ramo Cabotaggio
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	11.421

Criteria di valutazione

Sono iscritti al valore nominale

Composizione della Voce

Trattasi delle disponibilità liquide scaturenti dall'incasso dei contributi finalizzati alla realizzazione dei lavori di adeguamento della flotta previsti dallo Stockholm Agreement, di cui al paragrafo precedente.



Ramo d'azienda Siremar.

Come per Tirrenia, anche il perimetro relativo al Ramo d'azienda Siremar include un complesso di beni e di rapporti giuridici facenti capo a Siremar. In particolare:

- ※ n. 18 navi di proprietà di Siremar (in particolare, n. 7 navi traghetto miste per medie e lunghe percorrenze, n. 9 aliscafi e n. 2 traghetto veloce per servizi locali), di cui, al 31 dicembre 2009, 8 risultano gravate di ipoteca, con i relativi motori;
- ※ tutto il personale alle dipendenze di Siremar che risulterà in forza alla Data di cessione. Ciò, in ogni caso, nel rispetto dell'art. dell'art. 56, comma 3bis, del D. Lgs. 270/99;
- ※ marchio Siremar e diritti d'uso dello stesso;
- ※ le rimanenze, utilizzate o utilizzabili da Siremar per l'esercizio delle proprie attività d'impresa;

Per quanto riguarda i crediti e debiti relativi ai contratti inclusi nel perimetro, anche con riferimento al Ramo d'azienda Siremar essi non vengono ricompresi dal perimetro, così come non vengono inclusi tutti i contratti di finanziamento in capo a Siremar alla data di apertura della procedura di amministrazione straordinaria (per una illustrazione delle ragioni alla base di questa scelta, v. il prossimo par. n. 4).

Si riportano nella seguente tabella i valori contabili dei beni inclusi all'interno del perimetro del Ramo d'azienda Siremar alla data del 16 settembre 2010.



Tabella 16. Ramo d'azienda Siremar – Situazione patrimoniale al 16 settembre 2010

€/000	Voci di Bilancio inserite	Siremar	Navi veloci	Procedura	Ramo Cabotaggio
	Immobilizzazioni immateriali	B.I	98		16
	Immobilizzazioni materiali	B.II	91.712		79.624
	Immobilizzazioni finanziarie	B.III	132		-
	Totale immobilizzazioni		91.942		79.640
	Rimanenze	C.I	852		849
	Crediti commerciali intercompany	C.II.2 - C.II.3	-		-
	Crediti commerciali verso terzi	C.II.1	415		-
	Totale crediti commerciali		415		-
	Debiti commerciali intercompany	D.9 - D.10	(3.055)		-
	Debiti commerciali verso fornitori + Acconti da clienti	D.6 - D.7	(24.601)		-
	Totale debiti verso fornitori		(27.656)		-
	Capitale circolante commerciale		(26.389)		849
	Crediti finanziari intercompany (Tirrenia)	C.II.2	0		0
	Altri crediti, ratei e risconti attivi	C.II.4-bis - C.II.4-ter - C.II.5 - D	8.723		-
	Altre attività		8.723		0
	Altri debiti	D.12 - D.13 - D.14	(5.048)		-
	Acconti dallo Stato (Stockholm Agreement) - Risconti Passivi	E	(7.090)		(3.318)
	Debiti vs ex controllate finanziari	D.14	-		-
	Debiti vs ex controllate commerciali	D.14	-		-
	Fondi per rischi e oneri e altri fondi	B	(4.988)		-
	Altre passività		(17.126)		(3.318)
	Altre attività (passività) nette		(8.403)		(3.317)
	Capitale circolante netto		(34.792)		(2.468)
	Trattamento di fine rapporto	C	(5.531)		-
	Capitale investito netto		51.618		77.171
	Finanziato da:				
	Debiti finanziari vs Banche	D.4	(36.520)		-
	Debiti finanziari vs Tirrenia	D.11	-		-
	Debiti vs altri finanziatori	D.5	-		-
	Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	C.IV	3.173		3.173
	Indebitamento finanziario netto		(33.346)		3.173
	(Eccedenza) / Carenza contabile Attivo rispetto al Passivo		(18.272)		(80.345)
			(51.618)		(77.171)

La situazione patrimoniale al 16 settembre 2010, da cui sono stati estratti gli elementi patrimoniali inseriti nella colonna “Ramo Cabotaggio” della Tabella 22, è stata redatta in conformità alla normativa civilistica, interpretata ed integrata dai principi contabili emanati dall’Organismo Italiano di Contabilità e dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

Gli importi indicati nel presente documento sono espressi in migliaia di Euro, se non diversamente indicato.

Il ramo oggetto di cessione include i rapporti patrimoniali di cui alla colonna “Ramo Cabotaggio” della Tabella 1, il Marchio “Siremar”, i rapporti contrattuali di cui all’Allegato D e l’obbligo ad assumere il personale di cui all’Allegato E.

Il presente paragrafo si riferisce unicamente al commento del “Ramo Cabotaggio” della Tabella 22 e per una completa comprensione degli elementi patrimoniali compresi nella



colonna “Ramo Cabotaggio”, essa deve essere letta congiuntamente alla Situazione Patrimoniale al 16 settembre 2010 (v. Tabella 18).

A tal proposito si precisa che nel Ramo “Cabotaggio” non è inclusa, tra l’altro, una unità navale non utilizzata nei servizi, in quanto sarà oggetto di procedura di vendita separata.

Nelle note che seguono sono illustrati i criteri di valutazione adottati per gli elementi patrimoniali inclusi nella colonna “Ramo Cabotaggio” ed un breve commento alla composizione delle singole voci. Gli elementi patrimoniali sono stati valutati in continuità aziendale in quanto l’attività di cabotaggio è continuata anche successivamente alla data di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria.

Non sono commentati i contenuti delle altre colonne della Tabella, per i quali si rimanda alla Situazione Patrimoniale al 16 settembre 2010.

Le informazioni contenute in queste note, così come quelle della Situazione Patrimoniale al 16 settembre 2010, non sono state oggetto di revisione contabile indipendente.

1. Immobilizzazioni immateriali

€/000	Ramo Cabotaggio
Immobilizzazioni immateriali	16

Criteri di Valutazione

Sono iscritte al costo di acquisto ridotto per gli ammortamenti stimati con le metodologie descritte di seguito, fino al 16 settembre 2010. Il costo delle immobilizzazioni immateriali la cui utilizzazione è limitata nel tempo, è sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio in funzione del periodo di utilità.

Qualora il costo di iscrizione (al netto degli ammortamenti) superi quello desumibile da ragionevoli aspettative di recuperabilità negli esercizi futuri, si procede ad una corrispondente correzione di valore.

Composizione della Voce

La voce accoglie:

Voce	Ramo Cabotaggio
Diritti di brevetto industriale e di utilizzo di opere dell'ingegno	4
Altre	12
	<u>16</u>



Diritti di brevetto industriale

Nella voce “Diritto di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere di ingegno” sono iscritti costi del software e licenze d’uso acquisiti a tempo indeterminato, che vengono ammortizzati nell’arco di un triennio.

Altre immobilizzazioni immateriali

Le altre immobilizzazioni immateriali accolgono le migliorie su immobili di terzi, che rappresentano il costo dei lavori di ristrutturazione eseguiti nell’immobile in concessione demaniale, utilizzato quale sede della società. Esse vengono ammortizzate in relazione alla durata della concessione stessa.

2. Immobilizzazioni materiali

€/000	Ramo Cabotaggio
Immobilizzazioni materiali	79 624

Criteri di Valutazione

Sono iscritte al costo ridotto per gli ammortamenti stimati con le metodologie descritte di seguito, fino al 16 settembre 2010. Il costo di acquisto è aumentato, per quanto riguarda la flotta, degli oneri accessori, nonché degli oneri finanziari connessi all’impiego di capitali presi a prestito nel periodo che precede la loro utilizzazione, esclusi quelli derivanti da ritardi nella costruzione dei beni per cause straordinarie. In taluni casi, il valore delle immobilizzazioni materiali è stato rettificato in applicazione di leggi di rivalutazione monetaria.

Il costo - come sopra determinato - delle immobilizzazioni materiali la cui utilizzazione è limitata nel tempo, è sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio in funzione del periodo di utilità prevista. In particolare, le quote di ammortamento della flotta sono stabilite in armonia con quanto previsto dalla convenzione stipulata con lo Stato, che ha altresì considerato il presunto valore residuo delle navi.

In presenza di rilevanti lavori di ammodernamento della flotta, le spese sostenute sono portate ad incremento del costo. In tale circostanza viene rideterminata la vita utile dell’unità e conseguentemente ricalcolato il piano di ammortamento.

L’aliquota di ammortamento delle immobilizzazioni materiali è ridotta della metà nell’anno di entrata in esercizio del cespite, salvo che non si discosti significativamente dalla quota calcolata dal momento in cui lo stesso è disponibile e pronto per l’uso.

Qualora il costo d’iscrizione (al netto degli ammortamenti) superi quello desumibile da ragionevoli aspettative di recuperabilità negli esercizi futuri, si procede ad una corrispondente correzione di valore.

Composizione della Voce

La voce accoglie:



Voce	Ramo Cabotaggio
Impianti e macchinari	77.975
Attrezzature industriali e commerciali	1.613
Altri beni	36
	79.624

Impianti e Macchinari

Nella voce Impianti e macchinario è iscritto il valore della flotta, formato dal costo originario delle navi, aumentato del valore dei lavori incrementativi e, in alcuni casi, di rivalutazioni di legge, e diminuito delle quote di ammortamento. Il periodo medio di ammortamento dei traghetti è di circa trenta anni, per gli aliscafi è di circa venti anni.

Di seguito il dettaglio della flotta:

Unità	TSL
M/t PAOLO VERONESE	2.894
M/t PIETRO NOVELLI	2.352
M/t ANTONELLO DA MESSINA	1.555
M/t FILIPPO LIPPI	1.555
M/t SIMONE MARTINI	1.494
M/tv ISOLA DI VULCANO (*)	1.925
M/tv ISOLA DI STROMBOLI (**)	4.460
M/t PALLADIO (*)	10.977
M/t LAURANA (**)	10.977
A/fo ERACLIDE (*) (**)	195
A/fo TIZIANO	259
A/fo MANTEGNA	224
A/fo MASACCIO	224
A/fo ESCHILO	195
A/fo ATANIS	195
A/fo PLATONE	195
A/fo CALYPSO	195
A/fo ANTIOCO (*)	195
Totale	43.589

(*) Stazza internazionale
(**) Stazza lorda provvisoria

Attrezzature industriali e commerciali

Nella voce Attrezzature industriali e commerciali sono iscritti i materiali di porto e i mezzi ausiliari di trasporto, nonché le dotazioni di bordo. La vita utile di tali cespiti è stimata secondo parametri riferiti al deperimento tecnico-economico delle diverse categorie ed è pari a 10 anni o superiore, in relazione al previsto residuo impiego delle diverse unità.



3. Rimanenze

€/000	Ramo Cabotaggio
Rimanenze	849

Criteria di valutazione

Le rimanenze sono iscritte al costo di acquisto. Per i combustibili e lubrificanti a bordo delle navi, il costo è determinato con il metodo *fifo*, ritenuto adatto a questa particolare categoria di rimanenze, costituita da materiali di consumo che si esauriscono continuamente nel processo produttivo ed il cui prezzo è soggetto a notevoli variazioni. Qualora il valore determinato dall'andamento del mercato risulti inferiore al citato costo, questo è allineato a tale minor valore.

Composizione della Voce

Il saldo della voce è composto dai combustibili e lubrificanti a bordo della navi in flotta al 16 settembre 2010, valorizzati con il metodo *fifo*.

4. Acconti dallo Stato (Stockholm Agreement)

€/000	Ramo Cabotaggio
Acconti dallo Stato (Stockholm Agreement)	(3.318)

Criteria di valutazione

Sono iscritti al valore nominale

Composizione della Voce

La voce accoglie il saldo residuo dei risconti passivi relativi agli acconti ricevuti dallo Stato a fronte del contributo previsto dalla legge 102/99. Tale contributo è finalizzato all'adeguamento di alcune unità navali alla normativa internazionale in materia di sicurezza, prevista nell'accordo "Stockholm Agreement".

5. Disponibilità liquide

€/000	Ramo Cabotaggio
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	3.173

Criteria di valutazione

Sono iscritti al valore nominale.



Composizione della Voce

Trattasi delle disponibilità liquide necessarie a garantire la copertura finanziaria degli investimenti legati alla realizzazione dei lavori di adeguamento della flotta previsti dallo Stockholm Agreement, di cui al paragrafo precedente.

(omissis)



(omissis)



(omissis)



(omissis)



(omissis)



(omissis)



(omissis)



(omissis)



(omissis)



(omissis)



(omissis)

5. La cessione dei beni e delle attività aziendali non compresi nei perimetri dei Rami d'azienda Tirrenia e Siremar.

5.1. Considerazioni introduttive.

Al fine di massimizzare gli incassi derivanti dalle cessioni dei beni aziendali di Tirrenia e Siremar il Commissario Straordinario ha deciso di procedere alla cessione separata, rispetto ai Rami d'azienda, di selezionati beni aziendali quali:

- a) n. 6 unità HSC (i.e. high-speed craft) (di seguito "Traghetti Veloci") di cui n.5 unità appartenenti a Tirrenia (i.e. Aries, Capricorn, Scatto, Scorpio e Taurus) e n.1 appartenente a Siremar (i.e. Guizzo);
- b) n. 4 immobili tutti appartenenti a Tirrenia e siti in Napoli, Venezia, Roma e Alessandria d'Egitto;
- c) n. 114 opere d'arte interamente appartenenti a Tirrenia.

Da notare che la cessione dei diversi beni o complessi di beni aziendali sarà effettuata attraverso procedure *ad hoc* al fine di sollecitare l'interesse del maggior numero possibile di controparti e quindi perseguire le finalità di massimizzazione del valore dei beni aziendali e di rimborso dei soggetti creditori delle Società.

5.2. Traghetti Veloci.

Descrizione.

I Traghetti Veloci di proprietà di Tirrenia e Siremar possono essere classificati sotto due tipologie distinte a seconda del cantiere navale da cui sono stati costruiti:



Traghetti Veloci Fincantieri: sono 4 i Traghetti Veloci costruiti da Finacantieri, nel cantiere navale di Riva Trigoso, ed in particolare: Aries, Capricorn, Scorpio e Taurus. Tutti classe MDV 3000 Jupiter sono stati i primi traghetti veloci (oltre 40 nodi) monocarena al mondo Ro-Ro (Roll-on Roll-off) oltre le 1.000 tonnellate di portata lorda.

Traghetti Veloci monocarena realizzati quasi completamente in lega di alluminio, le parti sottoposte ad elevato stress meccanico sono invece realizzate in acciai speciali. Per conferire alle navi grandi capacità di navigabilità il profilo dello scafo è del tipo deep-V. Due coppie di pinne stabilizzatrici attive, controllate dal software di bordo, mantengono sotto controllo il rollio e l'imbardata della nave.

Questa tipologia di nave è organizzata su sei ponti. Tre (ponte principale, ponte superiore e ponte belvedere) sono adibiti al trasporto passeggeri mentre gli altri tre (garage inferiore, garage principale e garage superiore) sono adibiti al trasporto di veicoli. Il ponte superiore del garage è sollevabile.

1. Il Ponte Principale ospita: Reception, Bar e 1.208 poltrone seconda classe.
2. Il Ponte Superiore ospita: 576 poltrone prima classe
3. Il Ponte Belvedere ospita un bar

L'imbarco dei passeggeri viene effettuato tramite un'apposita rampa a poppa per raggiungere il garage principale. Il garage è poi collegato ai ponti passeggeri da rampe di scale e da due ascensori da 12 persone ciascuno di capacità. Per l'equipaggio sono previsti 34 posti.

La nave può trasportare 460 autoveicoli e i tre ponti garage possono essere caricati simultaneamente. In caso di trasporto autotreni invece la capacità è di 30 veicoli più 100 macchine (ospitate principalmente nel garage inferiore). Le due rampe di poppa sono progettate per imbarcare e sbarcare autotreni di 45 tonnellate (15 per asse). I sistemi idraulici di sollevamento permettono un'altezza del tetto del garage di 4,4 metri. Le navi della serie non possiedono portelloni di prora e le operazioni di carico e scarico sono effettuate tutte tramite i due portelloni di poppa, è perciò necessario effettuare un'inversione di marcia in uscita. Inoltre il traghetti è progettato per essere totalmente evacuato in meno di 15 minuti.

Di seguito si riporta una tabella con i principali dati tecnici delle singole navi:



Principali dati e caratteristiche tecniche dei Traghetti Veloci modello "Aries"

Caratteristiche tecniche	ARIES	CAPRICORN	SCORPIO	TAURUS
Bandiera e nazionalità	Italiana	Italiana	Italiana	Italiana
Anno di costruzione	1997-1998	1997-1998	1997-1998	1997-1998
Stazza nazionale lorda	11,347 T.	11,347 T.	11,347 T.	11,347 T.
Stazza nazionale netta	3,404 T.	3,404 T.	3,404 T.	3,404 T.
Immersione a pieno carico	3.941mt	3.941mt	3.941mt	3.941mt
Cantiera costruttore	Fincantieri	Fincantieri	Fincantieri	Fincantieri
Lunghezza	c. 146mt	c. 146mt	c. 146mt	c. 146mt
Larghezza	c. 22mt	c. 22mt	c. 22mt	c. 22mt
Altezza	c. 8mt	c. 8mt	c. 8mt	c. 8mt
Motore	MTU-FR 4T Fast	MTU-FR 4T Fast	MTU-FR 4T Fast	MTU-FR 4T Fast
Velocità massima	40 nodi	40 nodi	40 nodi	40 nodi
Sistemazioni	1,784 poltrone 536 ponte	1,784 poltrone 536 ponte	1,784 poltrone 536 ponte	1,784 poltrone 536 ponte

Traghetti Veloci Cantieri Rodriguez: sono 2 i Traghetti Veloci costruiti dai Cantieri Navali Rodriguez, ed in particolare: Scatto, di proprietà di Tirrenia e Guizzo di proprietà di Siremar. Entrambi del tipo TMV 101 Aquastrada sono stati costruiti nel 1994 e sono delle navi monocarena con propulsione a idrogetti che raggiungono una velocità di 40 nodi. Lunghi 101 metri e forniti di cinque ponti, di cui: due per il trasporto passeggeri, fino ad un massimo di 450, e tre per il trasporto auto, fino ad un massimo di 150.

Dal 1994 al 1998 Scatto e Guizzo hanno servito le rotte da e per la Sardegna, facendo la rotta Civitavecchia - Olbia o la Fiumicino - Golfo Aranci dove sono state successivamente sostituite dalle navi veloci tipo Aries.

Di seguito si riporta una tabella con i principali dati tecnici delle singole navi:



Principali dati e caratteristiche tecniche dei Traghetti Veloci modello "Scatto"

Caratteristiche tecniche	SCATTO	GUIZZO
Bandiera e nazionalità	Italiana	Italiana
Anno di costruzione	1993-1994	1993-1994
Stazza nazionale lorda	c. 3,500 T.	c. 3,500 T.
Stazza nazionale netta	c. 1,050 T.	c. 1,050 T.
Immersione a pieno carico	2.14-2.30mt	2.14-2.30mt
Cantiere costruttore	Rodriguez	Rodriguez
Lunghezza	c. 102mt	c. 102mt
Larghezza	c. 15mt	c. 15mt
Altezza	c. 6mt	c. 6mt
Motore	MTU-FR 4T Fast	MTU-FR 4T Fast
Velocità massima	40 nodi	40 nodi
Sistemazioni	503 poltrone	442 poltrone

Procedura di cessione d'urgenza.

La Procedura di cessione dei Traghetti Veloci sarà portata a termine dal Commissario Straordinario attraverso un'asta pubblica secondo le modalità previste dall'istanza presentata dal medesimo in data 4 ottobre 2010 al Ministero dello Sviluppo Economico.

In particolare, in considerazione della grave tensione di liquidità caratterizzante la situazione finanziaria di Tirrenia e di Siremar, ulteriormente aggravata dall'attuale stato di disarmo dei Traghetti Veloci di loro pertinenza, fonte di ingenti costi non recuperabili dalle Società in Amministrazione Straordinaria, la gestione commissariale ha ritenuto fondamentale, al fine di reperire tempestivamente le risorse necessarie a garantire la prosecuzione dell'attività aziendale e, in particolare, del servizio pubblico di trasporto marittimo, per il tempo necessario alla realizzazione di un piano che porti alla dismissione dei complessi aziendali facenti capo a Tirrenia e a Siremar, avviare una procedura d'urgenza per la cessione dei Traghetti Veloci che garantisca il conseguimento del massimo valore di realizzo per tali cespiti, senza tuttavia pregiudicare le finalità e l'esito della procedura.

In data 26 novembre 2010, a seguito dell'autorizzazione del Ministero dello Sviluppo Economico a procedere con la cessione dei Traghetti Veloci, il Commissario Straordinario ha dato quindi avvio alla procedura di cessione dei beni in oggetto.

Di seguito le principali fasi di tale procedura, siano state esse già svolte o ancora da svolgere:



- ⌘ Pubblicazione del bando contenente l'invito a presentare offerte d'acquisto vincolanti;
- ⌘ Firma dell'accordo di riservatezza ed ammissione alla fase di *due diligence*;
- ⌘ Fase di *due diligence*;
- ⌘ Presentazione delle offerte vincolanti;
- ⌘ Perizia dei *brokers* specializzati incaricati dalla gestione commissariale.

È intenzione del Commissario Straordinario concludere il processo di cessione dei Traghetti Veloci entro la fine di marzo 2011.

Data lo scarso interesse mostrato dagli operatori di settore per i beni oggetto di cessione nelle settimane precedenti alla pubblicazione del Bando, al fine di aumentare le probabilità di successo della procedura di cessione dei Traghetti Veloci, il Commissario Straordinario ha ritenuto opportuno affidare mandato al *broker* Ferrando e Massone per supportare la gestione commissariale nella vendita dei medesimi, anche in virtù della profonda conoscenza che tale *broker* possiede con riferimento ai beni oggetto di cessione.

Pubblicazione del bando contenente l'invito a presentare offerte vincolanti d'acquisto.

In considerazione di quanto espresso in precedenza e al fine di agire con tempestività nella cessione dei Traghetti Veloci di pertinenza di Tirrenia e Siremar, il Commissario Straordinario ha predisposto un bando di invito ad offrire (d'ora innanzi il **Bando**"), reso disponibile in lingua italiana e inglese sui siti internet delle Società e sui principali quotidiani/siti internet specializzati nazionali ed internazionali. Scopo di tale Bando era quello di dare visibilità internazionale al portafoglio navi veloci oggetto di cessione e verificare la sussistenza di soggetti potenzialmente interessati all'acquisizione dei Traghetti Veloci.

In particolare, il Bando è stato pubblicato in data 10 dicembre 2010 sui siti internet della procedura, sui quotidiani *The Financial Times* e *Il Corriere della Sera*, nonché sui siti internet specializzati *Delloyd* (www.delloyd.be), *Naftemporiki* (www.naftemporiki.gr), *Lloyd's List* (www.lloydslist.com) e *Tradewinds* (www.tradewinds.no).

In sintesi, attraverso la predisposizione di tale Bando e la sua pubblicazione si è inteso portare ufficialmente all'attenzione di ogni potenziale acquirente, nazionale e internazionale, la decisione della gestione commissariale di procedere alla cessione dei Traghetti Veloci e mettere i medesimi in condizione, qualora interessati, di partecipare, previa richiesta formale e firma del relativo accordo di riservatezza pubblicato sui siti internet della procedura di amministrazione straordinaria, alla fase di *due diligence*, al fine di ottenere tutte le informazioni rilevanti per formulare un'offerta d'acquisto vincolante.



Firma dell'accordo di riservatezza ed ammissione alla due diligence.

Come precisato all'interno del Bando, l'ammissione alla fase di *due diligence* dei soggetti interessati all'acquisto dei Traghetti Veloci avverrà solo a seguito di richiesta formale accompagnata dall'accordo di riservatezza debitamente sottoscritto, reperibile come allegato alla versione integrale del Bando medesimo sui siti internet della procedura.

Fase di due diligence.

Durante la fase di *due diligence* saranno messe a disposizione dei soggetti interessati tutte le informazioni di carattere tecnico ed economico-finanziario necessarie al fine di consentire una completa valutazione dei beni in oggetto e in particolare:

- ❖ Schede tecniche e stability booklet dei Traghetti Veloci;
- ❖ Certificati di iscrizione al RINA - Registro Internazionale Navale ed Aeronautico
- ❖ Dati contabili relativi ai Traghetti Veloci;
- ❖ Altra documentazione di carattere tecnico, atta a consentire le apposite valutazioni ai potenziali acquirenti.

Presentazione delle Offerte vincolanti.

Sulla base delle informazioni sopra citate nonché delle altre informazioni, di carattere tecnico che verranno inserite in *data room*, i potenziali acquirenti saranno chiamati a presentare, entro il 7 febbraio, un'offerta vincolante (d'ora in avanti l'"Offerta Vincolante"), suddivisa, nel caso relativa a più navi, per ogni nave oggetto di offerta ed accompagnata da opportuna garanzia a prima richiesta debitamente sottoscritta e presentata, nel caso di offerta relativa a più navi, distintamente per ogni nave oggetto di offerta.

Sulla base delle offerte ricevute, il Commissario Straordinario deciderà, di concerto con i suoi consulenti legali e finanziari a quali soggetti aggiudicare i diversi Traghetti Veloci, riservandosi il medesimo la facoltà, così come specificato all'interno del Bando, di prendere in considerazione le diverse offerte a propria discrezione, in applicazione del criterio di massimo realizzo e di aggiudicare in tutto o in parte eventuali offerte presentate su più Traghetti Veloci.



Perizia dei brokers specializzati incaricati dalla gestione commissariale.

Al fine di fissare un prezzo minimo per ogni singola nave da utilizzare come base d'asta nell'ambito del processo di cessione, il Commissario Straordinario ha incaricato due *brokers* nazionali, segnatamente Burke e Novi e Scolaro Shipbrokers, di fornire una perizia relativamente al valore dei Traghetti Veloci oggetto di cessione.

5.3. Beni immobili in Italia ed all'estero.

Il patrimonio immobiliare di proprietà di Tirrenia include i seguenti beni:

1. Palazzo Sirignano – via del Rione Sirignano n. 2 (Napoli);
2. L'immobile ad uso ufficio situato in via San Nicola da Tolentino n. 5 (Roma)
3. Palazzo Molin – Zattere Dorsoduro 1411 (Venezia);
4. L'immobile in via Leonida Bissolati n. 41 (Roma) attualmente dato in locazione all'agenzia Plaza Viaggi;
5. L'immobile in Rue Cherif Pacha n. 30 (Alessandria d'Egitto) attualmente in locazione.

A tale proposito si precisa che, gli immobili di Napoli, Venezia e Alessandria d'Egitto saranno ceduti sul mercato tramite procedura di asta pubblica come delineata in precedenza a seguito dell'approvazione del programma di cessione, mentre gli immobili siti in Roma rimarranno in capo alla Procedura-e saranno liquidati successivamente.

5.4. Opere d'arte.

Il patrimonio di Tirrenia include n. 114 opere d'arte di artisti diversi per un valore di iscrizione a bilancio di c. €1,4 milioni. Tali opere d'arte sono catalogate ed illustrate nel Catalogo "*Il Palazzo e la Collezione d'arte della Tirrenia*" a cura di Nicola Spinosa edito nel 2001.

Per quanto concerne invece la procedura di cessione delle opere d'arte, il Commissario Straordinario procederà a dare mandato ad una casa d'aste di levatura internazionale che possa prendere l'incarico di cessione delle stesse con l'obiettivo di massimizzare l'incasso derivante dalla cessione stessa attraverso modalità ancora da definirsi.