

**Relazione** sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria delle **SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE MARITTIMA ESERCENTI LINEE DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE**, Tirrenia s.p.a. e Adriatica s.p.a., per l'esercizio 2003, e della società Tirrenia s.p.a. (con l'incorporata Adriatica s.p.a.), per gli esercizi dal 2004 al 2007.

## SOMMARIO

Premessa

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

## Premessa

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

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

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

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

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

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

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

## 1 - La Società Tirrenia

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

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

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

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

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

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

Sono state quindi compiute le seguenti operazioni:

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

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

L'incorporazione di Adriatica non ha previsto alcuna riduzione degli organici e il personale di detta Società è passato alle dipendenze della Tirrenia, che si è impegnata a mantenere in

vigore lo stesso contratto di lavoro che il personale aveva con la Soc. Adriatica, in accordo con le organizzazioni sindacali nazionali.

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

## 2. - Rapporti di convenzione con lo Stato

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

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

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

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

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

La Convenzione attualmente in vigore verrà a scadere alla fine del corrente anno 2008, e la legge n. 296/2006 (Finanziaria 2007), ha previsto la stipulazione – nei limiti degli stanziamenti di bilancio a legislazione vigente - di nuove convenzioni da parte del Ministero dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, aventi scadenza non anteriore al 31 dicembre 2012, al fine di consentire il completamento del processo di liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo e la privatizzazione delle società esercenti i servizi di collegamento ritenuti essenziali per le finalità di cui all'art. 8 della legge 684/1974 (che riguarda i servizi di collegamento con le isole maggiori e minori) e degli articoli 1 e 8 della legge 169/1975 (normativa che ha affidato i servizi postali e commerciali con le isole dell'Arcipelago toscano , Partenopee, Eolie, Egadi, Pelagie, di Ustica e di Pantelleria, alle

Società a carattere regionale al cui capitale la Soc. Tirrenia partecipa in misura non inferiore al 51 per cento. L'art. 1, comma 1001, della suddetta Legge finanziaria, dopo le parole "...non inferiore al 51 per cento", ha aggiunto la seguente disposizione: "fino all'attuazione del processo di privatizzazione del Gruppo Tirrenia e delle singole società che ne fanno parte").

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

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

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

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

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

- Le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione relative ai servizi di cabotaggio marittimo di servizio pubblico che si svolgono all'interno di una Regione sono esercitati dalla Regione interessata, che ne regola le prestazioni tramite contratti di servizio secondo quanto previsto dagli artt. 17 e 19 del D.Leg.vo 19.11.1997, n. 422, in quanto applicabili al settore.

- Le risorse attualmente previste nel bilancio dello Stato per il finanziamento dei contratti di servizio pubblico di cabotaggio marittimo sono destinate alla compartecipazione dello Stato alla spesa sostenuta dalle Regioni per l'erogazione di tali servizi.
- Le Regioni, per accedere al contributo stipulano i contratti e determinano gli oneri di servizio pubblico e le dinamiche tariffarie sulla base di criteri comuni stabiliti dal CIPE.
- Su richiesta delle Regioni interessate, da effettuarsi entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legge, l'intera partecipazione detenuta dalla soc. Tirrenia nella quattro società regionali (Caremar, Saremar, Toremar, Siremar) è trasferita, a titolo gratuito, rispettivamente alle Regioni Campania, Sardegna, Toscana e Sicilia. Entro il medesimo termine le Regioni Puglia e Lazio possono chiedere il trasferimento a titolo gratuito a favore di società da loro interamente partecipate, del complesso dei beni, delle attività e delle risorse umane utilizzate rispettivamente dalla Tirrenia e dalla Caremar per l'esercizio dei collegamenti con le isole Tremiti e con l'arcipelago Pontino. [\[1\]](#)

### 3 - I Piani industriali

#### 3.1. -Variante al Piano quinquennale 2000/2004

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

Società Tirrenia:

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

Società Adriatica:

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

### **3.2 -Piano quinquennale 2005/2008**

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

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

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

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

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

### **3.3.- Variante al Piano quinquennale 2005/2008**

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

Le ultime ipotesi di lavoro sono state comunicate dalla Capogruppo all'Amministrazione competente in data 20 settembre 2005. Esse prevedono delle misure di razionalizzazione nell'impiego della flotta attuabili tramite il trasferimento intersocietario di alcune unità navali e, per le società regionali, prevedono l'effettuazione di minori investimenti limitati esclusivamente a quelli improrogabili per sostituzione delle unità più vecchie. Inoltre sono ipotizzate delle modifiche negli assetti dei servizi, proponendo, tra l'altro, la soppressione di alcune linee a minore impatto sociale (per la Tirrenia: la linea mista Ancona/Spalato e la linea merci Livorno/Catania; per la Toremar: la linea con aliscafo Piombino/Cavo/Portoferraio).

Il rinvio di una parte degli originari investimenti previsti per le Società Regionali è coerente con l'allungamento della vita utile dei mezzi nautici (da 20 a 30 anni per le navi e da 15 a 20 anni per gli aliscafi) stabilito in occasione della determinazione della sovvenzione 2004 – in relazione allo stato di conservazione e di efficienza dei mezzi costituenti la flotta del Gruppo – in un ottica di contenimento del fabbisogno di sovvenzione annuo.

La variante proposta, rispetto al piano originario, determina, prescindendo dai trasferimenti intragrupo, minori investimenti per 78 milioni di euro (da € 139 a € 61 milioni circa, prevedendo la costruzione di sole 3 nuove unità, invece di 5 nuove unità più 1 unità usata), e maggiori disinvestimenti per 9 milioni di euro (da 3 a 12 milioni circa di euro, prevedendo la radiazione di 9 unità, invece di 8).

E' da rilevare che in ordine ai servizi nautici svolti dalla Società, al 31/12/2006 non risultava essere stato approvato da parte dei competenti Ministeri il Piano 2005/2008, relativo all'ultimo quadriennio della convenzione vigente, presentato dalla Società nei termini di legge nel settembre 2004. Pertanto, la Società ha continuato ad operare secondo gli assetti dei servizi già assentiti in precedenza, salvo le misure di riduzione dell'attività nautica disposte d'urgenza dall'Amministrazione.

### **3.4. –Piano quinquennale 2007/2012**

Del Piano industriale 2007/2012 è stata inviata all'Amministrazione competente una prima versione con nota dell'8 febbraio 2007. Successivamente, detto Piano è stato aggiornato come Piano quinquennale 2009/2014 e inviato all'Amministrazione con nota del 16 maggio 2008.

Il suddetto Piano, in un'ottica di valorizzazione della Società per la sua futura privatizzazione, prevede un riposizionamento della stessa nel mercato, tramite una riorganizzazione delle attività di collegamento marittimo. In particolare, si è previsto che alcune delle attuali linee sovvenzionate, e cioè quelle aventi un potenziale di redditività sotto il profilo commerciale, vengano gestite fuori convenzione, potendo beneficiare così di un utilizzo flessibile della leva tariffaria, al momento di fatto non consentito dal rapporto con lo Stato.

Questo aspetto sembra essere divenuto per la Tirrenia prioritario, essendo divenuta la rigidità del sistema tariffario – come sostiene la Società - un handicap gravissimo che sta determinando una continua erosione del traffico. Inoltre, nell'ambito dell'attività fuori convenzione, saranno sviluppate nuove linee di cabotaggio, mentre i collegamenti che rappresentano servizi essenziali di pubblica utilità e sui quali non esiste concorrenza, continueranno ad essere gestiti in convenzione.

Nel periodo di vigenza del Piano sono previsti investimenti di sostituzione ed ammodernamento della flotta che interessano in misura maggiore le società regionali, avendo Tirrenia nel passato già realizzato un significativo programma di ammodernamento del naviglio. Infine il Piano prevede iniziative finalizzate ad un recupero di competitività del Gruppo per rendere il costo del lavoro del personale navigante allineato a quello medio del settore.

In conclusione, l'obiettivo ultimo del Piano, in coerenza con il previsto allungamento del rapporto di convenzione con lo Stato, è quello di far sì che le attività che rimarranno in convenzione, alla scadenza di quest'ultima possano gestirsi senza sovvenzione, ovvero (e ciò vale in particolare per le società regionali) siano messe in condizione di affrontare una gara per l'assegnazione dei servizi.



#### 4 - Gli Organi

Il Consiglio di Amministrazione relativo al triennio 2002/2004 – composto di nove membri – alla scadenza è stato rinnovato dall'Assemblea degli azionisti del 25.5.2005 per il triennio 2005/2007. Nella nuova composizione, è stato confermato il Presidente, l'Amministratore delegato e cinque consiglieri.

A seguito della modifica dello Statuto (Assemblea straordinaria degli azionisti del 16.6.2008), che ha ridotto il numero dei componenti del Consiglio di Amministrazione da nove a cinque, l'Assemblea ordinaria del 9.7.2008 ha nominato i Consiglieri di amministrazione, in numero di cinque, per il triennio 2008/2010 ed ha confermato cinque componenti che facevano parte del precedente Consiglio di Amministrazione. Successivamente, quest'ultimo organo, riunitosi in data 14.7.2008, ha nominato il Presidente e l'Amministratore delegato confermando i due membri che già ricoprivano tali cariche.

E' da ritenere positiva la riduzione del numero dei componenti del Consiglio di Amministrazione, che risponde agli indirizzi generali emersi di recente da provvedimenti legislativi diretti a fissare criteri di economicità nella organizzazione degli apparati amministrativi. È tuttavia da notare che nel corso degli ultimi decenni non è mai avvenuta una integrale modifica della composizione del Consiglio di Amministrazione.

Essendo venuto a scadere il Collegio sindacale del triennio 2004/2006, l'Assemblea degli azionisti del 10.7.2007 ha provveduto a nominare il suddetto organo per il triennio 2007/2009, composto di cinque Sindaci, di cui tre effettivi e due supplenti.

Per quanto riguarda il compenso spettante ai componenti dei suddetti organi, la Soc. Tirrenia ha comunicato quanto segue:

– L'Assemblea degli azionisti del 25.5.2005 aveva determinato il compenso globale annuo per i membri del C.d.A. in € 275.000, che lo stesso C.d.A. aveva così ripartito nella seduta del 30.5.2005:

Euro 42.000 annui lordi per il Presidente;

Euro 37.000 annui lordi per l'Amministratore delegato;

Euro 28.000 annui lordi per ciascuno degli altri Consiglieri.

– Nella riunione del 9.7.2008 l'Assemblea degli azionisti ha modificato tale importo complessivo riducendolo da € 275.000 ad € 120.000, e il C.d.A. nella seduta del 14.7.2008 lo ha così ripartito:

Euro 40.000 annui lordi per il Presidente;

Euro 20.000 annui lordi per l'Amministratore delegato;

Euro 20.000 annui lordi per ciascuno degli altri Consiglieri.

Per quanto riguarda il compenso spettante al Collegio sindacale, l'Assemblea degli azionisti del 10.7.2007, dopo aver nominato il suddetto organo di controllo per il triennio 2007/2009, ha confermato il compenso che era stato stabilito nella riunione del 24.4.2004, negli importi di seguito indicati:

Euro 46.500 annui lordi per il Presidente;

Euro 31.000 annui lordi per ciascun Sindaco effettivo.

Peraltro, dai dati di bilancio relativi agli esercizi in esame, risulta che agli organi della Tirrenia (amministratori e sindaci) sono stati corrisposti i compensi riportati nella seguente tabella.

	<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
<b>Compenso Amministratori</b>	973.313	592.522	301.372	309.760	320.287
<b>Compenso Sindaci</b>	134.914	175.874	177.597	204.686	163.492

È da rilevare che i compensi suddetti sono di importo notevolmente superiore all'importo complessivo stabilito per gli organi della Società Capogruppo, ed inoltre il loro ammontare si è triplicato nel corso del quinquennio, senza che i documenti di bilancio forniscano alcuna indicazione su tale andamento.

## 5 - Il Personale e la struttura amministrativa

Nella tabella seguente viene riportata la consistenza, al 31 dicembre degli anni dal 2003 al 2007, del personale dirigente della Tirrenia, dell'Adriatica e delle Società regionali.

Tabella 1

### Personale dirigente

SOCIETA'	31/12/2003	31/12/2004	31/12/2005	31/12/2006	31/12/2007
TIRRENIA (1)	22	23	20	19	17
ADRIATICA (2)	7	2	2	2	1
REGIONALI (3)	5	5	5	5	5
<b>TOTALE</b>	<b>34</b>	<b>30</b>	<b>27</b>	<b>26</b>	<b>23</b>

- 1) la consistenza Tirrenia comprende l'Alta Direzione;
- 2) nell'esercizio 2004 la Soc. Adriatica, con il relativo personale, è incorporata nella Soc. Tirrenia
- 3) la consistenza delle società regionali è composta da 1 Amministratore Delegato e da 4 Direttori Generali

La struttura societaria della Tirrenia, in cui sono incardinati i suddetti dirigenti, si compone, oltre che dell'Ufficio del Presidente e dell'Amministratore Delegato, dell'Internal Auditing, dell'Ufficio del Vice Direttore Generale e dell'Ufficio sorveglianza Tecnica della Flotta, di 7 Direzioni, 3 Divisioni, 4 Servizi e 31 Uffici con competenze varie in relazione alla organizzazione della società, che è strutturata in due grandi aree: "area gestione" che fa capo all'Amministratore delegato *ad interim* ed "area tecnica" che fa capo al Vice Direttore generale. Alle dirette dipendenze dell'Amministratore delegato vi sono poi due Divisioni: Div. Adriatica e Div. Media/lunga percorrenza. La Società ha inoltre Uffici periferici a Genova, a Civitavecchia, ad Olbia e a Porto Torres.

Alla struttura organizzativa della Società sono state apportate alcune modifiche con decorrenza 1° gennaio 2006 e, successivamente, dal 1° febbraio 2008, con modifiche anche alle funzioni affidate alle Direzioni aziendali. Il quadro dell'organigramma sopra esposto è quello attualmente in vigore.

Nelle tre tabelle sottoindicate viene riportata la consistenza, al 31 dicembre degli anni dal 2003 al 2007, del personale a terra e dei marittimi della Tirrenia e dell'Adriatica, del personale del Gruppo Tirrenia e del personale a tempo indeterminato.

Tabella 2

2003	TIRRENIA	ADRIATICA	TOTALE
personale a terra (tempo indet.)	325	62	387
personale navigante			

(tempo indet.)	1.116	443	1.559
(tempo det.)	279	130	409
<b>TOTALE</b>			
<b>al 31-12-2003</b>	1.720	635	2.355

-

### Tabella 3

<b>TIRRENIA (compresa Adriatica)</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
personale a terra (tempo indet.)	395	371	332	306
personale navigante (tempo indet.)	1.514	1.434	1.307	1.245
personale navigante (tempo det.)	321	331	257	273
<b>TOTALE</b>	<b>2.230</b>	<b>2.136</b>	<b>1.896</b>	<b>1.824</b>
variazione consistenza numerica complessiva (1)	-5,30%	-4,20%	-11,20%	-3,79%

(1) il raffronto dell'esercizio 2004 è fatto con i dati totali del 2003

Dall'esercizio 2004 tutto il personale amministrativo della Soc. Adriatica è passato alle dipendenze della Soc. Tirrenia, mantenendo le sedi di lavoro e il Contratto collettivo di lavoro per gli addetti agli uffici e per il personale operaio delle Società Tirrenia e Adriatica 30 novembre 1999, rinnovato con accordo 17 luglio 2003.

Tabella 4

	<b>Personale a tempo indeterminato al 31 dicembre</b>	<b>variazioni %</b>
<b>2003</b>	1.946 (*)	
<b>2004</b>	1.909	-1,90
<b>2005</b>	1.805	-5,44
<b>2006</b>	1.639	-9,19
<b>2007</b>	1.551	-5,36

(\*)Tirrenia 1.441

(\*)Adriatica 505

Tabella 5

<b>CONSISTENZA NUMERICA DEL PERSONALE</b>					
<b>GRUPPO TIRRENIA</b>					
	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
personale a terra (tempo indeter.)	512	490	468	425	395
marittimi (tempo indeter.)	2.712	2.626	2.511	2.329	2.214
marittimi (tempo deter.)	526	474	577	477	525
<b>totale complessivo al 31-12-2003</b>	<b>3.750</b>	<b>3.590</b>	<b>3.556</b>	<b>3.231</b>	<b>3.134</b>
variazione consisten. numerica compless.	0	-4,26	-0,94	-9,13	-3

Dalle suddette tabelle si rileva che le due categorie di personale (amministrativi e naviganti), sia della Tirrenia che del Gruppo, hanno toccato numericamente il punto più alto negli esercizi 2003 e 2004, e negli anni successivi hanno avuto una graduale flessione, legata principalmente al proseguimento della politica di incentivazione all'esodo volontario.

Negli anni suindicati 2003/2007 poco più del 20 per cento del personale navigante è a tempo determinato, mentre le unità del personale di terra sono tutte a tempo indeterminato.

Anche il personale navigante a tempo indeterminato ha avuto negli anni in esame, come il restante personale, una graduale flessione (-45 unità nel 2004, -80 nel 2005, -127 nel 2006 e -62 nel 2007). La diminuzione del personale navigante a tempo indeterminato ha reso più agevole – secondo quanto affermato dalla Società – la gestione flessibile delle tabelle di armamento delle navi.

### **5.1. – Il Costo del Personale**

Nelle tabelle che seguono vengono esposti i dati relativi alle spese del personale della Tirrenia e dell'Adriatica (limitatamente per quest'ultima all'esercizio 2003) e del personale del Gruppo Tirrenia.

-  
Tabella 6

### SPESE PER IL PERSONALE

(in migliaia di euro)

2003	TIRRENIA	ADRIATICA	TOTALE
salari e stipendi	58.417,1	20.040,9	<b>78.458,0</b>
oneri sociali	18.433,3	3.520,9	<b>21.954,2</b>
T.F.R.	3.546,0	835,5	<b>4.381,5</b>
altri costi	511,2	13,2	<b>524,4</b>
<b>TOTALE COSTI</b>	<b>80.907,6</b>	<b>24.410,5</b>	<b>105.318,1</b>

-  
Tabella 7

### SPESE PER IL PERSONALE TIRRENIA (COMPRESA ADRIATICA)

(in migliaia di euro)

	2004	%	2005	%	2006	%	2007	%	1 - Il raffronto è fatto con gli importi totali del 2003
salari e stipendi	75.228,2	-4,11	73.514,7	-2,27	64.837,5	-11,8	61.111,2	-5,75	
oneri sociali	7.968,4	-63,7	6.664,3	-16,36	6.560,8	-1,55	5.185,2	-20,96	
T.F.R.	5.179,0	18,2	4.525,5	-12,61	4.071,9	-10,02	3.950,7	-2,97	2 - Nel totale manca la voce
altri costi	867,1	65,35	941,7	8,6	935,6	-0,64	962,2	2,84	"trattamento di quiescenza" (€ 109.112)
<b>TOTALE</b>	<b>89.242,6</b>	<b>-15,26</b>	<b>85.646,2</b>	<b>-4,03</b>	<b>76.405,8</b>	<b>-10,78</b>	<b>71.209,3</b>	<b>-6,8</b>	

Nota 1

presente nel conto economico dell'es. 2007

Nota 2

Tabella 8

### SPESE PER IL PERSONALE DEL GRUPPO TIRRENIA

(in migliaia di euro)

	salari e stipendi	oneri sociali	T.F.R.	Altri costi	TOTALE	variazioni%
<b>2003</b>	127.361	37.881	6.983	857	<b>173.082</b>	0
<b>2004</b>	124.194	22.709	7.758	1.348	<b>156.009</b>	-9,86
<b>2005</b>	125.970	22.082	7.186	1.340	<b>156.578</b>	0,3
<b>2006</b>	118.178	21.716	6.745	1.371	<b>148.000</b>	-5,47
<b>2007</b>	112.336	19.681	6.572	1.278	<b>139.867</b>	-5,49

Fra le spese del personale è compreso il trattamento economico dei dirigenti.

Come si è già riscontrato per la consistenza del personale negli esercizi in esame, anche per la relativa spesa si rileva una graduale e costante riduzione, salvo che per la spesa del personale del Gruppo dell'esercizio 2005, che registra un aumento di € 569 mila (pari allo 0,30%) rispetto all'anno precedente.

La riduzione più consistente si rileva nell'esercizio 2004, in cui la spesa diminuisce di euro 16.075.500 (-15,26%). Tale riduzione è da ascrivere in modo preponderante agli effetti delle agevolazioni previste dalla legge 24.11.2003, n. 326, che ha esteso, dal 1° gennaio 2004, alle società di navigazione che effettuano viaggi di cabotaggio con percorrenza superiore alle 100 miglia marine, la possibilità di iscrivere le proprie navi nel "Registro internazionale" e di beneficiare di conseguenza delle agevolazioni previdenziali e fiscali previste dalla normativa relativa a tale Registro (legge n. 30 del 1998). Di tale beneficio la Soc. Adriatica godeva già dal 1998, poiché svolgeva servizi di collegamento internazionale con l'Albania e la Croazia.

La Società afferma che la riduzione dei contributi per i servizi di convenzione operata nell'esercizio 2006 ha reso necessari interventi finalizzati a ridurre il costo del lavoro. Per quanto riguarda il personale amministrativo sono state adottate misure di carattere gestionale intervenendo su aspetti quali: le missioni, il lavoro straordinario, la turnistica; per il personale navigante gli interventi si sono concretizzati in un nuovo accordo sindacale sottoscritto il 21 febbraio 2006.

Tale accordo sindacale ha consentito l'allungamento del periodo di imbarco sulle linee di medio/lunga percorrenza, in modo da garantire un modulo di 2 a 1 nel rapporto imbarco/riposo, l'abolizione dei riposi di linea e l'abolizione dell'indennità di navigazione speciale HSC sulla linea Fiumicino/golfo Aranci.

## **5.2. - Rinnovo dei CCNL 2005 e 2007**

In data 13 dicembre 2004, la CONFITARMA e la FEDARLINEA hanno sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali Confederali, FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, il rinnovo della parte economica del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del settore marittimo relativo al biennio 2005-2006.

Oltre alle Organizzazioni Sindacali Confederali, hanno sottoscritto l'accordo anche l'UGL Mare e la FEDERMAR-CISAL, quest'ultima con la sola FEDARLINEA.

Gli aumenti retributivi previsti sono stati suddivisi in due tranches: la prima con decorrenza 1° gennaio 2005, la seconda con decorrenza 1° gennaio 2006.

Adeguate riconoscimenti hanno avuto le differenze esistenti, dal punto di vista operativo, tra traffico nazionale e internazionale, essendo stato corrisposto un aumento dell'indennità di navigazione per gli Ufficiali imbarcati su navi superiori a 3.000 t.s.l. in navigazione extra Mediterraneo.

Contestualmente al rinnovo di cui trattasi, si è anche provveduto all'adeguamento economico delle retribuzioni del personale navigante in Regolamento Organico (R.O.), trasferendo a quest'ultimo i benefici economici riconosciuti al personale di Stato Maggiore in contratto d'imbarco.

In pari data, 13 dicembre 2004 la FEDARLINEA e le Segreterie Nazionali della FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI hanno siglato l'accordo di rinnovo economico dei contratti collettivi nazionali del personale amministrativo del Gruppo Tirrenia per il biennio 2005-2006. Accordo di analogo contenuto è stato sottoscritto separatamente con la FEDERMAR-CISAL.

Come per il personale navigante, gli incrementi retributivi previsti dal rinnovo sono stati suddivisi in due tranches da corrispondere, rispettivamente, con decorrenza 1° gennaio 2005 e 1° gennaio 2006.

In data 5 giugno 2007 sono stati rinnovati tra Fedarlinea, Confitarma e le OO.SS. FILT-CGIL, FIT-CISL e UIL-Trasporti i Contratti collettivi nazionali di lavoro del settore marittimo.

Per quanto riguarda la parte normativa, i punti maggiormente qualificanti di tale accordo sono stati l'inserimento, fra le tipologie dei contratti di arruolamento, della convenzione a tempo determinato e la definizione, nel contratto Comandanti e Direttori di macchina su navi superiori a 3.000 TSL, di un regolamento per il turno particolare. E' stato inoltre costituito un Comitato paritetico per il lavoro marittimo con specifiche attribuzioni in materia di formazione e collocamento della gente di mare.

In data 13 novembre 2007, Fedarlinea e le OO.SS. FILT-CGIL, FIT-CISL e UIL-Trasporti hanno rinnovato il Contratto collettivo nazionale di lavoro per gli addetti agli uffici e per il personale operaio di tutte le Società del Gruppo Tirrenia.

## 6. – Le Consulenze

Negli esercizi in esame, la Tirrenia ha conferito gli incarichi di consulenza riportati nella seguente tabella.

Tabella 9

-

CONSULENZE	2003		2004		2005		2006		2007	
	N.	IMPORTO	N.	IMPORTO	N.	IMPORTO	N.	IMPORTO	N.	IMPORTO
LEGALI	10	285.042	14	180.457	3	52.820	2	39.413	4	49.531
AMMINISTRATIVE	3	45.017	4	252.798	4	81.460	2	34.104	0	0
TRIBUTARIE	3	118.320	2	63.240	1	61.398	1	60.614	1	90.000
TECNICHE	5	41.237	15	43.809	7	70.882	4	8.583	0	0
COMMERCIALI	4	130.995	0	0	0	0	0	0	0	0
PER ORGANIZZ.	0	0	0	0	1	153.400	1	138.000	0	0
PER PERSONALE	0	0	0	0	1	7.600	0	0	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>25</b>	<b>620.611</b>	<b>25</b>	<b>540.304</b>	<b>17</b>	<b>427.560</b>	<b>10</b>	<b>280.714</b>	<b>5</b>	<b>139.531</b>

Come si rileva dalla suddetta tabella le consulenze più numerose e con maggior aggravio di spesa sono quelle in campo legale.

La spesa complessiva ha avuto una graduale flessione nel corso degli anni in esame, con un importo minimo di circa € 140.000 nel 2007.

## 7. - La Flotta e i servizi istituzionali

Come si è già detto nel paragrafo 2, le Società del Gruppo Tirrenia sono tenute per legge a garantire, *in maniera efficiente, costante e regolare nell'arco dell'intero anno*, i servizi di collegamento con le isole maggiori e minori italiane. Esse operano nel settore dei servizi di trasporto marittimo - svolti prevalentemente con navi traghetto - di passeggeri (con o senza auto al seguito) e di merci varie (soprattutto su automezzi commerciali) tra porti nazionali, continentali o insulari, e tra questi ed altri scali del Mediterraneo. In sintesi, di seguito vengono riportati i servizi affidati per legge alle predette Società:

- collegamenti con le isole maggiori, con un prolungamento in Tunisia (quest'ultimo fino ad aprile 2004). Dopo l'incorporazione di Adriatica, i collegamenti in Adriatico, Ionio e Tirreno, vengono esercitati dalla **Tirrenia**.
- collegamenti con le isole minori: vengono svolti dalle Società Regionali (Caremar, Saremar, Siremar e Toremar).

Le principali tipologie di traffico nelle aree di mercato servite dalle Società in esame, sono:

- traffico di passeggeri ordinari (residenti o meno), con o senza autoveicoli al seguito;
- traffico di turisti, con o senza autoveicoli al seguito;
- traffico di merci, prevalentemente su mezzi gommati.

Per quanto concerne i principali aspetti evolutivi del mercato in questione si confermano – secondo la Società - le tendenze manifestatesi negli ultimi anni, e cioè:

- la sempre maggiore tendenza ad una riduzione dei tempi di traversata;
- l'elevata sensibilità della domanda al fattore sicurezza;
- la crescente richiesta di miglioramento della qualità dei servizi offerti a bordo;
- l'applicazione di tariffe differenziate in base all'andamento del traffico.

La gran parte degli operatori del settore si stanno sempre più adeguando a tali tendenze.

Nei prospetti che seguono viene rappresentata la composizione della flotta della Tirrenia e dell'Adriatica (per quest'ultima limitatamente al 2003).

Tabella 10

<b>FLOTTA AL 31-12-2003</b>	<b>TIRRENIA</b>		<b>ADRIATICA</b>	
	<b>N</b>	<b>TSL</b>	<b>N</b>	<b>TSL</b>
navi traghetto miste	15	312.879	8	99.498
unità veloci	5	48.907	0	0
aliscafi (servizio locale	0	0	4	1.179
motonavi (unità miste serv.loc.)	0	0	2	1.861
navi traghetto (tutto merci)	5	49.134	3	20.952
<b>TOTALE NAVI</b>	<b>25</b>	<b>410.920</b>	<b>17</b>	<b>123.490</b>

<b>FLOTTA AL 31-12-2004</b>	<b>TIRRENIA (compresa Adriatica)</b>	
	<b>N</b>	<b>TSL</b>
navi traghetto miste	16	367.867
unità veloci	5	48.907
Aliscafi	4	1.179
navi traghetto (tutto merci)	11	135.013
<b>TOTALE NAVI</b>	<b>36</b>	<b>552.966</b>

Tabella 11

<b>FLOTTA AL 31-12-2005</b>		<b>TIRRENIA (compresa Adriatica)</b>	
	<b>N</b>	<b>TSL</b>	
navi traghetto miste	15	385.162	
unità veloci	5	48.907	
aliscafi	4	1.179	
navi traghetto (tutto merci)	9	128.304	
<b>TOTALE NAVI</b>	<b>33</b>	<b>563.552</b>	

<b>FLOTTA AL 31-12-2006</b>		<b>TIRRENIA (compresa Adriatica)</b>	
	<b>N</b>	<b>TSL</b>	
navi traghetto miste	15	368.078	
unità veloci	5	48.907	
aliscafi	2	564	
navi traghetto-tutto merci	5	71.990	
<b>TOTALE NAVI</b>	<b>27</b>	<b>489.539</b>	

<b>FLOTTA AL 31-12-2007</b>		<b>TIRRENIA (compresa Adriatica)</b>	
	<b>N</b>	<b>TSL</b>	
navi traghetto miste	14	366.700	
unità veloci	5	48.907	
aliscafi	2	564	
navi traghetto (tutto merci)	5	71.990	
<b>TOTALE NAVI</b>	<b>26</b>	<b>488.161</b>	

Nelle tabelle seguenti viene rappresentata in dettaglio la composizione tipologica della flotta della Tirrenia, le variazioni intervenute negli anni in esame nonché le linee di collegamento con le isole maggiori.

Tabella 12

**COMPOSIZIONE TIPOLOGICA DELLA FLOTTA DELLA TIRRENA**

Navi	Anno di costruz.	TIRRENA	ADRIATICA	Entrate (+)	n età	TIRRENA
		a fine anno 2003 TSL	TSL	Uscite (-) 2004		a fine anno 2004 TSL
<b>Navi traghetto miste</b>						
Aurelia	1980	14.940 P			24	21.518 i
Clodia	1980	14.940 P			24	21.518 i
Nomentana	1980	14.834 n			24	21.518 i
Emilia	1979	12.523 n			25	19.009 i
Flaminia	1981	12.523 n			23	19.009 i
Domiziana	1979	12.523 n			25	19.009 i
Capo Carbonara	1981	17.961 i		-17.961		
Arborea	1980	11.324 n			24	11.324 n
Torres	1979	18.702 i		-18.702		
Toscana	1994	13.885 i			10	13.885 i
Florio	1999	30.757 i			5	30.757 i
Rubattino	2001	30.757 i			3	30.757 i
Bithia	2001	35.736 i			3	35.736 i
Janas	2002	35.736 i			2	35.736 i
Athara	2003	35.736 i			1	35.736 i
Nuraghes	2004			40.000		40.000 p
Egitto Express	1974		8.975 i	-8.975		
Palladio	1989		10.977 i	-10.977		
Sansovino	1989		10.977 i	-10.977		
Laurana	1992		10.977 i		12	10.977 i
<b>Totale</b>		<b>312.877</b>	<b>41.906</b>		<b>15</b>	<b>366.489</b>
<b>Unità veloci di nuova tecnologia</b>						
Scatto	1994	3.516 i			10	3.516 i
Aries	1998	11.347 i			6	11.347 i
Taurus	1998	11.350 i			6	11.350 i
Capricorn	1999	11.347 i			5	11.347 i
Scorpio	1999	11.347 i			5	11.347 i
<b>Totale</b>		<b>48.907</b>	<b>7</b>		<b>5</b>	<b>48.907</b>

**Altre unità veloci****(servizio locale) aliscafi**

Diomedea	1975	17 3 n	29	17 3 n
Monte Gargano	1989	22 4 n	15	22 4 n
<b>Totale</b>		<b>39 7</b>	<b>2</b>	<b>3 97</b>

**Altre unità veloci****(serv. locale) monostab**

Marconi	1992	39 1 n	12	39 1 n
Pacinotti	1992	39 1 n	12	39 1 n
<b>Totale</b>		<b>78 2</b>	<b>2</b>	<b>782</b>

**Motonavi (unità  
miste per serv. locale)**

San Domino	1989	1.378 n	15	1.378 n
<b>Totale</b>		<b>1.37 8</b>	<b>1</b>	<b>1.37 8</b>

Navi	Anno di costruz.	TIRRENIA	ADRIATICA	Entrate (+)		TIRRENIA	
		a fine anno 2003 TSL	TSL	Uscite (-) 2004	n	età	a fine anno 2004 TSL
<b>Navi traghetto tutto merci</b>							
Lazio	1994	14.398 i				10	14.398 i
Puglia	1995	14.398 i				9	14.398 i
Sicilia	1976	6.780 n				28	13.972 i
Sardegna	1976	6.780 n				28	13.972 i
Calabria	1976	6.780 n				28	13.972 i
Fenicia	1989		7.363 i	-7.363,00			
Egizia	1989		7.363 i	-7.363,00			
Campania	1981		6.226 i			23	6.226 i
Canaletto	1968		483 n			36	48 3 n
Espresso Ravenna	1993		14.398 i			11	14.398 i
Espresso Catania	1993		14.398 i			11	14.398 i
Via Adriatico	1992		14.398 i			12	14.398 i
Via Tirreno	1992		14.398 i			12	14.398 i
<b>Totale</b>		<b>49.136</b>	<b>79.027</b>			<b>11</b>	<b>135.013</b>
<b>Totale generale</b>		<b>410.920</b>	<b>123.490</b>			<b>36</b>	<b>552.966</b>

n = Stazza nazionale - i = Stazza internazionale - p = Stazza provvisoria

#### ATTIVITA' (2004)

##### Linee passeggeri:

Settore Tirrenico

collegamenti con la Sardegna (da Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Fiumicino), Napoli/Palermo, Cagliari/Trapani/Tunisi (il prolungamento per Tunisi è stato attivo fino ad Aprile 2004).

Settore medio/basso Bari-Durazzo / Ancona-Durazzo (la linea Ancona-Durazzo attiva fino a Giugno 2004) /

Adriatico Ancona - Spalato / Ancona - Bar (la linea Ancona-Bar attiva fino a Giugno 2004)

Settore alto Adriatico Trieste e Lignano-Porti Istriani

Settore Tremiti Termoli-Tremiti / Ortona-Vasto-Tremiti /

Manfredonia-Vieste-Tremiti

##### Linee merci:

collegamenti con la Sardegna (da Genova, Civitavecchia, Napoli, Livorno) e la Sicilia (da Napoli, Genova, Livorno, Ravenna e Venezia). Il collegamento merci Civitavecchia/Olbia è stato attivo fino ad ottobre 2004

Tabella 13

COMPOSIZIONE TIPOLOGICA DELLA FLOTTA DELLA TIRRENIA

Navi	Anno di costruz.	TIRRENIA a fine anno 2005		Entrate (+) / Uscite (-) 2006		TIRRENIA a fine anno 2006	
		n°	TSL	n°	età	n°	TSL
<b>Navi traghetto miste</b>							
Aurelia	1980		21.518 i		26		21.518 i
Clodia	1980		21.518 i		26		21.518 i
Nomentana	1980		21.518 i		26		21.518 i
Emilia	1979		19.009 i	-19.009			
Flaminia	1981		19.009 i		25		19.009 i
Domiziana	1979		19.009 i		27		19.009 i
Toscana	1994		13.885 i		12		13.885 i
Florio	1999		30.757 i		7		30.757 i
Rubbattino	2001		30.757 i		5		30.757 i
Bithia	2001		35.736 i		5		35.736 i
Janas	2002		35.736 i		4		35.736 i
Athara	2003		35.736 i		3		35.736 i
Nuraghes	2004		39.798 i		2		39.798 i
Sharden	2005		39.798 i		1		39.798 i
<b>Totale</b>		<b>14</b>	<b>383.784</b>		<b>13</b>		<b>364.775</b>
<b>Unità veloci di nuova tecnologia</b>							
Scatto	1994		3.516 i		12		3.516 i
Aries	1998		11.347 i		8		11.347 i
Taurus	1998		11.350 i		8		11.350 i
Capricorn	1999		11.347 i		7		11.347 i
Scorpio	1999		11.347 i		7		11.347 i
<b>Totale</b>		<b>5</b>	<b>48.907</b>		<b>5</b>		<b>48.907</b>
<b>Altre unità veloci (servizio locale) aliscafi</b>							
Diomedea	1975		173 n		31		173 n
Monte Gargano	1989		224 n	-224			

	<b>Totale</b>	<b>2</b>	<b>3</b> <b>97</b>	<b>1</b>	<b>1</b> <b>73</b>
<b>Altre unità veloci</b> <b>(serv. locale) monostab</b>					
Marconi	1992		3 91 n	-391	
Pacinotti	1992		3 91 n	14	3 91 n
	<b>Totale</b>	<b>2</b>	<b>7</b> <b>82</b>	<b>1</b>	<b>3</b> <b>91</b>
<b>Navi traghetto miste</b> <b>(servizio locale)</b>					
Isola di Capraia	1992		n5	1.92 14	<b>1.92</b> 5
				<b>1</b>	<b>1.92</b> 5
<b>Motonavi (unità</b> <b>miste per serv. locale)</b>					
San Domino	1989		1.37 8 n	17	1.378 n
	<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>1.37</b> <b>8</b>	<b>1</b>	<b>1.37</b> <b>8</b>

Navi	Anno di costruz.	TIRRENIA		Entrate (+)		TIRRENIA	
		a fine anno 2005	TSL	Uscite (-)	n°	età	TSL
<b>Navi traghetto tutto merci</b>							
Lazio	1994		14.39 8 i			12	14.39 8 i
Puglia	1995		14.39 8 i			11	14.39 8 i
Sicilia	1976		13.97 2 i	-13.972			
Sardegna	1976		13.97 2 i	-13.972			
Calabria	1976		13.97 2 i	-13.972			
Espresso Ravenna	1993		14.39 8 i			13	14.39 8 i
Espresso Catania	1993		14.39 8 i			13	14.39 8 i
Via Adriatico	1992		14.39 8 i			14	14.39 8 i
Via Tirreno	1992		14.39 8 i	-14.398			
	<b>Totale</b>	<b>9</b>	<b>128.30</b> <b>4</b>		<b>5</b>		<b>71.99</b> <b>0</b>
<b>Totale generale</b>		<b>33</b>	<b>563.55</b> <b>2</b>		<b>27</b>		<b>489.53</b> <b>9</b>

n = Stazza nazionale - i = Stazza internazionale - p = Stazza provvisoria

#### ATTIVITA' (2005)

##### Linee passeggeri:

Settore Tirrenico collegamenti con la Sardegna (da Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Fiumicino), Napoli/Palermo, Cagliari/Trapani.

Settore medio/basso Bari-Durazzo

Adriatico Ancona - Spalato (linea attiva fino a gennaio 2006)

Settore alto Adriatico Trieste e Lignano-Porti Istriani (collegamento soppresso nel 2006)

Settore Tremiti Termoli-Tremiti / Ortona-Vasto-Tremiti /  
Manfredonia-Vieste-Tremiti

**Linee merci:**

collegamenti con la Sardegna (da Genova, Civitavecchia, Napoli, Livorno) e la Sicilia (da Genova, Livorno, Ravenna e Venezia). Nel corso del 2006 sono stati soppressi i seguenti collegamenti: Genova-Termini Imerese (linea attiva fino a gennaio 2006); Venezia-Catania (linea attiva fino a gennaio 2006); Livorno-Catania (linea non operativa nel 2006).

Tabella 14

COMPOSIZIONE TIPOLOGICA DELLA FLOTTA DELLA TIRRENIA

Navi	Anno di costruz.	TIRRENIA a fine anno 2006	Entrate (+) Uscite (-) 2007	TIRRENIA a fine anno 2007
	n	TSL	n	età TSL
<b>Navi traghetto miste</b>				
Aurelia	1980	21.518 i	27	21.518 i
Clodia	1980	21.518 i	27	21.518 i
Nomentana	1980	21.518 i	27	21.518 i
Flaminia	1981	19.009 i	26	19.009 i
Domiziana	1979	19.009 i	28	19.009 i
Toscana	1994	13.885 i	13	13.885 i
Florio	1999	30.757 i	7	30.757 i
Rubattino	2001	30.757 i	6	30.757 i
Bithia	2001	35.736 i	6	35.736 i
Janas	2002	35.736 i	5	35.736 i
Athara	2003	35.736 i	4	35.736 i
Nuraghes	2004	39.798 i	3	39.798 i
Sharden	2005	39.798 i	2	39.798 i
<b>Totale</b>	<b>13</b>	<b>364.775</b>	<b>13</b>	<b>364.775</b>
<b>Unità veloci di nuova tecnologia</b>				
Scatto	1994	3.516 i	13	3.516 i
Aries	1998	11.347 i	9	11.347 i
Taurus	1998	11.350 i	9	11.350 i
Capricorn	1999	11.347 i	8	11.347 i
Scorpio	1999	11.347 i	8	11.347 i
<b>Totale</b>	<b>5</b>	<b>48.907</b>	<b>5</b>	<b>48.907</b>
<b>Altre unità veloci (servizio locale) aliscafi</b>				
Diomedeia	1975	3 17 n	32 3	17 n
<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>3 17</b>	<b>1 3</b>	<b>17</b>
<b>Altre unità veloci (serv. locale) monostab</b>				
Pacinotti	1992	1 39 n	15 1	39 n
<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>1 39</b>	<b>1 1</b>	<b>39</b>
<b>Navi traghetto miste (servizio locale)</b>				
Isola di Capraia	1992	1.925 n	15	1.925 n

		<b>1</b>	<b>1.925</b>		<b>1</b>	<b>1.925</b>
<b>Motonavi (unità miste per serv. locale)</b>						
San Domino	1989		1.378 n	-1.378	18	
<b>Totale</b>		<b>1</b>	<b>1.378</b>		<b>-</b>	

Navi	Anno di costruz.	TIRRENIA		Entrate (+)		TIRRENIA	
		a fine anno 2006	TSL	Uscite (-)	n	a fine anno 2007	TSL
<b>Navi traghetto tutto merci</b>							
Lazio	1994		14.398 i		13		14.398 i
Puglia	1995		14.398 i		12		14.398 i
Espresso Ravenna	1993		14.398 i		14		14.398 i
Espresso Catania	1993		14.398 i		14		14.398 i
Via Adriatico	1992		14.398 i		15		14.398 i
<b>Totale</b>		<b>5</b>	<b>71.990</b>		<b>5</b>		<b>71.990</b>
<b>Totale generale</b>		<b>27</b>	<b>489.539</b>		<b>26</b>		<b>488.161</b>

n = Stazza nazionale - i = Stazza internazionale - p = Stazza provvisoria

#### ATTIVITA' (2007)

##### Linee passeggeri:

Settore Tirrenico collegamenti con la Sardegna (da Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Fiumicino), Napoli/Palermo, Cagliari/Trapani

Settore medio/basso

Adriatico Bari-Durazzo

Settore Tremiti Termoli-Tremiti / Ortona-Vasto-Tremiti / Manfredonia-Vieste-Tremiti

##### Linee merci:

collegamenti con la Sardegna (da Genova, Napoli, Livorno, Civitavecchia) e la Sicilia (da Ravenna).

Va innanzitutto evidenziato che nel 2007 di una flotta di 26 unità navali, 11 hanno una età che va dai 13 ai 32 anni (è il caso della nave Diomedea che è stata costruita nel 1975).

Nel corso degli anni in esame la Società, a fronte della lievitazione delle spese e della riduzione dei contributi dello Stato ( -18,35% nel 2006 e -26,34% nel 2007), ha dismesso alcune unità navali ed ha soppresso delle linee, con conseguente contrazione dell'attività nautica (circa -20% nel 2006).

Nell'anno 2004 è entrata in flotta il nuovo traghetto misto "Nuraghes" che è stato impiegato sulla linea Civitavecchia/Olbia. Nel corso dell'anno sono state vendute le unità miste "Capo Carbonara", "Torres", "Egitto-Express" e le unità tutto merci "Egizia" e "Fenicia".

Nel 2005 è entrato in flotta il nuovo traghetto misto "Sharden" che è stato adibito insieme alla "Nuraghes" sulla linea Civitavecchia/Olbia. Nel corso dell'anno sono state vendute l'unità mista "Arborea" e i traghetti tutto merci "Campania" e "Canaletto".

Nel 2006 sono stati dismessi l'unità mista "Emilia", i traghetti tutto merci "Via Tirreno", "Calabria", "Sardegna", "Sicilia" e il monostab "Marconi". Nel 2007 è stata dismessa la nave traghetto mista "San Domino" che veniva utilizzata per i servizi locali.

Come può rilevarsi dalle tabelle di cui sopra, le unità navali che sono state vendute avevano un notevole grado di vetustà dato che risalivano tutte come epoca di costruzione alla metà degli anni 70. Le sostituzioni delle stesse con un numero inferiore di nuove navi non hanno peraltro consentito di mantenere attive tutte le rotte precedentemente esercitate.

Infatti nel mese di aprile del 2004 è stato eliminato il prolungamento per Tunisi del traghetto Cagliari/Trapani. A giugno dello stesso anno sono state cancellate le linee Ancona/Durazzo e Ancona/Bari. Inoltre, il collegamento merci Civitavecchia/Olbia è stato tenuto attivo fino ad ottobre del 2004.

Nel mese di gennaio del 2006 sono stati soppressi i collegamenti merci Genova/Termini Imerese e Venezia/Catania e all'inizio dello stesso mese di gennaio è stata soppressa la linea Ancona/Spalato. Sempre nel 2006, è stato soppresso il collegamento Trieste e Lignano/Porti Istriani. E non è stata più operativa la linea merci Livorno/Catania.

Negli anni in esame ed in particolare negli anni dal 2004 al 2007, in seguito alla soppressione delle suddette linee, l'attività nautica ha registrato una contrazione sia in termini di viaggi (-5,7% nel 2004, -6,8% nel 2005, -6% nel 2007) che in termini di miglia percorsi (-5,7% nel 2004, -7,7% nel 2005, -20,8% nel 2006, -3% nel 2007). Si è ridotto di conseguenza il numero dei passeggeri trasportati, il numero delle auto al seguito e il traffico di automezzi commerciali.

## 8- I Risultati della gestione

### 8.1. – Contenuto e forma del bilancio

Il bilancio di esercizio al 31 dicembre di ciascuno degli anni dal 2003 al 2007 è stato redatto secondo i principi di cui agli artt. 2433 e seguenti del Cod.Civ. ed è composto dallo stato patrimoniale, del conto economico e della nota integrativa. La Società Tirrenia redige anche il bilancio consolidato, in conformità alle disposizioni contenute nel D.Lgs. 127/1991.

La tabella che segue espone i dati relativi al "conto economico" degli esercizi all'esame della Società Tirrenia.

Tabella 15

<b>CONTO ECONOMICO</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
<b>VALORE DELLA PRODUZIONE</b>					
- ricavi delle vendite e prestazioni	292.134.748	295.643.472	305.584.702	304.193.392	243.243.154
- incrementi di immobil.per lavori interni	0	510.265	1.062.371	3.839.122	2.382.633
- altri proventi	80.424.082	114.015.410	112.115.887	102.456.940	77.275.169
<b>totale valore della produzione</b>	<b>372.558.830</b>	<b>410.169.147</b>	<b>418.762.960</b>	<b>410.489.454</b>	<b>322.900.956</b>
<b>COSTI DELLA PRODUZIONE</b>					
- per ricambi e materiale manut.e consumo	92.344.805	91.828.367	95.525.171	79.143.745	56.793.475
- per servizi	119.481.453	121.212.267	131.287.648	139.437.901	103.633.358
- per godimento di beni di terzi	1.566.449	3.404.050	2.805.129	1.927.572	2.708.187
- per il personale	71.318.376	76.405.824	85.646.167	89.242.598	80.907.654
- ammortamenti e svalutazioni	50.032.824	53.017.810	50.560.598	50.648.604	42.307.214
- variazioni delle rimanenze	-3.273.270	954.628	-2.531.531	-2.042.063	-460.654
- accantonamenti per rischi	0	964.314	1.859.243	288.685	689.390
- altri accantonamenti	1.526.331	12.649.708	9.676.397	17.089.598	2.188.971
- oneri diversi di gestione	890.931	1.368.982	3.212.204	1.760.539	1.007.520
<b>totale costi della produzione</b>	<b>333.887.899</b>	<b>361.805.950</b>	<b>378.041.026</b>	<b>377.497.179</b>	<b>289.775.115</b>
<b>differenza tra valore e costi della produzione</b>	<b>38.670.931</b>	<b>48.363.197</b>	<b>40.721.934</b>	<b>32.992.275</b>	<b>33.125.841</b>
<b>PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>					
- proventi da partecipazioni	5.485.400	6.942.900	2.914.800	3.089.200	4.886.984
- altri proventi finanziari	8.166.609	8.608.721	6.394.148	7.422.200	0
- interessi e altri oneri finanziari	-37.585.356	-35.845.592	-35.538.499	-31.234.873	8.451.869
- utili e perdite su cambi	-5.249	1.755	-31.964	84.779	-25.863.990
<b>totale proventi e oneri finanziari</b>	<b>-23.938.596</b>	<b>-20.292.216</b>	<b>-24.261.515</b>	<b>-20.638.694</b>	<b>-12.525.137</b>
<b>RETTIFICHE DI VALORE DI ATT.FINANZIARIE</b>	<b>22.368</b>	<b>-255.302</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-2.342.442</b>
<b>PROVENTI E ONERI STRAORDINARI</b>	<b>-845.979</b>	<b>432.262</b>	<b>-6.820.396</b>	<b>517.434</b>	<b>101.111</b>
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>13.908.724</b>	<b>28.247.941</b>	<b>9.640.023</b>	<b>12.871.015</b>	<b>18.359.373</b>
imposte su redd.dell'es.,corr.,diff.,e anticipate	141.258	-5.112.918	-60.773	-3.051.191	-10.665.141

I "ricavi delle prestazioni" della relativa voce sono costituiti essenzialmente da noli e da altri proventi accessori al trasporto marittimo, nonché dai compensi per attività di agenzia; i ricavi derivanti dalla vendita di beni si riferiscono ad attività non tipiche. L'importo più consistente è quello relativo alle prestazioni come si rileva dal seguente prospetto.

Tabella 16

(migliaia di euro)

<b>TIRRENIA</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
Ricavi delle Prestazioni	242.596	303.154	304.413	294.498	291.494

I noli derivanti dalla navigazione sulle rotte della Sardegna costituiscono mediamente circa il 60% dei noli complessivi annuali.

Nel corso degli anni dal 2003 (anno in cui la Soc. Adriatica non era incorporata nella Tirrenia) al 2007 i ricavi per noli presentano un andamento negativo, salvo per l'esercizio 2005, con un costante decremento, connesso principalmente alla riduzione dell'attività nautica ed alla flessione del traffico passeggeri ed auto al seguito.

Nell'ambito della voce "altri proventi" sono compresi "i contributi in conto esercizio", che costituiscono in gran parte il corrispettivo per i servizi svolti in convenzione (sovvenzioni di equilibrio); corrispettivo che viene determinato annualmente, quale risultante della differenza fra i ricavi del traffico e i costi del servizio, al fine di quantificare i costi aggiuntivi della Società e garantire anche la remunerazione dei capitali investiti.

Alla Società sono state riconosciute altre agevolazioni sulle ritenute fiscali (IRAP e IRES) e previdenziali del personale navigante, in base alla normativa sul Registro internazionale (legge 30 del 1998 e legge 326 del 2003 già richiamate al paragrafo 4.1.).

Nelle tabelle seguenti vengono esposti i "contributi pubblici in conto esercizio" corrisposti negli anni all'esame alla Tirrenia, alla Soc. Adriatica nel 2003, e al Gruppo Tirrenia.

Tabella 17

(migliaia di euro)

2003	TIRRENIA	ADRIATICA	TOTALE
Contributi in conto es.	53.693	30.476	<b>84.169</b>

-

-

Tabella 18

(migliaia di euro)

TIRRENIA (compresa Adriatica)	contributi in conto es.	variazione %
2004	83.273	-1,06 (1)
2005	95.442	14,61
2006	77.924	-18,35
2007	57.393	-26,34

(1) Il raffronto è fatto con gli importi totali del 2003

-

Tabella 19

(migliaia di euro)

GRUPPO TIRRENIA	contributi in conto es.	variazione %
2003	184.937	
2004	191.725	3,67
2005	232.119	21,06
2006	221.363	-4,63
2007	193.839	-12,43

Nel prospetto che segue vengono esposti gli importi dei contributi che costituiscono il corrispettivo dei servizi svolti in convenzione.

Tabella 20

(migliaia di euro)

TIRRENIA (compresa Adriatica)	Contributi per servizi in convenzione	VARIAZIONI %
2004	71.192	
2005	81.851	13,02%
2005	66.217	-19,10%
2007	46.307	-30,06%

Nella voce "altri proventi" sono comprese, inoltre, le plusvalenze per vendite di impianti e macchinari, che si riferiscono all'esito della vendita di alcune navi: € 592 mila nel 2003; € 4,591 milioni nel 2004; € 2,113 milioni nel 2005; € 20,501 milioni nel 2006; importo zero nel 2007. Nella suddetta voce dell'esercizio 2005 è presente l'importo di € 2,064 milioni per vendita di fabbricati.

Per quanto riguarda i costi della produzione, si registra un graduale aumento in tutti gli anni in esame.

In particolare, per gli acquisti di materiale di consumo, combustibili, e servizi, nonché per le spese di amministrazione, i relativi costi presentano complessivamente un aumento di € 8,231 milioni nell'esercizio 2005, una riduzione di € 13,772 milioni nel 2006 e di € 1,214 milioni nel 2007. Tali dati vanno valutati tenendo conto della riduzione dell'attività nautica di cui si è già detto in precedenza.

Nei costi per servizi sono compresi i compensi e le spese per gli organi sociali.

Il costo del lavoro per il personale presenta negli ultimi tre anni una riduzione, che è da riconnettere sostanzialmente, oltre che alla riduzione numerica del personale, alle agevolazioni per il personale navigante, derivanti, come si è già detto in precedenza, dalla normativa che ha esteso gli sgravi previsti per le navi iscritte nel Registro internazionale che svolgono servizi marittimi su tratte di cabotaggio che superano le cento miglia marine.

Per gli "ammortamenti e le svalutazioni" i relativi importi si presentano sostanzialmente stabili. La Società segue sempre la prassi di sospendere l'ammortamento delle navi poste in disarmo per vendita.

Per quanto riguarda il periodo di ammortamento, sono intervenute le seguenti modifiche: per le navi tradizionali l'ammortamento è stato portato da ventidue a trenta anni, mentre per gli aliscafi è stato portato da quindici a venti anni. Per le unità veloci, dato il loro ridotto utilizzo, l'ammortamento è stato confermato in un periodo compreso tra i venticinque e i trenta anni.

La voce "altri ammortamenti" è costituita dagli stanziamenti al "fondo manutenzioni cicliche" e al "fondo indennizzi danni di traffico". La posta più importante è quella del "fondo manutenzioni cicliche" che ha avuto negli anni in esame, fino all'esercizio 2006, cospicui stanziamenti (€ 15,270 milioni nel 2004; € 9,676 milioni nel 2005; € 7,952 nel 2006) stanziamenti che sono stati peraltro gradualmente ridotti, fino ad aver una forte caduta nel 2007 con 1,015 milioni di euro. La spiegazione che se ne dà nel bilancio è che l'andamento del fondo – considerato che si tratta di accantonamenti che trovano origine nel "fondo per rischi ed oneri" allocato nella parte passiva dello stato patrimoniale - , è stato influenzato dalla ciclicità dei lavori di manutenzione delle navi e dall'aggiornamento delle relative valutazioni tecniche ai fini della quantificazione degli stanziamenti. Tali valutazioni, in particolare nel campo della sicurezza, avrebbero richiesto risorse inferiori rispetto a quelle stanziare nei precedenti esercizi.

La voce "proventi e oneri finanziari" ha un saldo passivo che va da € 12,525 milioni del 2003 ad € 24.261 milioni del 2005 ed € 23,938 milioni del 2007. La posta che incide in maniera determinante è quella relativa agli interessi e commissioni corrisposti a banche per debiti a medio/lungo termine e debiti a breve, i cui dati degli anni dal 2004 al 2007 vengono riportati nel prospetto che segue.

Tabella 21

(migliaia di euro)

	2004	2005	2006	2007
<b>Interessi su debiti a m/L termine</b>	20.854	23.934	25.299	22.589
<b>Interessi a breve</b>	6.825	6.527	6.011	9.532
<b>TOTALE</b>	27.679	30.461	31.310	32.121

Nell'ambito della predetta voce "proventi ed oneri finanziari" vi è poi una posta di un certo rilievo per l'entità dell'importo. Si tratta dei "contributi di credito navale", che derivano dall'ammissione ai benefici a favore dell'industria navalmeccanica ed armatoriale, di cui al D.L. 24.12.1993, n. 564, convertito nella L. 22.2.1994, n. 132. Nel prospetto che segue si riportano i relativi dati degli anni dal 2004 al 2007.

Tabella 22

(migliaia di euro)

	<b>CONTRIBUTI DI CREDITO NAVALE</b>
<b>2004</b>	6.580
<b>2005</b>	5.136
<b>2006</b>	6.802
<b>2007</b>	5.540
<b>TOTALE</b>	24.058

Il conto economico dei bilanci in esame chiude con un utile dell'esercizio che varia mediamente intorno ai 9 milioni di euro; presenta una impennata l'utile del 2006 con 23,135 milioni di euro, che si ridimensiona nel 2007 con 14,050 milioni. La voce che ha influito principalmente sul risultato dell'esercizio 2006 è quella dei "proventi e oneri straordinari" che ha un saldo attivo di € 432.262 ottenuto con un recupero € 6,388 milioni rispetto all'esercizio precedente grazie alla plusvalenza derivante dalla vendita di unità navali. Comunque è da considerare che il risultato dell'esercizio non può non essere influenzato dai contributi erogati dallo Stato, anche se tale influenza viene limitata, nella esposizione dei bilanci, alla quota del corrispettivo rappresentativa della remunerazione del capitale investito.

Va rilevato, inoltre, che gli oneri finanziari concorrono negativamente alla formazione del risultato economico, riducendo mediamente del 50% la differenza fra il valore e i costi della produzione.

La tabella che segue espone i dati relativi allo "stato patrimoniale" degli esercizi all'esame.

Tabella 23

-

<b>STATO PATRIMONIALE - ATTIVO</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
<b>IMMOBILIZZAZIONI</b>					
- immobilizzazioni immateriali	8.729.516	10.938.078	10.924.787	8.688.408	5.893.575
- immobilizzazioni materiali	916.101.933	962.202.247	1.005.322.521	1.057.521.324	770.589.498
- immobilizzazioni finanziarie	57.881.928	60.359.441	50.385.904	50.853.660	103.010.396
<b>totale immobilizzazioni</b>	<b>982.713.377</b>	<b>1.033.499.766</b>	<b>1.066.633.212</b>	<b>1.117.063.392</b>	<b>879.493.469</b>
<b>ATTIVO CIRCOLANTE</b>					
- rimanenze	24.887.594	21.614.323	22.568.952	20.037.420	16.694.045
- crediti	164.031.554	209.163.855	143.123.193	189.502.882	117.390.434
- att.fin.che non costituiscono immob.	0	0	0	6.275	6.275
- disponibilità liquide	456.645	555.662	606.936	533.820	433.485
<b>totale attivo circolante</b>	<b>189.375.793</b>	<b>231.333.840</b>	<b>166.299.081</b>	<b>210.080.397</b>	<b>134.524.239</b>
<b>RATEI E RISCONTI</b>	<b>1.922.825</b>	<b>1.867.737</b>	<b>2.193.725</b>	<b>1.650.749</b>	<b>635.853</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>1.174.011.995</b>	<b>1.266.701.343</b>	<b>1.235.126.018</b>	<b>1.328.794.538</b>	<b>1.014.653.561</b>

Tabella 24

- STATO PATRIMONIALE - PASSIVO PATRIMONIO NETTO					
	2007	2006	2005	2004	2003
- capitale	108.360.000	108.360.000	108.360.000	108.360.000	108.360.000
- riserva da sovrapprezzo delle azioni	43.400.998	43.400.998	43.400.998	43.400.998	43.400.998
- art. 2425 3° comma c.c. e art. 9 l.72/1983	31.722.445	31.722.445	31.722.445	31.722.445	31.722.445
- riserva legale	9.838.317	8.681.566	8.202.603	7.711.612	7.326.900
- riserva contributi in conto capitale	1.220.162	1.220.162	1.220.162	1.220.162	1.220.162
- utili portati a nuovo	91.080.835	69.102.563	60.002.276	50.673.443	43.363.921
- utili dell'esercizio	14.049.982	23.135.023	9.579.250	9.819.824	7.694.232
<b>totale patrimonio netto</b>	<b>299.672.739</b>	<b>285.622.757</b>	<b>262.487.734</b>	<b>252.908.484</b>	<b>243.088.658</b>
<b>FONDI PER RISCHI E ONERI</b>	<b>23.060.311</b>	<b>44.577.252</b>	<b>39.036.059</b>	<b>32.305.603</b>	<b>14.341.081</b>
<b>TRATT. DI FINE RAPP. LAV. SUBORD. DEBITI</b>	<b>24.817.626</b>	<b>28.157.484</b>	<b>30.036.059</b>	<b>30.809.043</b>	<b>25.009.778</b>
- debiti verso banche	674.351.236	743.070.328	712.979.761	850.642.467	568.356.037
- debiti verso altri finanziatori	14.404.174	15.153.242	0	0	69.723.167
- acconti	3.024.378	3.688.582	2.967.812	3.182.072	2.083.801
- debiti verso fornitori	29.464.794	32.124.317	35.463.070	48.347.824	40.411.610
- debiti verso imprese controllate	9.817.969	7.786.946	51.155.036	4.125.506	6.070.893
- debiti verso imprese collegate	1.536.099	1.137.423	1.297.752	4.959.207	2.201.337
- debiti verso controllanti	68.023.555	64.817.551	62.498.312	60.444.647	47.799
- debiti tributari	912.927	1.267.438	1.483.261	1.041.209	2.682.250
- debiti verso istituti di previdenza	1.052.144	712.130	704.358	996.554	3.684.073
- altri debiti	11.246.776	19.848.561	18.422.602	17.493.717	8.586.926
<b>totale debiti</b>	<b>813.834.052</b>	<b>889.606.518</b>	<b>886.971.964</b>	<b>991.233.203</b>	<b>703.847.893</b>
<b>RATEI E RISCONTI</b>	<b>12.627.267</b>	<b>18.737.332</b>	<b>15.778.890</b>	<b>21.538.205</b>	<b>28.366.151</b>
<b>TOTALE PASSIVO</b>	<b>1.174.011.995</b>	<b>1.266.701.343</b>	<b>1.235.126.018</b>	<b>1.328.794.538</b>	<b>1.014.653.561</b>
<b>CONTI D'ORDINE</b>	<b>45049979</b>	<b>52.745.881</b>	<b>62.291.225</b>	<b>103.025.635</b>	<b>84.721.329</b>

Le poste più consistenti dell'attivo patrimoniale sono:

- le "immobilizzazioni materiali", che rappresentano circa l'80% del totale dell'attivo;
- le "immobilizzazioni finanziarie", con le seguenti sottovoci:
  - a) "partecipazioni", in imprese controllate (le 4 Società regionali), in imprese collegate (Tirrenia Eurocatering S.p.A., Terminal Traghetti S.r.l., Smeralda Bunker S.p.A.), in altre imprese (Saimare S.p.A., Stazioni Marittime S.p.A.);
  - b) "Crediti verso lo Stato per contributi di credito navale", che riguardano i contributi concessi dallo Stato per l'ammodernamento della flotta e la

costruzione di nuove unità. Sono crediti esigibili entro l'esercizio successivo a quello di riferimento.

La voce più rilevante, per l'entità dell'importo, delle immobilizzazioni materiali è la voce "impianti e macchinario", ove è iscritto il valore della flotta, formato dal costo originario, aumentato del valore dei lavori migliorativi e delle rivalutazioni di legge (L. 19 marzo 1983, n.72), e diminuito delle quote di ammortamento.

Nel prospetto che segue sono riportati i valori della flotta dal 2004 al 2007.

(migliaia di euro)

<b>TIRRENIA</b>	<b>VALORI DELLA FLOTTA</b>
<b>2004</b>	921.451
<b>2005</b>	983.036
<b>2006</b>	942.179
<b>2007</b>	897.779

La voce "fabbricati" include il valore dell'immobile di Napoli adibito a Direzione generale della Società; dell'immobile di Venezia che ospita gli uffici della Divisione Adriatica; dei locali di proprietà che ospitano gli uffici sociali di Roma; di un fabbricato in Alessandria d'Egitto, locato a terzi, nonché di un altro edificio sito in Venezia che nell'anno 2005 è stato venduto. Questa operazione ha generato una plusvalenza di 2,064 milioni di euro.

Sui fabbricati di Napoli e di Venezia gravano ipoteche a garanzia di un finanziamento erogato nel mese di dicembre del 2005. Trattasi di un prestito di 39,270 milioni di euro della durata di 10 anni concesso da Mediocredito Centrale.

Nel prospetto che segue sono riportati i valori degli immobili iscritti in bilancio dal 2004 al 2007.

(migliaia di euro)

<b>TIRRENIA</b>	<b>VALORE FABBRICATI</b>
<b>2004</b>	23.835
<b>2005</b>	15.400
<b>2006</b>	14.573
<b>2007</b>	14.350

Il valore dei cespiti è formato dal costo originario di acquisto, aumentato del valore dei lavori sostenuti per ristrutturazioni e migliorie e delle rivalutazioni eseguite e diminuito delle quote di ammortamento. Il periodo di ammortamento dei fabbricati è stabilito in 33,33 anni.

Per quanto riguarda l'attivo circolante, la voce più cospicua è quella dei "crediti" che negli esercizi in esame presentano un trend di costante crescita, ad eccezione dell'esercizio 2005 in cui vi è una riduzione di € 46,380 milioni rispetto all'esercizio precedente, dovuta al rimborso

delle imprese controllate dell'importo di € 34,267 milioni ed alla erogazione di contributi dovuti dallo Stato.

I suddetti crediti (che sono esigibili oltre l'esercizio successivo a quello di riferimento, per espressa annotazione nel bilancio) sono costituiti da "crediti verso clienti" (principalmente per noli e merci), da "crediti verso imprese controllate" (che hanno attinenza principalmente con l'attività che la Tirrenia svolge di coordinamento della gestione finanziaria di dette società), da "crediti verso imprese collegate" (che hanno natura commerciale), da "Crediti tributari" (che aumentano in misura rilevante per effetto dell'estensione ai servizi di cabotaggio oltre le 100 miglia delle agevolazioni tributarie previste dalle norme sul Registro internazionale), e da "Crediti verso lo Stato" (per l'esercizio di linee e servizi marittimi in convenzione).

Le "Disponibilità liquide" comprendono il valore nominale dei depositi bancari e postali, degli assegni e dei valori in cassa.

Per quanto riguarda il "Passivo Patrimoniale", si rileva che il patrimonio netto ha un andamento di costante crescita: da 243,088 milioni di euro nel 2003 (senza l'Adriatica) è passato a 299,672 euro nel 2007.

Nella classe "Fondi per rischi e oneri" la voce più consistente è quella denominata "Altri" che comprende, quali voci più cospicue, il fondo "manutenzioni cicliche" (che è finalizzato alla copertura dei costi di manutenzione periodica) e il fondo "indennizzi danni traffico" (che espone gli stanziamenti allocati per far fronte ai reclami per danni procurati durante il carico e la navigazione).

La voce del passivo patrimoniale più rilevante, per l'entità dell'importo, è quella relativa ai "Debiti", da cui si rileva il quadro dell'indebitamento della Società, la cui esposizione è soprattutto nei confronti degli istituti bancari, verso la controllante Fintecna a seguito del finanziamento erogato dalla stessa in data 15 ottobre 2004 e verso i fornitori.

Nei prospetti che seguono si riportano i dati relativi alle categorie di debiti sopra indicate degli anni dal 2004 al 2007.

(migliaia di euro)

<b>Tirrenia debiti v/Banche</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
a m/l termine	562.751	508.180	537.082	424.278
A breve	287.891	204.800	205.988	250.073
<b>TOTALE</b>	<b>850.642</b>	<b>712.980</b>	<b>743.070</b>	<b>674.351</b>

I debiti a medio /lungo termine sono garantiti da ipoteca sulle unità navali. Per un finanziamento di € 39,270 milioni della durata di dieci anni concesso da Mediocredito Centrale, è stata iscritta ipoteca sugli immobili sociali di Napoli e Venezia.

(migliaia di euro)

<b>Tirrenia</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
Debiti v/s Fintecna	60.445	62.498	64.818	68.024

(migliaia di euro)

<b>Tirrenia</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
Debiti v/s Fornitori	48.348	35.463	32.124	29.465

## 9.- I risultati del Gruppo Tirrenia

### 9.1. - Il conto economico consolidato.

Nella tabella che segue sono riportate le risultanze del conto economico consolidato del Gruppo Tirrenia per gli anni dal 2003 al 2007.

(migliaia di euro)

<b>CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
<b>VALORE DELLA PRODUZIONE</b>					
- ricavi delle vendite e delle prestazioni	373.098	372.449	370.725	371.079	391.184
- incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	0	510	1.706	4.320	2.383
- altri ricavi e proventi	222.357	262.291	255.250	210.300	218.002
<b>totale valore della produzione</b>	<b>595.455</b>	<b>635.250</b>	<b>627.681</b>	<b>585.699</b>	<b>611.569</b>
<b>COSTI DELLA PRODUZIONE</b>					
- per ricambi e altri mat.di manut.e di consumo	145.455	142.270	145.888	115.226	109.316
- per servizi	171.654	171.949	177.843	181.193	181.865
- per godimento di beni di terzi	2.373	3.143	2.641	2.372	2.755
- per il personale	139.976	148.010	156.578	156.009	173.082
- ammortamenti e svalutazioni	63.006	65.617	62.419	59.621	78.499
- variazioni delle rimanenze di ricambi	-3.292	1.023	-3.006	-2.383	-150
- accantonamenti per rischi	0	3.837	1.859	289	10.150
- altri accantonamenti	6.530	24.302	16.112	23.326	11.849
- oneri diversi di gestione	4.566	4.288	6.361	4.031	3.435
<b>totale costi della produzione</b>	<b>530.268</b>	<b>564.439</b>	<b>566.695</b>	<b>539.684</b>	<b>570.801</b>
<b>differenza tra valore e costi della produzione</b>	<b>65.187</b>	<b>70.811</b>	<b>60.986</b>	<b>46.015</b>	<b>40.768</b>
<b>PROVENTI ED ONERI FINANZIARI</b>					
- proventi da partecipazioni	26	12	15	11	8
- altri proventi finanziari	7.152	9.342	7.243	8.491	10.428
- interessi ed altri oneri finanziari	-43.644	-40.141	-35.475	-32.901	-30.574
- utili e perdite su cambi	-4	2	-32	85	0
<b>totale proventi ed oneri finanziari</b>	<b>-36.470</b>	<b>-30.785</b>	<b>-28.249</b>	<b>-24.314</b>	<b>-20.138</b>
<b>RETTIFICHE DI VALORE DI ATT. FINANZIARIE</b>	<b>202</b>	<b>-97</b>	<b>-20</b>	<b>138</b>	<b>191</b>
<b>PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI</b>	<b>-2.137</b>	<b>983</b>	<b>-7.428</b>	<b>-835</b>	<b>192</b>
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>26.782</b>	<b>40.912</b>	<b>25.289</b>	<b>21.004</b>	<b>21.013</b>
imposte sul redd. dell'es., corr., diff., e anticipate	-11.418	-17.195	-10.855	-11.468	-16.072
<b>UTILE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>15.364</b>	<b>23.717</b>	<b>14.434</b>	<b>9.536</b>	<b>4.941</b>



Il valore della produzione ha un andamento costante superando i 600 milioni di euro nel 2005 e nel 2006. Si riscontra un decremento di € 39,795 milioni nel 2007 rispetto all'anno precedente. Anche i ricavi delle prestazioni e delle vendite hanno un andamento costante superando i 330 milioni di euro.

Alla voce "altri proventi" risulta registrata nel bilancio 2005 una plusvalenza di € 5,885 milioni per la vendita di un fabbricato sito in Venezia. Nell'esercizio 2006 si rileva una plusvalenza di € 22,906 milioni per la vendita di due unità navali.

Per quanto riguarda i costi della produzione, l'esercizio 2005 presenta un aumento di circa 30 milioni di euro rispetto all'anno precedente, aumento che viene attenuato nell'esercizio 2006, e riassorbito nell'esercizio 2007.

La voce "Proventi ed oneri finanziari" presenta in tutti gli anni in esame un saldo negativo, non essendoci alcuna compensazione fra la posta dei "proventi da partecipazione" di valore quasi nullo e gli interessi e altri oneri finanziari di notevole importo.

L'utile dell'esercizio ha avuto un graduale aumento fino all'esercizio 2006, ma il risultato dell'esercizio 2007 ha subito un decremento di € 8,353 milioni.

## 9.2. Lo Stato patrimoniale consolidato Attivo

Nella tabella che segue sono riportate le risultanze dello stato patrimoniale consolidato attivo.

(in migliaia di euro)

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO - ATTIVO	2007	2006	2005	2004	2003
<b>IMMOBILIZZAZIONI</b>					
- immobilizzazioni immateriali	8.953	11.380	11.495	9.098	6.303
- immobilizzazioni materiali	1.062.269	1.127.635	1.187.243	1.213.765	1.020.748
- immobilizzazioni finanziarie	11.822	14.346	5.887	14.586	23.168
<b>totale immobilizzazioni</b>	<b>1.083.044</b>	<b>1.153.361</b>	<b>1.204.625</b>	<b>1.237.449</b>	<b>1.050.219</b>
<b>ATTIVO CIRCOLANTE</b>					
- rimanenze	26.739	23.447	24.471	21.465	19.081
- crediti	177.706	292.266	173.453	211.016	176.342
- att.fin.che non costituiscono immobilizzazioni	0	0	0	6	6
- disponibilità liquide	1.003	960	1.487	893	1.231
<b>totale attivo circolante</b>	<b>205.448</b>	<b>316.673</b>	<b>199.411</b>	<b>233.380</b>	<b>196.660</b>
<b>RATEI E RISCONTI</b>	<b>2.881</b>	<b>2.912</b>	<b>3.394</b>	<b>2.384</b>	<b>1.120</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>1.291.373</b>	<b>1.472.946</b>	<b>1.407.430</b>	<b>1.473.213</b>	<b>1.247.999</b>

Fra le immobilizzazioni immateriali la voce "diritti di brevetto industriali" comprende il *software* applicativo acquistato a titolo di proprietà e le licenze d'uso di *software* acquisite a tempo indeterminato.

Nel corso degli esercizi sono state effettuate acquisizioni riguardanti in prevalenza il nuovo sistema di *booking* passeggeri e merci, nonché il completamento dei sistemi amministrativo – contabili delle Società regionali.

Per i fabbricati il conto consolidato presenta poco rilievo rispetto ai dati contenuti nel bilancio Tirrenia. Si conferma quindi che sui fabbricati siti in Napoli e Venezia gravano ipoteche a garanzia di un finanziamento erogato nel 2005 da Mediocredito Centrale. Nello stesso anno è stato venduto un fabbricato sito in Venezia che ha originato una plusvalenza di 5,885 milioni di euro. Per l'ammortamento dei fabbricati viene applicata l'aliquota annua di circa il 3%.

Come si è già visto al paragrafo 8, nelle voce "impianti e macchinario è iscritto il valore della flotta, che viene riportato, per i singoli anni in esame, nel seguente prospetto:

*(in migliaia di euro)*

<b>Gruppo Tirrenia</b>	<b>Valori della flotta</b>
2003	986.721
2004	1.051.888
2005	1.142.468
2006	1.099.515
2007	1.037.357

Nel conto del 2004 è stato iscritto il valore della nuova unità "Nuraghes", nonché il valore dei lavori di ammodernamento e migliorativi su due unità. Nello stesso anno sono state vendute cinque navi. Nel conto del 2006 è stato iscritto il valore di tre unità veloci. Di contro il saldo si è ridotto per la vendita di quattro unità tutto merci, di tre navi miste e di sette unità veloci. Nel 2007 sono state vendute due navi ed è stato sottoposto a svalutazione il valore dell'aliscafo coinvolto nel grave incidente avvenuto nel mese di agosto del 2007.

Sulla maggior parte della flotta gravano ipoteche a garanzia dei finanziamenti ottenuti dagli istituti di credito.

Per quanto riguarda l'attivo circolante, la voce più cospicua è quella dei "crediti" che negli anni in esame presenta un andamento costante, tranne che nell'esercizio 2006 in cui si registra un aumento di € 118,813 milioni, dovuto al notevole aumento dei crediti per contributi dello Stato, passati da € 47,307 milioni a € 176,015 milioni.

### **9.3. Lo stato patrimoniale consolidato passivo**

<b>STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO - PASSIVO</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
<b>PATRIMONIO NETTO</b>					
<b>- quote della capogruppo</b>					
capitale	108.360	108.360	108.360	108.360	108.360
riserva legale	9.838	8.682	8.203	7.712	7.327

altre riserve	76.821	76.821	76.821	76.821	76.926
utili portati a nuovo	85.044	62.483	48.528	39.483	34.926
utile dell'esercizio	15.364	23.717	14.434	9.536	4.941
<b>- quote di terzi</b>					
capitale riserve erisultati portati a nuovo	0	0	0	0	0
utile dell'esercizio	0	0	0	0	0
<b>totale patrimonio netto</b>	<b>295.427</b>	<b>280.063</b>	<b>256.346</b>	<b>241.912</b>	<b>232.376</b>
<b>FONDI PER RISCHI ED ONERI</b>	<b>39.714</b>	<b>67.474</b>	<b>53.803</b>	<b>47.433</b>	
<b>TRATT.DI FINE RAPPORTO SUBORDINATO</b>	<b>40.359</b>	<b>45.669</b>	<b>48.951</b>	<b>48.476</b>	<b>48.239</b>
<b>DEBITI</b>					
- debiti verso banche	731.859	813.480	798.207	930.583	688.855
- debiti verso altri finanziatori	15.419	82.515	72.357	10.945	81.267
- acconti	3.126	3.810	3.115	3.182	3.338
- debiti verso fornitori	54.847	54.626	58.174	66.978	68.326
- debiti verso imprese collegate	1.793	1.137	1.298	4.959	2.201
- debiti verso controlanti	68.024	64.818	62.498	60.445	48
- debiti tributari	3.400	7.523	4.884	3.218	6.528
- debiti verso istituti di previdenza	4.853	4.377	4.718	4.892	8.469
- altri debiti	19.913	27.606	24.322	24.156	18.086
<b>totale debiti</b>	<b>903.234</b>	<b>1.059.892</b>	<b>1.029.573</b>	<b>1.109.358</b>	<b>877.118</b>
<b>RATEI E RISCOINTI</b>	<b>12.639</b>	<b>19.848</b>	<b>18.757</b>	<b>26.034</b>	<b>34.934</b>
<b>TOTALE PASSIVO</b>	<b>1.291.373</b>	<b>1.472.946</b>	<b>1.407.430</b>	<b>1.473.213</b>	<b>1.247.999</b>
<b>CONTI D'ORDINE CONSOLIDATI</b>	<b>5.903</b>	<b>7.750</b>	<b>21.253</b>	<b>42.606</b>	<b>37.309</b>

Nello stato patrimoniale passivo, si rileva che il patrimonio netto ha un andamento di costante crescita: da € 232,376 milioni nel 2003 è passato ad € 295,427 milioni nel 2007.

La voce del passivo patrimoniale più rilevante per l'entità dell'importo, è quella relativa ai "Debiti", da cui si rileva il quadro dell'indebitamento del Gruppo Tirrenia, la cui esposizione è soprattutto nei confronti degli istituti bancari, che come si rileva dal prospetto di cui sopra, oscilla nei diversi anni, fra i 700 e i 900 milioni di euro.

L'enorme esposizione debitoria, prevalentemente nei confronti di banche, dimostra la scarsa potenzialità dell'impresa a creare risorse finanziarie necessarie per garantire nel tempo l'equilibrio di bilancio. Inoltre, il modesto valore del patrimonio netto rispetto a quello delle immobilizzazioni, dimostra che la maggior parte degli investimenti a lungo termine è finanziata da capitale di terzi con ingenti oneri per interessi passivi, che incidono, come si è visto, sensibilmente sui costi della gestione che non consentono di conseguire un adeguato margine che possa assicurare la continuità dell'attività dell'impresa.

## 10. Considerazioni conclusive

Dall'esercizio finanziario 2003 l'assetto del Gruppo Tirrenia risulta mutato rispetto al precedente esercizio in conseguenza dell'incorporazione, per fusione, della società Adriatica, di cui la Tirrenia già deteneva l'intero pacchetto azionario. La fusione ha avuto efficacia reale dal 1° settembre 2004, ma, così come previsto nell'atto di fusione, ha avuto decorrenza, ai fini contabili e fiscali, dal 1° gennaio 2004.

Secondo i progetti della Società Tirrenia tale operazione è stata compiuta con la finalità di avere una gestione aziendale efficiente, tramite una struttura societaria e organizzativa in grado di sfruttare al massimo ogni sinergia ed economia di scala, in conformità allo spirito ed ai contenuti del Piano di riordino del settore cabotiero, previsto dall'art. 3 del D.L. n. 98 del 1995 convertito nella L. n. 204 del 1995.

Con modifica dello Statuto (deliberata dall'Assemblea straordinaria degli azionisti del 16.6.2008), il numero dei componenti del Consiglio di Amministrazione è stato ridotto da nove a cinque. L'Assemblea Ordinaria del 9.7.2008 ha quindi nominato i nuovi Membri, per il triennio 2008/2010, confermando cinque componenti che facevano parte del precedente Consiglio di Amministrazione.

Per quanto riguarda il personale, si riscontra che dal 2005 al 2007 vi è stata una graduale flessione del numero dei dipendenti, sia del personale navigante sia del personale di terra, flessione in buona parte dovuta al proseguimento della politica di incentivazione all'esodo volontario. Parimenti, si è riscontrata una costante e graduale riduzione della relativa spesa.

Negli anni in esame la Tirrenia ha conferito numerosi incarichi di consulenza, soprattutto in campo legale, con una spesa media, per ciascun anno, fra i 600 mila e i 400 mila euro, ma ridottisi a circa 140.000 euro nel 2007.

La flotta navale, che al momento della fusione con Adriatica contava 36 unità, alla fine del 2007 era ridotta a 26 navi, 11 delle quali hanno una età che va dai 13 ai 32 anni. Su buona parte della flotta è iscritta ipoteca a favore di banche, a garanzia dei debiti a medio/lungo termine.

Dal 2004 al 2007 la Tirrenia ha ricevuto contributi in conto esercizio di importo complessivo pari ad € 314,032 milioni. Di tali contributi, la parte ascrivibile ai "servizi in convenzione" in base al bilancio della Società ammonta ad € 265,567 milioni; la rimanente parte copre la remunerazione dei capitali investiti e compensa la Società dei minori introiti

derivanti dall'applicazione di tariffe agevolate ai residenti nelle isole e ad altre categorie particolari.

Negli stessi anni dal 2004 al 2007, la Tirrenia ha usufruito dei "contributi di credito navale", che derivano dall'ammissione ai benefici a favore dell'industria navalmeccanica ed armatoriale, di cui al D.L. 564 del 1993, convertito nella L. 132 del 1994.

Dal 2003 al 2007 al Gruppo Tirrenia sono stati erogati contributi in conto esercizio di importo pari ad € 1,024 miliardi.

Sulle prospettive del Gruppo societario permane un clima di incertezza che non giova all'esigenza di definire in tempi rapidi il processo di privatizzazione nel più ampio quadro della liberalizzazione del cabotaggio in Italia, imposta dall'appartenenza del nostro Paese all'Unione Europea. In proposito è da tener presente che il 31 dicembre 2008 verrà a scadenza la convenzione ventennale tra lo Stato italiano e la Società, in virtù della quale questa poteva godere di sovvenzioni pubbliche.

Non è stata ancora attivata, stante il breve periodo trascorso dall'entrata in vigore della normativa, l'iniziativa governativa del passaggio delle Compagnie regionali alle Regioni previsto dal D.L. n. 112 del 2008 convertito nella L. n.133 del 2008.

E' in corso fra la Società e i Ministeri competenti, l'iter per la stipulazione di una nuova convenzione della durata di sei anni (dal 2009 al 2014), in attuazione dell'art. 1, comma 998, della Legge Finanziaria 2007, che ha previsto la stipulazione di nuove convenzioni, con scadenza in data non anteriore al 31.12.2012, al fine di "completare il processo di liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo e di privatizzare le società esercenti i servizi di collegamento ritenuti essenziali".

Tutta la vicenda si trova in una situazione di stallo che non offre prospettive di possibile soluzione in tempi brevi, e a fronte di tale incerta situazione si riscontra che la gestione della Società, sia sotto il profilo economico che patrimoniale, presenta risultati negativi, se si considera che l'utile di esercizio più cospicuo che si è avuto negli ultimi due esercizi è di € 23,135 milioni nel 2006 e di € 14,050 milioni nel 2007.

Va rilevato al riguardo che gli oneri finanziari concorrono negativamente alla formazione del risultato economico riducendo mediamente del 50% la differenza fra il valore ed i costi della produzione.

Infatti la parte passiva dello stato patrimoniale presenta debiti di 889,606 milioni di euro nel 2006 e di 813,834 milioni nel 2007. Debiti che non trovano alcuna compensazione nei crediti assai modesti della parte attiva dello stato patrimoniale (€ 209,164 milioni nel 2006 ed € 164,032 milioni nel 2007).

L'enorme esposizione debitoria, prevalentemente nei confronti degli istituti di credito, oltre a generare notevoli interessi passivi, dimostra la scarsa potenzialità dell'impresa a creare risorse finanziarie necessarie per garantire nel tempo l'equilibrio di bilancio. Inoltre, il modesto valore del patrimonio netto, rispetto a quello delle immobilizzazioni, dimostra che la maggior parte degli investimenti a lungo termine è finanziata con capitali di terzi.

---

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