

Determinazione n. 63/2010



Corte dei Conti
Sezione del controllo sugli enti

nell'adunanza del 22 luglio 2010;

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

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

visto il decreto del Presidente della Repubblica in data 20 luglio 1964 con il quale la società Tirrenia di navigazione s.p.a. è stata sottoposta al controllo della Corte dei conti;

visti il conto consuntivo di Tirrenia di navigazione s.p.a., relativo all'esercizio finanziario 2009, nonché le annesse relazioni del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale, trasmessi alla Corte dei conti in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere dott. Luigi Gallucci e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della società suddetta per l'esercizio 2009;

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

P . Q . M .

comunica, a norma dell'art. 7 della legge 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il conto consuntivo di Tirrenia di navigazione s.p.a. – corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione –, l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della società medesima.

ESTENSORE

Luigi Gallucci

PRESIDENTE

Raffaele Squitieri

Depositata in segreteria il 22 luglio 2010

Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di
TIRRENIA DI NAVIGAZIONE SPA per l'esercizio 2009

S O M M A R I O

Premessa

Parte prima

1. Il Gruppo Tirrenia di navigazione. Notazioni introduttive e informazioni generali
2. Il Gruppo Tirrenia, le politiche di liberalizzazione in materia di cabotaggio e la privatizzazione delle società
3. Cenni sulle nuove convenzioni tra Stato e le società Tirrenia e Siremar
4. I finanziamenti dello Stato al Gruppo Tirrenia di navigazione nel 2009
5. Cenni sull'andamento dell'attività nautica. La flotta del Gruppo Tirrenia navigazione
6. Le politiche del personale
7. La situazione economico-finanziaria. Dati di sintesi

Parte seconda

- 1 Tirrenia di Navigazione s.p.a. Gli organi, l'assetto organizzativo
2. Tirrenia di Navigazione s.p.a. Il personale
3. Il bilancio di esercizio di Tirrenia di Navigazione s.p.a. Informazioni generali
4. Stato patrimoniale
5. Conto economico

Parte terza

1. Il bilancio consolidato del Gruppo Tirrenia navigazione. Informazioni generali
2. Stato patrimoniale consolidato
3. Conto economico consolidato

Parte quarta

1. Sicilia Regionale Marittima (Siremar s.p.a.)

Conclusioni

Premessa

Con la presente relazione la Corte dei conti riferisce al Parlamento, ai sensi dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della società Tirrenia di Navigazione per l'esercizio 2009, nonché sui fatti di maggior rilievo verificatisi sino a data corrente. Riferisce, altresì, sulla gestione finanziaria del Gruppo Tirrenia di Navigazione, costituito da Tirrenia, quale capogruppo, e dalla società Sicilia Regionale Marittima.

Diversamente dalla relazione per l'esercizio 2008 non si riferisce sulle società Campania Regionale Marittima, Sardegna Regionale Marittima e Toscana Regionale Marittima, già detenute al 100 per cento da Tirrenia. L'art 19-ter, comma 1, del d.l. 25 settembre 2009, convertito nella legge 20 novembre 2009, n. 166, ha, infatti, disposto il trasferimento gratuito di queste società, rispettivamente, alle regioni Campania, Sardegna e Toscana, motivo per cui i bilanci delle società medesime, già dal 2009, restano escluse dall'area di consolidamento di Tirrenia. I riferimenti, dunque, riservati in questa relazione alle tre società il cui capitale è detenuto dalle regioni, sono esclusivamente quelli indispensabili per una compiuta esposizione del processo di privatizzazione in atto, che interessa tutte le società già costituenti il Gruppo Tirrenia di Navigazione.

Con la precedente relazione – in Atti Parlamentari, XVI Legislatura, Doc. XV, n. 125 - la Corte ha riferito sull'esercizio 2008.

PARTE PRIMA

1. Il Gruppo Tirrenia di Navigazione. Notazioni introduttive e informazioni generali

Nella precedente relazione la Corte dei conti, nel riferire sulla gestione finanziaria 2008 del Gruppo Tirrenia di Navigazione (d'ora in poi Gruppo Tirrenia o Gruppo) - costituito da Tirrenia di Navigazione spa (d'ora innanzi Tirrenia o società), quale *holding* operativa del Gruppo, e dalle società regionali, da essa detenute al 100 per cento: Campania Regionale Marittima (Caremar s.p.a.), Sardegna Regionale Marittima (Saremar s.p.a.), Sicilia Regionale Marittima (Siremar s.p.a.) e Toscana Regionale Marittima (Toremar s.p.a.), d'ora innanzi società regionali o società controllate - ha ripercorso sino a tutto il primo semestre del 2009 le vicende afferenti la privatizzazione di uno dei maggiori operatori italiani nel settore del cabotaggio, attraverso un percorso tracciato dal legislatore nazionale, i cui originari riferimenti sono contenuti nelle disposizioni della legge finanziaria per il 2007 (art. 1, commi 998 e seguenti della legge 27 dicembre 2006, n. 296).

Come già detto nella premessa di questa relazione e, con maggiori dettagli, esposto nel prosieguo, il 25 novembre 2009 s'è attuato il passaggio alle regioni Campania, Sardegna e Toscana dell'intero capitale delle società di cabotaggio di rispettiva pertinenza territoriale, sicché dalla medesima data - e sino al completamento del processo di privatizzazione in atto - il Gruppo è costituito dalle sole società Tirrenia e Siremar.

È utile ricordare come Tirrenia, oltre ad aver assunto all'interno del Gruppo, il ruolo di *leader* sul piano della strategia finanziaria e commerciale, svolge i collegamenti a lunga distanza (passeggeri e merci) con le isole maggiori, nonché i collegamenti precedentemente esercitati da Adriatica (a suo tempo fusasi per incorporazione in Tirrenia). Le società regionali si occupano del trasporto via mare dei veicoli commerciali e dei passeggeri ed auto al seguito (ivi compreso l'espletamento dei servizi postali e commerciali), da e per le isole minori della Penisola: Caremar gestisce i collegamenti con Capri, Ischia, Procida, Ponza e Ventotene; Saremar gestisce i collegamenti con Corsica, La Maddalena e San Pietro; Siremar con Eolie, Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria; Toremar i collegamenti con Elba, Giglio, Capraia, Pianosa e Gorgona.

L'attività di servizio pubblico¹ – che trova, ancora nel 2009, i suoi riferimenti di base nelle leggi n. 684 del 1974 e n. 169 del 1975 - è svolta dalle società del Gruppo in conformità a sei identiche convenzioni stipulate con lo Stato (ivi compresa quella con Adriatica) di durata ventennale con decorrenza dal 10 gennaio 1989. Convenzioni che 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.

A fronte dei servizi resi in regime di servizio pubblico, lo Stato corrisponde annualmente alle società del Gruppo una sovvenzione il cui importo è parametrato su criteri di stretta obiettività di compensazione tra costi e ricavi. La misura della sovvenzione annua corrisponde, infatti, al disavanzo netto cumulato nell'espletamento dei servizi, cui è aggiunto un importo corrispondente alla remunerazione del capitale investito.

Queste convenzioni, scadute nel dicembre del 2008, sono state per legge (art. 26 del d.l. n. 207/2008, convertito nella l. n. 14/2009) prorogate, dapprima, al 31 dicembre del 2009 e, poi, al 30 settembre 2010 (art. 19-ter della legge 20 novembre 2009, n. 166, di conversione del d.l. 25 settembre 2009, n. 135).

Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 13 marzo 2009² sono stati fissati, ai sensi dell'art. 1 della legge 14 novembre 1995, n. 481, i criteri di privatizzazione e le modalità di dismissione della partecipazione totalitaria detenuta dallo Stato, attraverso "Fintecna" spa, nel capitale di Tirrenia. In particolare il provvedimento, assunto previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, disponeva che l'alienazione - da portare a termine mediante ricorso a procedura competitiva, trasparente e non discriminatoria con i potenziali acquirenti - fosse comprensiva anche delle partecipazioni totalitarie detenute da Tirrenia nelle società marittime regionali.

Già nella relazione riferita all'esercizio 2008, ma contenente aggiornamenti sino alla data di deposito (settembre 2009), era anticipato come fosse intendimento del Governo, sul presupposto di una mutata esigenza politica delle Regioni interessate (Sardegna, Toscana, Lazio e Campania³ e Sicilia), intenzionate a

¹ In proposito vale chiarire come le attività di navigazione svolte da Tirrenia e dalle società da essa controllate sono esclusivamente quelle previste e disciplinate dal rapporto convenzionale, con riferimento, secondo quanto previsto dall'art. 9, comma 2, della legge n. 77/1989, a piani quinquennali presentati dal Gruppo e approvati dallo Stato.

² Il d.p.c.m. è pubblicato in G.U. 30 aprile 2009, n. 99.

³ Con riguardo alla Caremar, il processo di privatizzazione avrebbe riguardato, oltre alla Campania, anche la Regione Lazio, nel cui territorio si svolgono, in atto, i collegamenti con le isole pontine.

concorrere al processo di trasformazione delle società del Gruppo, cedere senza oneri a questi enti le società marittime di rispettiva pertinenza territoriale, perché esse stesse individuassero i percorsi di privatizzazione secondo una tempistica, da concordare a livello comunitario, coerente con la privatizzazione promossa dallo Stato e riguardante, dunque, la sola Tirrenia.

Tornava, quindi, sostanzialmente d'attualità, nell'agenda del Governo, quanto già previsto dall'art. 57, commi 3 e 4, del d.l. 25 giugno 2008, n. 112, convertito nella legge 6 agosto 2008, n. 133, secondo cui le regioni territorialmente competenti potevano richiedere, entro 120 giorni, il trasferimento a titolo gratuito della intera partecipazione di Tirrenia nelle società Caremar, Saremar, Toremar e Siremar. Disposizioni, queste ultime, abrogate dal successivo d.l. n. 185/2008 (art. 26), convertito nella legge n. 2 del 2009.

Nel riferire questi avvenimenti, la Corte annotava come la scelta del Governo di procedere, per vie separate alla privatizzazione di Tirrenia, da una parte, e delle sue controllate, dall'altra, con l'opzione per queste ultime di ripetere la via della cessione gratuita, avrebbe reso necessario un nuovo intervento legislativo di disciplina del settore. Questo intervento s'è effettivamente realizzato con le norme contenute nell'art. 19-ter della legge 20 novembre 2009, n. 166, di conversione del d.l. 25 settembre 2009, n. 135. L'articolo appena citato (che reca in rubrica *Disposizioni di adeguamento comunitario in materia di liberalizzazione delle rotte marittime*), oltre a contenere importanti disposizioni relative alla privatizzazione del Gruppo, cui dopo si farà breve cenno, dispone l'immediato trasferimento a titolo gratuito da Tirrenia alle regioni Campania, Sardegna e Toscana, rispettivamente, del cento per cento del capitale di Caremar, Saremar e Toremar. Per Siremar, invece, è previsto un diverso percorso, che passa, in sintesi estrema, attraverso la vendita dell'intero capitale di Tirrenia, ivi compreso quello della medesima controllata, e la stipula di distinte convenzioni di servizio pubblico tra Stato, da una parte, Tirrenia e Siremar dall'altra, costituenti, entrambe, atti della gara per la privatizzazione delle società.

Resta unitario per tutte le società del Gruppo, di là dalla ripartizione di competenze tra Stato e regioni, il disegno finalizzato alla liberalizzazione delle rotte marittime attraverso la privatizzazione dei soggetti esercenti quest'attività, disegno il cui nucleo centrale resta l'affidamento ai soggetti aggiudicatari delle compagnie di navigazione, pur per un periodo temporale delimitato, del compito di svolgere i collegamenti in regime di servizio pubblico, con la garanzia delle relative sovvenzioni previste dagli accordi contrattuali, costituenti essi stessi atti delle relative gare.

2. Il Gruppo Tirrenia, le politiche di liberalizzazione in materia di cabotaggio e la privatizzazione delle società

Il percorso di privatizzazione dell'intero Gruppo, poi sancito dall'art. 19-ter della legge n. 166 del 2009, ha visto il Governo farsi parte attiva nell'individuazione di linee condivise dalle regioni interessate per quel che attiene all'assetto delle società marittime regionali.

In data 3 novembre 2009 sono stati siglati tra Governo, da una parte, regioni Toscana, Sardegna, Campania e Lazio, dall'altra, tre distinti Accordi di Programma, di contenuto pressoché analogo, attraverso i quali quegli enti territoriali si impegnano ad acquisire a titolo gratuito le società (o, con riferimento alla sola Regione Lazio, uno specifico ramo d'azienda) di rispettiva pertinenza territoriale per bandire esse stesse – competenti, ai sensi di legge, dal 1 gennaio 2010 all'esercizio delle funzioni e dei compiti di programmazione e di amministrazione relativi ai servizi di cabotaggio marittimo in regime di servizio pubblico – le gare di privatizzazione "anche attraverso la costituzione di società a capitale misto pubblico-privato con scelta del socio privato mediante procedure ad evidenza pubblica trasparente, concorrenziale e non discriminatoria". Il patto prevede, altresì, che costituiscano atti della gara gli schemi di contratti di servizio di durata non superiore a dodici anni, approvati dalle regioni, per il mantenimento del servizio universale e della continuità territoriale, alla cui scadenza gli enti territoriali saranno tenuti a indire una procedura di gara aperta e non discriminatoria, nel rispetto delle norme nazionali e comunitarie di settore, per l'affidamento dei servizi nel periodo successivo.

Nella stessa direttrice, ma con un contenuto parzialmente diverso, va l'Accordo di programma stipulato con la Regione siciliana. La Siremar, infatti, non è ceduta alla Regione ma ne è disposta la privatizzazione con la medesima gara della capogruppo Tirrenia, previa approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con quello dell'economia e finanze, di due distinte convenzioni, costituenti atti della gara, di disciplina degli oneri di servizio pubblico, delle quali, l'una (relativa a Tirrenia), della durata di otto anni e l'altra (relativa a Siremar, stipulata "sentita" la regione interessata), di dodici anni.

È, infine, da dire che in capo al Gruppo rimangono – con riferimento alle ex società controllate, trasferite alle regioni – alcuni rapporti in essere per la gestione sia di ex servizi accentrati, sia per la regolazione dei saldi a debito di Tirrenia derivanti dalla gestione centralizzata di tesoreria (49,4 milioni al 31 dicembre 2009). In proposito, gli Accordi di Programma stipulati tra il Governo e le regioni

stabiliscono che i servizi accentrati rimangano in essere per garantire l'operatività delle società regionali sino al momento in cui le regioni affidino l'espletamento dei servizi di collegamento marittimo. È, poi, disposto che i saldi a debito di Tirrenia siano pagati entro 60 giorni dal completamento del processo di privatizzazione.

Le disposizioni contenute nei patti testé succintamente illustrati sono state sancite, nello stesso mese di novembre, dall'art. 19-ter della legge n. 166/2009, di conversione del d.l. n. 135/2009, il quale al comma 16 prevede che, a decorrere dall'anno 2010, il complesso delle risorse poste a carico dello Stato per garantire il livello dei servizi pubblici previsti dalle "vecchie" convenzioni, da quelle nuove e dai contratti di servizio che saranno stipulati non possano superare, per tutta la loro durata, il tetto di 184,942 milioni, così ripartito: Tirrenia 72,686 milioni; Siremar 55,695 milioni; Saremar 13,686 milioni; Toremar 13,005 milioni, Caremar 29,869 milioni (di cui 10,031 relativi al ramo Lazio).

Di seguito è la sintesi dei passaggi principali considerati dall'art. 19-ter per arrivare entro il 30 settembre del 2010 al completamento del processo di privatizzazione del Gruppo, avvenuta la cessione alle Regioni (competenti dall'1 gennaio dello stesso anno ai servizi di cabotaggio nell'ambito dei rispettivi territori) delle società marittime regionali nei termini innanzi esposti:

- proroga sino al 30 settembre del 2010 delle convenzioni di servizio pubblico in atto vigenti (si tratta delle convenzioni ventennali stipulate nel 1989);
- approvazione da parte delle competenti amministrazioni statali degli schemi di nuove convenzioni con Tirrenia e Siremar (per quest'ultima, come s'è detto, sentita la Regione siciliana) e, da parte delle regioni Campania, Sardegna e Toscana, degli schemi di contratti di servizio con la Caremar, Toremar e Siremar;
- pubblicazione (ad iniziativa dello Stato e, per esso, di Fintecna) dei bandi di gara per la privatizzazione di Tirrenia e Siremar, da una parte, e (a iniziativa delle competenti Regioni) di Caremar, Siremar e Toremar, dall'altra;
- stipula delle nuove convenzioni e dei contratti di servizio all'atto del completamento delle procedure di gara.

Ne deriva un disegno di privatizzazione delle società del Gruppo che, pur ispirato a porre in essere procedure unitarie, è suscettibile di giungere ad assetti diversi sia nei regimi proprietari delle singole società, sia nell'affidamento dei servizi marittimi.

Da una parte, infatti, la gara per la vendita contestuale dell'intero capitale di Tirrenia e Siremar (in data 23 dicembre 2009 Fintecna ha pubblicato, sui principali quotidiani nazionali ed esteri nonché sul sito *web* del Ministero delle infrastrutture e trasporti, *"Invito a manifestare interesse all'acquisto di n. azioni 108.360 rappresentanti l'intero capitale sociale di Tirrenia di Navigazione spa"*) trasferirà il controllo delle società a un nuovo soggetto i cui obblighi di servizio pubblico, disciplinati in distinte convenzioni, saranno, da una parte, nei confronti dello Stato e, dall'altra, nei confronti della Regione siciliana (per i collegamenti ora svolti da Siremar)⁴. Per quanto attiene, invece, la privatizzazione di Caremar, Toremar e Siremar, l'art. 19-ter (comma 8) legittima gli enti territoriali, ciascuno per la parte di propria competenza, a due diverse opzioni: bandire una gara per l'acquisto dell'intero capitale sociale e l'affidamento del servizio di cabotaggio (in tal senso, analogamente a quanto avvenuto per Tirrenia, la Regione Toscana ha proceduto per Toremar con la pubblicazione, in data 29.12.2009, di invito agli operatori economici a manifestare il relativo interesse); aprire a un socio privato, con procedura trasparente, concorrenziale e non discriminatoria, il capitale di una società regionale deputata a gestire i collegamenti marittimi⁵. Il tenore della norma sembra, altresì, ammettere l'affidamento a un soggetto privato, sempre con procedura concorsuale, della gestione dei soli servizi marittimi.

Già nella relazione sulla gestione 2008 del Gruppo, si dava atto al legislatore nazionale e al Governo della volontà di adeguare l'assetto del cabotaggio marittimo nazionale ai principi contenuti nel Regolamento 3577/92 CEE, riguardante l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati Membri. Veniva, altresì, riferito come la Direzione Generale dell'energia e dei trasporti della Commissione Europea, pur ravvisando non pochi elementi problematici nella linea d'azione delineata dal legislatore nazionale e attuata dal Governo, il primo dei quali costituito dall'effettuazione di gare con ripresa delle società esercenti i collegamenti marittimi in regime di servizio pubblico, fosse parsa propensa a non esprimersi sfavorevolmente su un così radicale riassetto del settore sulla base del

⁴ La gara per la privatizzazione di Tirrenia e Siremar, partita ufficialmente con la pubblicazione dell'invito a manifestare interesse, ha visto svolgersi i suoi passaggi procedurali durante tutto il primo semestre del 2010, per giungere il 28 giugno dello stesso anno - termine ultimo per la presentazione delle offerte vincolanti - alla sua fase finale, prodromica alla valutazione dell'offerta da parte del venditore e all'eventuale aggiudicazione. Delle iniziali sedici manifestazioni d'interesse, presentate da armatori e fondi di *private equity*, rimanevano in gara intorno alla metà di giugno due concorrenti, uno dei quali soltanto ha presentato l'offerta vincolante. Si tratta di *Mediterranea holding*, compagine costituita dall'aggregazione di vari soggetti, pubblici e privati, che vede la quota di maggior rilievo posseduta da un soggetto pubblico, la Regione Siciliana con una partecipazione del 37 per cento.

⁵ In tal senso, le regioni Sardegna, Campania e Lazio appaiono orientate a effettuare, ciascuna nel proprio ambito, le privatizzazioni attraverso una procedura di gara a doppio oggetto (scelta del socio privato e affidamento dei servizi marittimi) per la costituzione di una società mista.

principio di non discriminazione fra armatori europei. La stessa Direzione Generale, sul finire del 2009, ha formalmente richiamato la necessità del rispetto di alcuni requisiti che, a suo avviso, condizionano la compatibilità del piano di riassetto del cabotaggio nazionale con la disciplina europea in tema di liberalizzazione. Tra questi – ferma restando l'irrelevanza ai fini dell'osservanza delle norme comunitarie che gli operatori del servizio pubblico siano pubblici o privati – la necessità che il servizio pubblico sia limitato alle linee per le quali non vi sia, durante tutto l'anno, la presenza di altri operatori; una durata dei nuovi contratti che non ecceda il tempo strettamente necessario a portare a buon fine il processo di privatizzazione (in tal senso è da dire che i tempi di otto e dodici anni, considerati dal più volte citato art. 19-ter, sono parsi accettabili all'Autorità europea); un livello delle compensazioni di servizio pubblico determinato sulla base di criteri oggettivi basati sui costi del servizio, così da essere rigorosamente proporzionale a quanto necessario all'operatore per fornire il servizio medesimo; un riconoscimento di prerogative di servizio pubblico (modernizzazione della flotta, priorità nell'uso delle infrastrutture portuali) che non rechi vantaggi selettivi agli operatori aggiudicatari del servizio pubblico. La stessa Direzione Generale ha ritenuto, poi, non potersi escludere – nell'ambito dei principi affermati dalla sentenza Altmark del 24 luglio 2003 e con precipuo riguardo ad alcuni collegamenti assicurati da Caremar nel Golfo di Napoli – che nella fattispecie si sia in presenza di aiuti di Stato, così da rendersi (a proprio avviso) necessaria una notifica alla Commissione ai sensi dell'art. 108 (ex 88) par. 3, del Trattato. Non mancano, infine, i competenti uffici della Commissione di rilevare l'ultrattività delle convenzioni in atto vigenti (prorogate con legge, come già s'è detto, al 30 settembre 2010), così da giustificare la proposta di una messa in mora all'Italia per errata applicazione del regolamento 3577/92. Nel gennaio 2010, la medesima Direzione Generale, nel prendere atto dei chiarimenti nel frattempo intervenuti, forniti dall'Autorità italiana, li ha ritenuti idonei a superare molte delle iniziali riserve formulate dagli uffici della Commissione, in particolare, sul rapporto tra contratto di servizio pubblico e (necessità della) insufficienza di mercato sulle medesime linee, fatti salvi ulteriori approfondimenti ritenuti necessari con riguardo ai collegamenti di Caremar nel Golfo di Napoli. È, infine da dire che la Commissione Europea, con nota del 28 gennaio 2010, ha formalmente inviato all'Italia una lettera di messa in mora per violazione dell'art. 4 del Regolamento CEE n. 3577/92 (procedura 2007/4609) in ragione della perdurante attività delle convenzioni di servizio pubblico, scadute il 31 dicembre 2008 ma, come già s'è detto, prorogate sino al 30 settembre 2010.

In conclusione è da dire che il percorso per la privatizzazione di Tirrenia e Siremar, pur in fase di avanzata realizzazione, non è andato esente da difficoltà e incertezze che paiono anche da ricondurre a una risposta "debole" da parte dei soggetti potenzialmente interessati all'acquisto del Gruppo cabotiero. In quest'ambito vanno inquadrare le disposizioni contenute nell'articolo 1 del decreto legge 6 luglio 2010, n.103, con le quali il Governo – nelle more del processo di privatizzazione di Tirrenia e Siremar – al fine di garantire la continuità del servizio pubblico di cabotaggio e di stabilizzare la situazione finanziaria di Tirrenia per il periodo strettamente necessario alla conclusione delle procedure di vendita (il cui termine ultimo, come s'è detto, è fissato al 30 settembre 2010) ha adottato alcune misure di carattere straordinario che hanno riguardo a tre principali aspetti.

Il primo attiene alla *governance* delle società: è stabilito che con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, si provveda alla nomina di un amministratore unico per ciascuna società, con conseguente decadenza degli organi di ordinaria amministrazione.

Il secondo si riferisce alle difficoltà di carattere finanziario legate all'accesso di Tirrenia e Siremar al credito a breve termine e alla loro conseguente "sofferenza" di cassa: viene, pertanto, consentito al sistema bancario di concedere alle società ulteriori finanziamenti, assegnando ai relativi crediti un regime di privilegio (equiparandoli ai crediti prededucibili) e stabilendo che essi godono della garanzia di Fintecna spa e, quindi, in definitiva, dello Stato, alle condizioni e nei limiti posti dalla Commissione europea con la comunicazione 2009/C 16/01 del 22 gennaio 2009⁶.

Il terzo ha riguardo al regime della responsabilità degli amministratori unici, dei sindaci e del dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili. Con una norma mutuata dal d.l. n. 134/2008 (volto a garantire la continuità aziendale di Alitalia spa), convertito in l. n. 166/2008, è disposta, per il periodo in cui restano in carica gli amministratori unici, l'esclusione della responsabilità amministrativo-contabile dei soggetti appena citati (e, negli stessi limiti, dei pubblici dipendenti e dei soggetti comunque titolari di incarichi pubblici), essendo posta a carico "esclusivamente delle società interessate" la responsabilità civile e amministrativa "per i comportamenti, gli atti e i provvedimenti posti in essere". Non può a tal proposito la Corte non rilevare come questa disposizione si configuri – come quella

⁶ Peraltro è da rilevare come la relazione tecnica al provvedimento non rechi indicazioni – sia pure di larga massima – circa gli oneri che deriverebbero dall'attivazione della (indiretta) garanzia statale. Sulla necessità di tali indicazioni v. da ultimo, con riferimento a provvedimenti che dispongono garanzie statali, Corte dei conti, Relazione al Parlamento sulle coperture e sulle tecniche di quantificazione degli oneri delle leggi pubblicate nel quadrimestre gennaio-aprile 2009.

precedente – alla stregua di un esonero preventivo dalla responsabilità patrimoniale dei menzionati soggetti, con una deroga alla disciplina generale che configura, per i destinatari della norma, un trattamento privilegiato che non appare coerente né con gli specifici obiettivi dell'intervento legislativo, né con gli orientamenti della Corte di cassazione circa il regime delle responsabilità che gravano sugli amministratori delle società pubbliche.

3. Cenni sulle nuove convenzioni tra Stato e le società Tirrenia e Siremar

Al solo fine di contestualizzare i fatti di gestione delle società del Gruppo Tirrenia nel 2009 in un ambito quanto più possibile aggiornato con i profondi mutamenti che deriveranno, anche con riferimento al regime dei controlli esterni, dal processo di privatizzazione, è opportuno – con riguardo alle società (Tirrenia e Siremar), rispetto alle quali residua una competenza dello Stato - porre l'accento sul fatto che nel corso del mese di marzo 2010 i Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e finanze hanno approvato (sentita la Regione siciliana, per quel che concerne Siremar) due nuovi, distinti schemi di convenzione per l'esercizio dei servizi marittimi con le isole maggiori e minori del territorio nazionale (Tirrenia) e con le isole minori siciliane (Siremar).

Gli schemi di convenzione, predisposti anche recependo alcune osservazioni formulate dalla Commissione energia e trasporti della Commissione Europea, costituiscono, come già fatto notare nel capitolo due, atti della procedura di privatizzazione sulla cui base i potenziali acquirenti sono tenuti a predisporre un piano industriale, la cui coerenza con le convenzioni medesime è oggetto di verifica da parte di Fintecna, per l'aggiudicazione della gara con il sistema dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

In particolare le linee da servire da parte di Tirrenia, a prevalente trasporto passeggeri, sono: Napoli–Palermo (stagionale invernale); Genova–Porto Torres (stagionale invernale); Genova–Olbia–Arbatax; Napoli–Cagliari; Cagliari–Palermo; Cagliari–Trapani; Civitavecchia–Cagliari–Arbatax; Civitavecchia–Olbia (stagionale invernale); Termoli–Tremi. Per il trasporto merci: Napoli–Cagliari; Livorno o Genova –Cagliari; Ravenna–Catania.

Per quanto riguarda Siremar i servizi di collegamento da assicurare in regime di servizio pubblico, attraverso linee traghetti e aliscafi, sono, tra i principali, quelli da Milazzo per le isole Eolie; da Trapani verso le Egadi e l'isola di Pantelleria; da Palermo per Ustica, da Porto Empedocle verso le isole Pelagie.

Il contenuto delle convenzioni è sostanzialmente analogo, salvo che per i termini di durata (otto anni per Tirrenia, dodici per Siremar), e per i corrispettivi che saranno versati dallo Stato in misura fissa nell'arco temporale interessato (euro 72.685.642 per Tirrenia; 55.694.895 per Siremar).

Sotto questo profilo, dunque, le convenzioni, in conformità a quanto previsto dall'art. 19-ter della legge n. 166/2009, si discostano dai criteri adottati dalle convenzioni prima vigenti, in forza delle quali la sovvenzione c.d. di equilibrio veniva di anno in anno determinata in modo da coprire il differenziale tra costi "parametrati" e ricavi, incrementato da un importo corrispondente al capitale investito.

Pur prevedendo le nuove convenzioni clausole sia di aggiornamento dei parametri economici, sia di salvaguardia qualora si prospettino scostamenti a carattere strutturale, in eccesso o difetto, dei ricavi o dei costi, l'importo della sovvenzione rimane fisso nella sua misura massima. Questo importo è determinato, tenuto conto dell'analisi dei dati storici, con riferimento a uno scenario futuro di attività e di costi ammessi (che, dunque, già includono valutazioni di efficienza e di economicità, secondo i principi di cui alla deliberazione CIPE n. 111/2007, in materia di determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie nel settore dei servizi di cabotaggio marittimo di pubblico interesse), tale per cui l'impresa possa garantire il rispetto degli obblighi di servizio pubblico ad essa imposti, in condizioni di complessivo equilibrio economico-finanziario della gestione con riferimento a un arco temporale non limitato al singolo esercizio. Più in particolare, è convenuto che qualora, in esito a verifiche triennali, si determinino scostamenti delle variabili economiche sottostanti, ovvero si realizzino (in eccesso o in difetto) scostamenti imprevedibili a carattere strutturale dei ricavi o dei costi ammessi in misura superiore al 3 per cento, si proceda, nel primo caso, agendo sul perimetro delle attività e sui vincoli tariffari e, comunque, nell'ipotesi di scostamenti imprevedibili, attraverso accordi volti al ripristino delle condizioni di equilibrio. Resta, in ogni caso, ferma la misura dello stanziamento quale prevista dalle convenzioni medesime.

In conformità ai criteri di regolazione tariffaria dettati dal CIPE, sono stabilite tariffe massime per i vari servizi (specificate in apposito allegato), che si adeguano annualmente sulla base di due formule *price cap*, calcolate, l'una, sul tasso di inflazione programmato e su un tasso di adeguamento reale annuo che rimane costante nel periodo regolatorio, l'altra, sull'andamento dei costi del carburante.

L'importo della sovvenzione è erogato annualmente in tre rate (70, 20 per cento e saldo), con riconoscimento di interessi per i ritardati pagamenti oltre il termine di trenta giorni.

4. I finanziamenti dello Stato al Gruppo Tirrenia di Navigazione nel 2009

Le convenzioni in base alle quali, ancora nel 2009 (ai sensi della nuova proroga disposta dall'art. 19-ter, comma 6, del d.l. n.135/2009, convertito dalla legge n. 166/2009), il Gruppo Tirrenia ha esercitato i compiti di servizio pubblico, prevedono che la sovvenzione annua versata dallo Stato (determinata, ai sensi dell'art. 3, con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con quello dell'economia e finanze, previo parere reso dalla conferenza di servizi composta da rappresentanti degli stessi dicasteri e del Ministero dello sviluppo economico) sia parametrata su criteri di stretta obiettività, attraverso una compensazione tra costi e ricavi, per la quale i ricavi realizzati durante l'alta stagione contribuiscono a ridurre il disavanzo accumulato durante la bassa stagione, cosicché l'ammontare della compensazione annua che ne scaturisce resta, nell'insieme, inferiore a quello che si otterrebbe sommando i disavanzi accumulati linea per linea⁷.

Per un'analisi di maggior dettaglio dei contenuti di queste convenzioni (stipulate nel 1989) è sufficiente fare rinvio alle precedenti relazioni e, in particolare, a quella riguardante l'esercizio 2008, contenente, anche, i relativi dati finanziari dell'ultimo triennio.

Le tabelle che seguono (1, 1-bis e 2) danno conto della misura della sovvenzione che lo Stato ha riconosciuto alle società del Gruppo Tirrenia, a compensazione delle attività da esse svolte in regime di servizio pubblico.

Quanto ai dati esposti nella tabella 2, riferiti all'area di consolidamento al 31 dicembre 2009 (costituita dalla capogruppo e dalla sola società regionale Siremar), il confronto con i risultati dell'esercizio precedente è, ovviamente, da riferire ai soli dati "deconsolidati" esposti nella tabella 1-bis.

A chiarezza dei dati esposti nelle tabelle, è utile precisare come la colonna *b* esponga l'importo delle somme erogate dallo Stato in ciascun anno finanziario a valere sulla misura della sovvenzione annua, mentre la colonna *c* dà conto dei corrispondenti crediti iscritti dalle società nei propri documenti di bilancio.

⁷ In tal senso sono, anche, le decisioni della Commissione Europea n. 2005/163/CE e n. 2001/851/CE

Tab.1

€/mgl

SOVVENZIONE DI EQUILIBRIO 2008			
	<i>a) importo sovvenzione</i>	<i>b) importo sovvenzione erogato dallo Stato</i>	<i>c) credito sovvenzione nei confronti dello Stato</i>
Tirrenia	101.576	26.996	74.580
Saremar	14.243	8.190	6.053
Toremara	13.400	9.299	4.101
Caremar	35.290	20.372	14.918
Siremar	75.454	40.808	34.646
Totale generale	239.963	105.665	134.298

Tab.1-bis

€/mgl

SOVVENZIONE DI EQUILIBRIO 2008 (con effetti deconsolidamento)			
	<i>a) importo sovvenzione</i>	<i>b) importo sovvenzione erogato dallo Stato</i>	<i>c) credito sovvenzione nei confronti dello Stato</i>
Tirrenia	101.576	26.996	74.580
Siremar	75.454	40.808	34.646
Totale generale	177.030	67.804	109.226

Tab.2

€/mgl

SOVVENZIONE DI EQUILIBRIO 2009			
	<i>a) importo sovvenzione</i>	<i>b) importo sovvenzione erogato dallo Stato</i>	<i>c) credito sovvenzione nei confronti dello Stato</i>
Tirrenia	80.010	79.243	767
Siremar	67.009	67.009	0
Totale generale	147.019	146.252	767

Come esposto nella tabella 1, nel 2008 l'importo della sovvenzione dovuta dallo Stato è stato determinato in €/mgl 239.963 (€/mgl 208.063, nel 2006; €/mgl 181.269, nel 2007), cui ha corrisposto, a consuntivo, uno stanziamento di competenza iscritto nel pertinente capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti pari a €/mgl 156.818.

Si era, quindi, realizzata una situazione di non corrispondenza tra gli oneri che lo Stato si è assunto con la convenzione e le risorse rese disponibili per queste esigenze, con una differenza di €/mgl 83.145, colmatasi solo nel 2009 con un finanziamento di 83 milioni previsto dalla legge di assestamento del bilancio dello Stato (l. n. 121/2009).

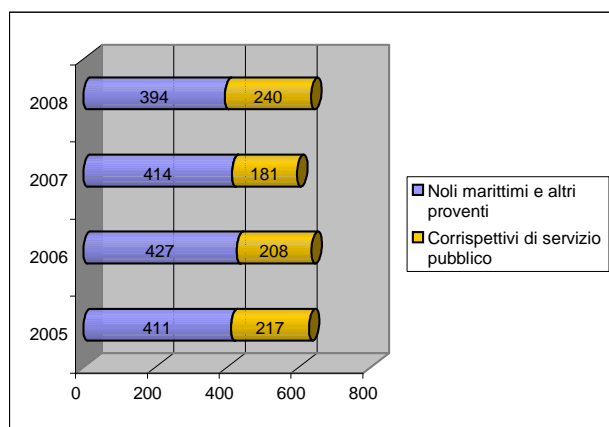
Per quanto concerne l'esercizio 2009 le risorse stanziate dallo Stato per le esigenze della convenzione, sono pari – per tutte le società già costituenti il Gruppo cabotiero - a €/mgl 228.441⁸ (al netto di €/mgl 76.929 destinate alla sovvenzione 2008), a fronte di una sovvenzione determinata in €/mgl 206.242.

I dati esposti nella tabella 2 - riferiti al Gruppo costituito, al 31 dicembre 2009, da Tirrenia e dalla controllata Siremar – espongono la misura della sovvenzione 2009 (€/mgl 147.019), cui corrisponde, in corso di esercizio, un volume di pagamenti pari al 99,5 per cento del dovuto.

I grafici 3.3 - 3.4, danno conto dell'incidenza, negli anni 2005-2008, dei corrispettivi di servizio pubblico sul totale del valore della produzione, con riguardo, rispettivamente al Gruppo, e alle società regionali. I grafici 3.5 e 3.6 espongono analoga incidenza con riferimento, rispettivamente, a Tirrenia e Siremar nel periodo 2007-2009.

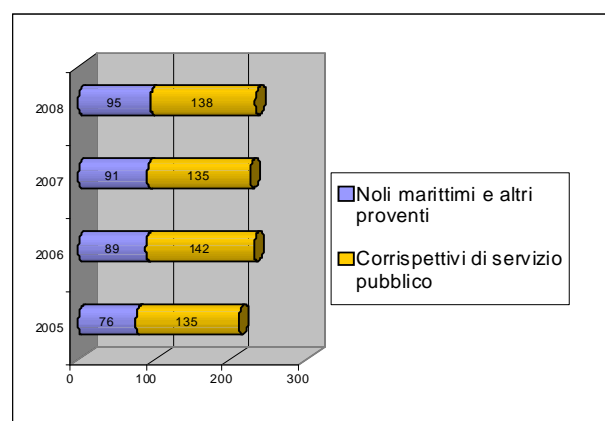
3.3 Gruppo Tirrenia

€/mln

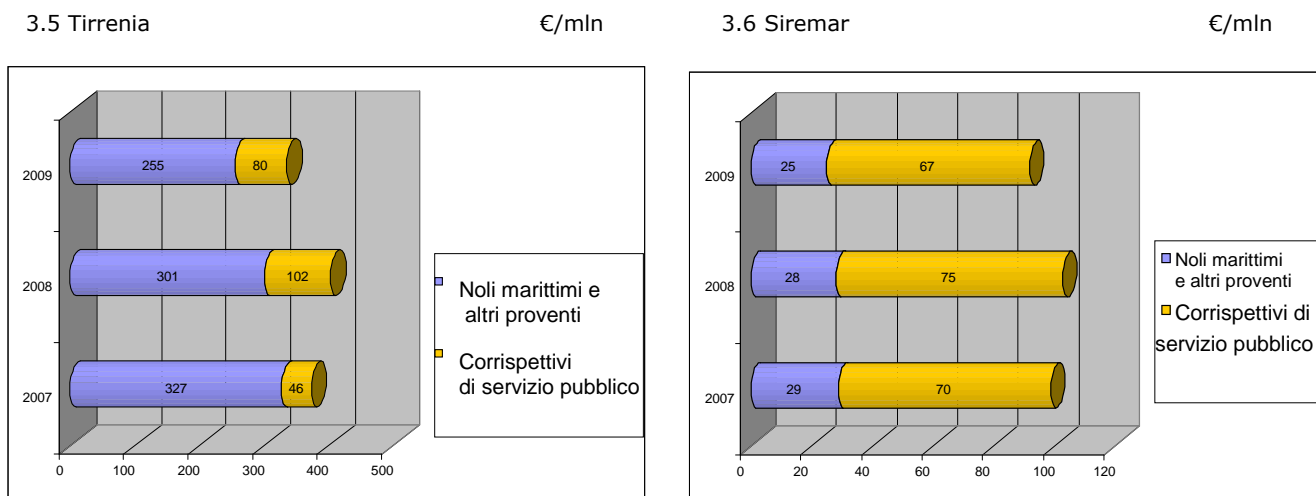


3.4 Società regionali

€/mln



⁸ Questo importo è comprensivo delle somme da destinare alle finalità di cui all'art 19, comma 13-bis, della legge n. 102/2009, di conversione del d.l. n. 78/2009 (ammodernamento della flotta e adeguamento alle norme internazionali), liquidate, nel 2009, a titolo di acconto alle società del Gruppo per 16,750 milioni



Nel limitare il commento ai soli dati esposti nei grafici 3.5 e 3.6, è da dire che per Tirrenia l'incidenza del corrispettivo di servizio pubblico sul valore della produzione (grafico 3.5) varia, tra il 2007 e il 2009, tra il 12,3 e il 23,9 per cento. Per Siremar (grafico 3.6), invece il rapporto oscilla tra il 70,7 del 2007 e il 72,9 del 2009.

In proposito è da considerare come i servizi di cabotaggio di Siremar (come del resto quelli di tutte le altre società regionali) hanno continuato sempre a rivestire in questi anni valenza esclusiva di servizio pubblico, al contrario di Tirrenia, autorizzata non solo ad applicare nei collegamenti maggiormente redditizi una particolare politica tariffaria, ma anche (a partire dal 2007) a svolgere alcuni servizi al di fuori dei vincoli della convenzione.

Con riguardo alla sola capogruppo, la tab. 3.7 mostra, nel periodo 2005-2009, le voci cui è riconducibile il costo del servizio pubblico a carico dello Stato, individuate tra quelle che, per loro natura, non sono rappresentative della remunerazione del servizio di cabotaggio reso dalla società.

Tab.3.7

€/mln

anno	Corrispettivi di servizio pubblico Tirrenia	Remunerazione capitale	Tariffe agevolate	imposte	Interessi ritardato pagamento
2009	80	10,3	18,2	0,9	2,4
2008	101,6	11,1	22,3	1,6	2,5
2007	46,3	9,8	23,4	1,2	3
2006	66,2	7,9	22	1,3	2
2005	81,9	7,8	24,3	0	0

Una partita che, dunque, incide in misura rilevante sul costo complessivo del servizio pubblico è quella derivante dalle agevolazioni tariffarie applicate a particolari utenti (essenzialmente i residenti), voce che, nel 2009, è pari per Tirrenia a 18,2 milioni e per Siremar a 4,9 milioni.

Gli oneri sostenuti dallo Stato a consuntivo (*fonte: Sistema Informativo Corte dei Conti*) per le sovvenzioni a Tirrenia, Saremar, Toremar, Caremar e Siremar nel periodo 2005-2009 sono, invece, esposti nella tabella 3.8, che, nell'ultima colonna mostra il credito vantato dalle società al medesimo titolo.

Tab.3.8

€/mgl

anno	a)pagato conto competenza	b)pagato conto residui	totale pag. (a+b)	residui finali Stato	credito Gruppo*
2005	235.700	25.325	261.025	0	47.307
2006	79.900	0	79.900	128.239	176.015
2007	162.269	127.768	290.037	57.768	67.249
2008	105.666	51.152	156.818	57.768	150.395
2009	298.755	57.767	356.522	767	16.864**

* I crediti sono quelli vantati nei confronti dello Stato per il rapporto convenzionale, comprensivi anche dei crediti di cui all'art. 7, in conseguenza delle perdite patrimoniali e disarmi di messa in vendita delle navi nel periodo compreso tra il 1999 e il 2006, per un valore di €/mgl 16.097.

** Questo dato è riferito alle sole società Tirrenia e Siremar ed è da riferire per il 95 per cento alle posizioni creditorie esposte nell'asterisco che precede.

A commento della tabella 3.8 deve dirsi che l'elevato volume di pagamenti del 2009 (rispetto all'importo della sovvenzione, fissato, come già detto, in €/mgl 206.241) è da riferirsi, oltre che al pagamento della sovvenzione 2009, agli importi necessari per completare la sovvenzione dell'esercizio precedente (€/mgl 134.696), cui s'è fatto fronte sia con l'intero ammontare dei residui provenienti dal 2008, sia con una quota dello stanziamento di competenza (€/mgl 76.929). Questi pagamenti comprendono anche gli anticipi erogati per l'adeguamento di alcune unità navali alla normativa internazionale in materia di sicurezza (€/mgl 16.750).

La tabella 3.9 ricostruisce la tempistica dei pagamenti dallo Stato alle società, nell'arco temporale considerato, delle somme relative alla sovvenzione 2009.

Tab.3.9

Anno	importo sovvenzione	1° Acconto	2° acconto	Saldo
2005	216.953.000	aprile/05 58%	luglio/05 16% dicembre/05 0,5%	dicembre/05 10,5% agosto/06 15%
2006	208.063.000	agosto/06 23% maggio/07 48% agosto/07 6%	agosto/07 7,5% novembre/07 13%	dicembre/07 2,5%
2007	181.269.000	dicembre/07 48%	dicembre/07 23,5%	dicembre/07 0,5% giugno/08 28%
2008	239.963.000	settembre/08 44% marzo/09 9%	marzo/09 12,5% giugno/09 2,5%	settembre/09 32%
2009	206.241.507	giugno/09 57% agosto/09 2% ottobre/09 8%	agosto/09 17%	dicembre/09 16%

Nel 2009, dunque, non si è riproposto il fenomeno, evidenziato nella precedente relazione (con riguardo anche agli esercizi pregressi), del considerevole ritardo con il quale lo Stato – per deficienze di cassa o per insufficiente stanziamento – corrispondeva al Gruppo il corrispettivo da convenzione. Nell'anno in esame, infatti, non solo sono stati (quasi) integralmente corrisposti i crediti a questo titolo vantati dalle società, ma è stato anche pagato circa il 99 per cento della sovvenzione 2009.

Resta da aggiungere che le criticità rilevate per il passato - che avevano contribuito a determinare negli anni una consistente massa di crediti vantati dalle società nei confronti dello Stato e che si traducevano in un aggravio di oneri a livello di Gruppo (stimati per il 2008 in €/mln 7,5 - €/mln 5,1 per le sole Tirrenia e Siremar- e per il 2009 in 3,4 €/mln), per il ricorso a operazioni di anticipazione dei corrispettivi di servizio pubblico e, più in generale, al credito a breve termine - non dovrebbero, per il futuro, ulteriormente verificarsi, attesi anche i diversi meccanismi (dei quali già s'è detto al capitolo tre) introdotti nelle convenzioni che dal settembre del 2010 regoleranno i rapporti tra le nuove società privatizzate, da una parte, lo Stato e le regioni, dall'altra.

5. Cenni sull'andamento dell'attività nautica. La flotta di Tirrenia e Siremar

Il 2009 è stato contraddistinto, in base alle informazioni poste a disposizione dalla società Capogruppo, da un'attività nautica di Tirrenia e di Siremar, in flessione con riguardo sia ai viaggi effettuati, sia alle miglia percorse. In contrazione, anche, il traffico passeggeri e quello di automezzi commerciali, che hanno risentito degli effetti di un mercato fortemente concorrenziale nell'alta stagione e della più generale fase di recessione economica.

In particolare per Tirrenia il numero dei viaggi (3.507 nel 2008) ha registrato nel 2009 una riduzione di circa il 9 per cento; le miglia percorse dai mezzi nautici (1.325.508 nel 2008) è diminuita di circa l'8 per cento. In sensibile riduzione anche il traffico passeggeri e auto al seguito e il traffico di automezzi commerciali, con una diminuzione complessiva dei noli pari a circa il 17,6 per cento sul 2008 e minori ricavi (a parità del perimetro dei servizi) per circa 37,7 milioni.

In flessione nel 2009 anche l'attività nautica di Siremar da ricondurre - oltre a fattori comuni a quelli già esposti con riguardo alla Capogruppo - alle avverse condizioni meteo-marine e ad avarie tecniche che hanno riguardato sia navi che aliscafi. I noli totali di Siremar si attestano, pertanto, su €/mgl 19.717, a fronte di €/mgl 22.391 nel 2008.

Sempre con riguardo ai servizi nautici, nel 2009 Tirrenia ha operato in base all'assetto delle tratte autorizzate per l'anno precedente, con la sola soppressione delle linee veloci estive Fiumicino/Arbatax e Fiumicino/Golfo Aranci. Nel medesimo esercizio, nel periodo giugno-settembre, la società è stata autorizzata - in attuazione di una strategia posta in essere sin dal 2007, al fine anche di contrastare il crescente peso della concorrenza - a gestire fuori convenzione i collegamenti Civitavecchia/Olbia e Genova/Porto Torres (regime confermato anche per il 2010, con l'estensione alla tratta Napoli/Palermo). Per Siremar si registrano, invece, solo variazioni dei collegamenti (o rimodulazioni degli stessi) connesse all'indisponibilità di mezzi nautici, in sosta per motivi tecnici o per incidente.

La flotta del Gruppo, che al 31.12.2008 era composta da 72 navi (incluse le unità di proprietà delle società regionali cedute: Caremar, Saremar, Toremar), è costituita, a fine 2009, da 44 navi in proprietà (senza, quindi che si registrino variazioni rispetto al precedente esercizio) di differente tipologia per una stazza lorda complessiva di 531.655 tonnellate. Le caratteristiche delle navi e la loro ripartizione tra le due società è indicata nella tabella 4.

Tab.4

Flotta al 31/12/2009	Tirrenia		Siremar		Totale Gruppo	
	nr.	TSL	nr.	TSL	nr.	TSL
Navi traghetto miste	13	364.775	-	-	13	364.775
Navi traghetto miste (servizio locale)	1	1.925	7	31.918	8	33.843
Navi traghetto miste tutto merci	5	71.990	-	-	5	71.990
Unità veloci di nuova tecnologia	5*	48.907	3**	9.888	8	58.795
Altre unità veloci (servizio locale)	1	391	9	1.871	10	2.262
Totale navi di proprietà	25	487.988	19	43.677	44	531.665

* Tutte destinate alla vendita

** Di cui una destinata alla vendita

La tabella 5 dà conto dell'età media delle navi (rispetto all'anno di costruzione) con riferimento alla flotta di ciascuna società suddivisa per tipologia; mostra, inoltre, il numero sia delle navi interamente ammortizzate, sia di quelle in vita utile, in relazione alla diversa durata dei periodi di ammortamento previsti dalla convenzione Stato-Società del Gruppo (in proposito è da considerare che il periodo di vita utile dei traghetti tradizionali è di circa trent'anni, quello degli aliscafi di venti anni, mentre quello delle altre grandi unità veloci è compreso tra i venticinque e i trent'anni. In conseguenza d'interventi di ristrutturazione/ammodernamento la vita utile giunge, per alcune unità navali, sino a 35 anni).

Tab.5

Flotta al 31/12/2009	Tirrenia		Siremar		Totale Gruppo	
	nr.	età media	nr.	età media	nr.	età media
Navi traghetto miste	13	16	-		13	16
Navi traghetto miste (servizio locale)	1	17	7	22	8	21,4
Navi traghetto miste tutto merci	5	16	-		5	16
Unità veloci di nuova tecnologia	5	11	3	12	8	11,6
Altre unità veloci (servizio locale)	1	17	9	8,7	10	9,5
Totale navi in vita utile	25		16		41	
Totale navi interamente ammortizzate	0		3		3	
Totale navi di proprietà	25		19		44	

Con riguardo alla flotta di Tirrenia, già nella precedente relazione era riferito come due unità veloci di nuova tecnologia ("Scatto" e "Taurus"), con 15 e 11 anni di anzianità, non fossero operative perché poste in disarmo, rispettivamente, dal

2003 e dal 2005 in applicazione delle disposizioni dell'art. 7 della convenzione, che disciplina i casi di anticipata radiazione delle navi (per modifiche nell'assetto dei servizi, assentite dall'Amministrazione statale) e prevede che le eventuali perdite patrimoniali derivanti dalla vendita siano poste a carico dello Stato secondo il procedimento stabilito nel medesimo articolo. Sempre per modificazioni afferenti ai collegamenti (sospensione della linea) altra nave della medesima tipologia (si tratta della "Scorpio", costruita nel 1999) è stata, nel 2008, radiata anticipatamente dai servizi; a queste unità si sono aggiunte nel 2009 la "Aries" e la "Capricorn" (che vantano, rispettivamente, un'anzianità di 11 e 10 anni) anch'esse distolte dai servizi e destinate alla vendita.

Dal 2006 è altresì in disarmo l'unità veloce "Guizzo" (1993) di Siremar, già destinata alla soppressa linea Mazara del Vallo-Pantelleria.

Dal complesso dei dati sopra esposti emerge come, all'interno del Gruppo, il livello di ammodernamento della flotta non presenti notevoli differenze attestandosi intorno ai 15 anni (tabella 5). Può aggiungersi che le navi di Tirrenia con età sino a dieci anni ammontano a 9 unità (su un totale di 25), quelle di Siremar a 8 (su 19).

Il valore netto della flotta del Gruppo Tirrenia, quale risulta dai documenti di bilancio, è pari, nel 2009, a €/mgl 914.615. La tabella 6 espone il valore lordo delle unità navali che compongono la flotta, le variazioni intervenute in corso d'esercizio e il valore finale al 31.12.2009, per ogni singola società⁹.

Tab.6

€/mgl

Società	Valore lordo al 31.12.2009	Rivalutazioni	Fondo ammortamento al 31.12.2009	Valore residuo al 31.12.2009
Tirrenia	1.445.158	23.600	(645.168)	823.590
Siremar	185.682	2.570	(99.676)	88.577

È, infine, da considerare come su 15 navi di proprietà del Gruppo siano iscritte ipoteche a favore degli istituti bancari finanziatori, per un debito residuo al 31.12.2009 pari a €/mgl 189.137.

⁹ Come già annotato nella precedente relazione, il differenziale tra il totale del valore residuo al 31.12.2009 della flotta delle singole società (€/mgl 912.166) ed il valore residuo della flotta nel bilancio consolidato di Gruppo dello stesso anno (€/mgl 914.615) è dovuto alle scritture di consolidamento ed in particolare all'allocatione delle plusvalenze (rispetto ai valori contabili) riconosciuto alla flotta a seguito dell'incorporazione di Adriatica.

6. Le politiche del personale

La consistenza complessiva del personale del Gruppo Tirrenia era al 31.12.2008 di 2.985 unità.

A fine 2009, con la fuoriuscita dall'ambito di consolidamento delle tre società regionali, la consistenza dei dipendenti di Tirrenia e Siremar (a tempo indeterminato e determinato) è pari a 2.120 unità, con una variazione negativa rispetto al precedente esercizio (il confronto è tra dati omogenei, escludendo, cioè, le società trasferite) di 113 unità.

Più in dettaglio, il personale a tempo indeterminato diminuisce di 94 unità, di cui 82 marittimi e 12 amministrativi, quello a tempo determinato di 19 unità.

Rispetto a questi dati è da dire che il personale navigante del Gruppo è nel 2009 di 1.811 unità (1.500 a tempo indeterminato; 311 a tempo determinato), mentre il personale amministrativo si attesta su 309 unità (269 delle quali, ivi compreso l'intero organico dirigenziale, in servizio presso Tirrenia).

Per quanto attiene ai dati sulla consistenza del personale della Siremar (e sui relativi costi) si fa rinvio alle informazioni contenute nella parte quarta di questa relazione.

I costi complessivi sostenuti dal Gruppo Tirrenia per il personale sono pari, nel 2009, a €/mgl 86.185, e mostrano un decremento sul 2008 di €/mgl 6.460.

I costi sono riferibili quanto a €/mgl 62.393 al personale di Tirrenia (in diminuzione sul 2008 di €/mgl 6.029) e a €/mgl 23.791 alla società regionale (con una riduzione rispetto al 2008 di €/mgl 432).

I costi per il personale del Gruppo si sono, dunque, ridotti tra il 2008 e il 2009 (avendo sempre a riferimento dati "deconsolidati") del 7 per cento, risultato raggiunto benché il 2009 sia stato interessato da incrementi retributivi (per il personale marittimo e amministrativo) legati al rinnovo della parte economica del CCNL per il biennio 2009/2010. La flessione dei costi complessivi è, quindi, da porre in relazione alla diminuzione del personale impiegato e, più in generale, a interventi di razionalizzazione di quello navigante in "continuità di rapporto di lavoro", che hanno consentito il minore impiego di avventizi.

Le tabelle 7 e 8 danno conto, rispettivamente per il Gruppo (tenuto conto, quanto al 2008, degli effetti del deconsolidamento) e per la sola Tirrenia, del costo totale del lavoro, nonché del costo unitario con riferimento al numero medio dei dipendenti retribuiti.

Tab.7

€/mgl

Costo del lavoro	Personale	
	2008*	2009
Gruppo Tirrenia		
Salari e stipendi	77.631	72.082
Oneri sociali	9.275	8.787
Trattamento di fine rapporto	4.739	4.255
Trattamento di quiescenza e simili	88	93
Altri costi	912	968
Oneri totale come da conto ec.	92.645	86.185
Numero dipendenti**	1.991	1.853
<i>Naviganti</i>	1.654	1.536
<i>Amministrativi</i>	337	317
Oneri medio	46,53	46,51

* con effetti di deconsolidamento

** medi retribuiti

Tab.8

€/mgl

Costo del lavoro	Personale	
	2008	2009
Tirrenia		
Salari e stipendi	59.153	53.896
Oneri sociali	4.632	4.224
Trattamento di fine rapporto	3.753	3.324
Trattamento di quiescenza e simili	88	93
Altri costi	796	856
Oneri totale come da conto ec.	68.422	62.393
Numero dipendenti*	1.461	1.313
<i>Naviganti</i>	1.165	1.036
<i>Amministrativi</i>	296	277
Oneri medio	46,83	47,52

* medi retribuiti

Mostra la tabella 7 come, a fronte della sensibile diminuzione degli oneri complessivi per il personale del Gruppo (pari ad €/mgl 6.460), l'onere medio del personale retribuito si mantiene sostanzialmente stabile, per l'effetto combinato della diminuzione delle unità in servizio e del *trend* della dinamica contrattuale.

Tale andamento si conferma anche per Tirrenia (tabella 8), che, tuttavia, nonostante una diminuzione degli oneri complessivi per €/mgl 6.029, fa registrare un leggero incremento dell'onere medio per €/mgl 0,69.

Per quanto attiene alla disciplina del rapporto di lavoro e alle relazioni sindacali è da considerare come il 5 giugno 2007 siano stati rinnovati i contratti collettivi nazionali di lavoro del settore marittimo, con scadenza 31 dicembre 2010, per la parte giuridica, e 31 dicembre 2008 per quella economica, attraverso i quali si è proceduto sul percorso di completamento del processo di unificazione contrattuale per il settore pubblico e privato, definito in occasione del rinnovo contrattuale 5 agosto 1999.

Come anticipato nella precedente relazione, il 3 febbraio 2009 è stato raggiunto l'accordo per il rinnovo della parte economica dei contratti per il biennio 2009-2010, relativi sia al personale navigante, sia a quello di terra. Gli aumenti contrattuali hanno riguardato anche gli ufficiali di stato maggiore navigante in Regolamento Organico, il cui rapporto è disciplinato da un particolare regime giuridico-contrattuale risalente al RD n. 2614/1936 che, ai sensi dell'art. 3, comma 10, della legge n. 856/1986, resta applicabile al solo personale iscritto alla data di entrata in vigore della legge medesima.

Aspetti qualificanti della nuova disciplina contrattuale sono:

- a) un incremento retributivo suddiviso in due tranches, la prima con decorrenza 1 gennaio 2009, la seconda dal 1 gennaio 2010;
- b) un incremento, a decorrere dal 2010, del premio annuo destinato alla copertura delle assicurazioni per morte o invalidità (da 86 euro a 140 euro);
- c) un adeguamento del premio assicurativo annuo per la polizza sanitaria a favore dei comandanti e direttori di macchina.

In un'azione volta a uniformare i contratti e i trattamenti salariali del personale dipendente dalla società del Gruppo a quelli dell'armamento privato, sono segnalate, tra le iniziative maggiormente significative condotte negli ultimi anni: i) la diminuzione media di personale annualmente imbarcato (strettamente correlato con il numero di passeggeri effettivamente trasportato); ii) il congelamento alla data del luglio 1997 dei costi relativi alle prestazioni accessorie di bordo; iii) l'eliminazione dei "riposi di linea" e l'allungamento del periodo di imbarco (accordo sindacale del 2006).

Un particolare rilievo è, poi, fatto assumere ai due accordi sindacali (7 novembre 2006 e 26 novembre 2007) finalizzati ad applicare il contratto di lavoro dell'armamento privato al personale navigante impiegato sulle linee poste fuori convenzione nei periodi estivi del 2007, 2008 e 2009 (come già detto, si tratta delle linee Genova/Porto Torres e Civitavecchia/Olbia).

7. La situazione economico-finanziaria. Dati di sintesi

È utile far precedere alla più approfondita analisi dei fatti di gestione, le tabelle (9, 10) che mostrano i principali indicatori economici, patrimoniali e finanziari, rispettivamente, di Tirrenia e del Gruppo e che possono contribuire a integrare vicende e aspetti problematici del 2009, oggetto di questa relazione.

Tab.9 TIRRENIA

€/mgl

	2008	2009
economici		
Valore della produzione tipica	391.551	319.489
Margine operativo lordo	85.449	61.477
Risultato operativo	40.736	28.975
Utile del periodo	16.235	9.640
patrimoniali		
Capitale investito	1.083.124	934.635
Capitale proprio	357.988	344.720
Indebitamento finanziario (a+b-c):	725.136	589.915
(a) a medio lungo termine	317.174	189.090
(b) a breve	438.174	413.078
(c) disponibilità e crediti a breve	(30.212)	(12.253)
finanziari		
Ind. fin. netto iniziale a breve	(291.663)	(407.962)
Flussi monetari del periodo	(116.299)	7.137
Ind. fin. netto finale a breve	(407.962)	(400.825)

Con riguardo ai risultati reddituali è da dire che la diminuzione dei ricavi di esercizio (€/mgl 72.062) deriva, in misura del tutto prevalente, dall'effetto congiunto della flessione dei contributi pubblici (€/mgl 21.566) e del decremento dei noli e altri proventi del traffico marittimo (€/mgl 45.465). È questo saldo a essere determinante sul peggioramento sia del margine operativo lordo per €/mgl 23.972 (risultato che deriva dall'effetto, parzialmente compensativo, dei minori costi per l'acquisto di materie prime e servizi e per il personale, in misura pari complessivamente a €/mgl 48.090), sia del risultato operativo per €/mgl 11.761. L'utile del periodo si riduce, rispetto al precedente esercizio, di €/mgl 6.595.

Il capitale investito (al netto delle passività di esercizio e del TFR) presenta una riduzione nel 2009 di €/mgl 148.489, cui corrisponde, ai fini della copertura, la diminuzione del capitale proprio (€/mgl 13.268, per l'effetto dell'iscrizione nel patrimonio netto di una posta di segno negativo in conseguenza del trasferimento gratuito alle regioni delle tre società controllate), la flessione degli indebitamenti finanziari a medio/lungo termine (per €/mgl 128.084, in ragione del rimborso delle rate di mutuo e

dell'assenza di nuove operazioni di finanziamento) e a breve termine (per €/mgl 25.096). Complessivamente, dunque, l'indebitamento finanziario (al netto delle *disponibilità e crediti a breve*) diminuisce nel 2009 di €/mgl 135.221, per l'effetto della variazione negativa del capitale di esercizio, da ricondurre principalmente al decremento dei crediti della società verso lo Stato per i servizi di convenzione (€/mgl 73.813).

Quanto, infine ai risultati finanziari del 2009, il flusso finanziario positivo del periodo (€/mgl 7.137) è, anch'esso, da ricondurre alla significativa riduzione del capitale di esercizio che ha contribuito in modo determinante ad alimentare il flusso monetario di esercizio (€/mgl 136.126), così da compensare interamente il flusso monetario negativo da attività di finanziamento (€/mgl -125.996), collegato alla dinamica dei rimborsi dei finanziamenti a medio/lungo termine.

Tab.10 GRUPPO (Tirrenia e Siremar)

€/mgl

	2008	2009	
economici			
Valore della produzione tipica	491.386		408.370
Margine operativo lordo	106.222		82.908
Risultato operativo	53.429		40.971
Utile del periodo	14.850		10.950
patrimoniali			
Capitale investito	1.114.624		977.374
<i>Capitale proprio</i>	<i>332.261</i>		<i>343.733</i>
<i>Indebitamento finanziario (a+b-c):</i>	<i>782.363</i>		<i>633.641</i>
<i>(a) a medio lungo termine</i>	<i>346.868</i>		<i>212.701</i>
<i>(b) a breve</i>	<i>436.201</i>		<i>427.219</i>
<i>(c) disponibilità e crediti a breve</i>	<i>(706)</i>		<i>(6.279)</i>
finanziari			
Ind. fin. netto iniziale a breve	(349.633)	(479.381)*	(435.495)
Flussi monetari del periodo	(129.748)	43.886 *	14.555
Ind. fin. netto finale a breve	(479.381)	(435.495)*	(420.940)

*Al fine di raccordare i dati finanziari del 2008 con le risultanze del 2009 sono esposti gli effetti, calcolati all'1 gennaio 2009 della variazione dell'area di consolidamento

Con riguardo ai saldi esposti nella tabella 10 è opportuno porre in evidenza come i dati del 2008 derivino da operazioni dirette a rendere contabilmente omogenee le aree di consolidamento dei due esercizi, assumendo che il trasferimento delle tre società controllate fosse avvenuto il 31 dicembre 2008.

Anche a livello di Gruppo (costituito, dunque, dalle sole società Tirrenia e Siremar), con riferimento ai risultati reddituali, è da rilevare la netta flessione dei ricavi di esercizio (€/mgl 83.016) che consegue alla diminuzione dei contributi pubblici (€/mgl 30.011) e, soprattutto, a minori ricavi per noli e altri proventi del traffico marittimo (€/mgl 50.769). Come già per Tirrenia, è questo saldo ad essere

determinante sul peggioramento sia del margine operativo lordo, per €/mgl 23.314 (su cui influiscono, con effetto parzialmente compensativo, minori costi per l'acquisto di materie prime e servizi e per il personale, in misura pari complessivamente a €/mgl 59.702), sia sul risultato operativo, per €/mgl 12.458. L'utile del periodo, pari a €/mgl 10.950, flette sul 2008 per €/mgl 3.900.

Il capitale investito (al netto delle passività di esercizio e del TFR) diminuisce nel 2009 di €/mgl 137.250, cui corrisponde, ai fini della copertura, l'aumento del capitale proprio (€/mgl 11.472) e un minore indebitamento complessivo per €/mgl 148.722 (al netto delle *disponibilità e crediti a breve*). Tale ultima riduzione è l'effetto sia della significativa diminuzione del debito a medio/lungo termine per il rimborso di rate di mutuo, sia del minor indebitamento a breve.

Quanto, infine, ai risultati finanziari del 2009, è da dire che la gestione ha determinato flussi monetari positivi (€/mgl 149.816) che hanno determinato la riduzione dell'indebitamento complessivo e consentito di assorbire il flusso monetario negativo da attività di finanziamento (€/mgl 132.080). Ne è conseguito un flusso monetario positivo del periodo per €/mgl 14.555, con una conseguente riduzione dell'indebitamento netto finanziario a breve.

Già nelle precedenti relazioni, a commento degli andamenti delle gestioni dell'anno sia di Tirrenia, sia del Gruppo, era posto in evidenza il peso, invero non indifferente, costituito dall'indebitamento complessivo delle società, soprattutto verso il sistema bancario, costituito da debiti a medio/lungo termine e a breve.

Nel 2009, come s'è visto, gli oneri debitori diminuiscono in misura non indifferente per Tirrenia e a livello di Gruppo; pur tuttavia è da evidenziare, per ambedue le gestioni, il peso crescente dell'esposizione a breve, ancorché si registri il sostanziale ridimensionamento dell'esigenza di ricorso al credito per sopperire ai ritardi nella corresponsione da parte dello Stato dei corrispettivi di servizio pubblico. Quest'andamento, collegato al prosieguo del piano di ammortamento dei mutui, è dalla stesse società individuato come fattore di rischio che avrebbe potuto anche generare nel 2010 tensioni di liquidità, ove le operazioni di indebitamento non avessero avuto esito positivo. A tale proposito è da aggiungere come il paventato rischio si sia effettivamente concretizzato, con il verificarsi sul finire del primo semestre del 2010 di difficoltà finanziarie incontrate da Tirrenia nell'approvvigionamento del credito presso il sistema bancario. Da qui l'intervento del Governo che con il d.l. n. 103/2010 ha adottato, al fine di garantire il completamento del processo di privatizzazione, misure straordinarie per garantire, tra l'altro, la concessione di ulteriori finanziamenti a Tirrenia e Siremar.

PARTE SECONDA

1. Tirrenia. Gli organi, l'assetto organizzativo

Non sono da registrare, nel 2009, modifiche nella composizione degli organi di governo della società, rispetto a quanto già riferito nella relazione della Corte dei conti relativa all'esercizio 2008.

Basti qui ricordare come, in attuazione dell'art. 3, comma 12, della legge n. 44/2007, l'Assemblea Straordinaria degli Azionisti (16 giugno 2008) ha apportato alcune modifiche statutarie che, in particolare, portano da nove a cinque il numero dei componenti del Consiglio di Amministrazione di Tirrenia (analoga misura è stata adottata anche con riguardo alle società controllate). Il mese successivo sono stati nominati, sempre dall'Assemblea, i componenti del Consiglio di Amministrazione di Tirrenia per il triennio 2008/2010 ed è stato fissato in 120.000 euro annui il compenso complessivamente spettante all'organo (precedentemente fissato in € 275.000 per una composizione di nove membri).

Il Consiglio di Amministrazione ricostituito ha, quindi (14 luglio 2008), nominato il Presidente e l'Amministratore Delegato (quest'ultimo già legato da rapporto di lavoro subordinato con la società sino al 2006, data del pensionamento, poi novato in rapporto di lavoro autonomo), confermando nell'incarico i medesimi soggetti che già ricoprivano queste cariche.

Il Collegio dei Sindaci (cinque componenti, di cui due supplenti) è stato rinnovato nel 2007 e resterà in carica, pur con intervenute modifiche nella sua composizione, per tutto il 2009. Il relativo compenso, quale stabilito dall'Assemblea degli azionisti del 10 luglio 2007, è di € 46.500 per il presidente e di € 31.000 per ciascuno dei membri.

La tabella 11 mostra la misura dei compensi annui da corrispondere alle cariche sociali, quale determinata dal Consiglio di Amministrazione, nell'ambito dell'importo complessivo individuato dall'Assemblea degli Azionisti. La misura di questi importi è rimasta invariata nel 2009.

Tab.11

euro

1° gennaio- 8 luglio 2008		8 luglio 2008-31 dicembre 2009	
Presidente*	42.000	Presidente	40.000
Amministratore Delegato	37.000	Amministratore delegato	20.000
Componente	28.000	Componente	20.000

*Oltre un compenso annuo di € 48.000, attribuito dal CdA ai sensi dell'art. 2389, terzo comma, c.c.

La spesa complessiva per i compensi agli organi era stata pari nel 2008 a € 69.791, di cui € 235.139 per gli amministratori e € 134.652 per i sindaci. Nel 2009 la spesa complessiva si assesta su € 225.471 così ripartita: amministratori € 107.082; sindaci € 118.389. I maggiori costi del 2008 sono da ricondurre ai più elevati importi dei compensi (e alla diversa composizione numerica del Consiglio) relativi al primo semestre 2008. Quanto ai costi di funzionamento del complesso degli organi, pari nel 2008 a € 31.837, essi si attestano nel 2009 su € 26.206.

La *governance* aziendale è basata sul modello tradizionale ed è, quindi, articolata nel Consiglio di Amministrazione, cui è demandata la nomina del Presidente (qualora già non vi abbia provveduto l'Assemblea degli azionisti) e dell'Amministratore Delegato.

Al Collegio Sindacale spetta di vigilare sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo, nonché sulla correttezza dell'azione della società e sull'adeguatezza della sua struttura organizzativa.

La revisione contabile del bilancio d'esercizio è affidata a una società esterna.

L'assetto della società, a prescindere da alcune modificazioni intese a migliorare l'efficacia e l'economicità delle attività¹⁰, non fa registrare, sul 2008, mutamenti sostanziali nella struttura organizzativa. Essa è costituita da due direzioni generali, l'una, con compiti essenzialmente amministrativi, l'altra, di natura tecnica, cui si affiancano due divisioni (*Adriatica* e *Media/Lunga Percorrenza*). Sono presenti uffici periferici a Roma, Genova, Civitavecchia, Olbia e Porto Torres.

Tirrenia, in attuazione di quanto disposto dal d.lgs n. 231/2001, ha adottato, già dal 2004, il "Modello di organizzazione, gestione e controllo", prevedendo l'istituzione dell'Organismo di Vigilanza, preposto alla sua osservanza e a vigilare sull'applicazione. Quest'organismo, costituito da due soggetti esterni, nominati nel 2008, ha operato sulla base di un "Piano delle verifiche" delle aree aziendali a carattere quadriennale.

Del "modello 231" fa parte il codice etico, documento contenente i principi e le norme di condotta cui è ispirata l'attività della società e dei suoi dipendenti. Il codice etico contiene le norme di comportamento che dipendenti, fornitori e collaboratori esterni di Tirrenia devono adottare nei confronti di ogni rappresentante delle amministrazioni pubbliche italiane ed estere.

La società, in attuazione di quanto stabilito dal d.lgs n. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, ha adottato misure per la gestione e il trattamento

¹⁰ La società segnala come l'intervento più significativo di razionalizzazione sia consistito nell'unificazione e esternalizzazione del magazzino ricambi e corredi delle navi, con la progressiva chiusura dei magazzini decentrati.

elettronico dei dati personali e per la sicurezza informatica, con l'attivazione delle necessarie misure di controllo. A cura della Capogruppo, inoltre, è stato redatto il "documento programmatico sulla sicurezza".

La redazione dei documenti contabili societari di Tirrenia è affidata, ai sensi dell'art. 29 dello Statuto, ad un dirigente secondo quanto previsto dall'art. 154 *bis* del Testo Unico delle disposizioni in materia finanziaria.

2. Il personale

Al 31 dicembre 2009 il personale a tempo indeterminato alle dipendenze di Tirrenia ammonta complessivamente a 1.440 unità, di cui 269 amministrativi e 1.171 marittimi. Alla stessa data i marittimi imbarcati con contratto a tempo determinato sono 198.

Rispetto all'esercizio precedente, la consistenza del personale di Tirrenia diminuisce, dunque, complessivamente di 99 unità, di cui 88 marittimi (71 a tempo indeterminato e 17 a tempo determinato) e 11 amministrativi.

Riguardo ai costi per il personale si rimanda all'analisi contenuta nel capitolo sei della parte prima di questa relazione.

È, quindi, sufficiente porre in evidenza come il costo complessivo è nel 2009 di €/mgl 62.393. Nel 2008 il costo del personale era pari a €/mgl 68.422, il che determina, nell'esercizio in esame, minori costi per €/mg 6.029, con una riduzione pari all'8,8 per cento.

A questo risultato hanno concorso i diversi fattori già analizzati, con specifico riguardo a Tirrenia, nell'ambito del più generale andamento del costo del personale a livello di Gruppo; fattori che, unitamente alla contrazione del numero di personale in servizio, hanno permesso alla Società di bilanciare gli incrementi retributivi del biennio contrattuale 2009-2010 e la dinamica salariale legata all'anzianità.

3. Il bilancio di esercizio Tirrenia. Informazioni generali

Il bilancio di Tirrenia al 31.12.2009 è stato redatto in conformità alla disciplina civilistica, interpretata e integrata dai Principi contabili emanati dall'OIC (Organismo italiano di contabilità) e dal Consiglio nazionale dei dottori commercialisti e dei ragionieri.

Il bilancio 2009 è stato approvato dall'Assemblea degli Azionisti il 30 aprile 2010, previa relazione della società di revisione, che ha ritenuto il documento conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione, chiaro e idoneo a rappresentare in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico di Tirrenia. Parere favorevole è stato espresso anche dal Collegio Sindacale che, nel corso delle attività espletate durante il 2009, non ha ravvisato anomalie o fatti censurabili nella gestione di esercizio.

Quanto ai criteri di valutazione adottati per la redazione del bilancio, essi sono conformi a quelli applicati nei precedenti esercizi. In particolare le immobilizzazioni immateriali e materiali sono iscritte al costo d'acquisto e sistematicamente ammortizzate in ogni esercizio – in armonia con quanto previsto dalla convenzione stipulata con lo Stato – in funzione del periodo di utilità. In presenza di rilevanti lavori di ammodernamento della flotta, le spese sostenute sono portate ad incremento del costo, viene rideterminata la vita utile dell'unità e ricalcolato il piano di ammortamento. Le immobilizzazioni finanziarie sono, anch'esse, iscritte al costo d'acquisto e le partecipazioni sono proporzionalmente svalutate o rivalutate in corrispondenza della riduzione o del ripristino del valore dei patrimoni netti contabili delle partecipate. I crediti e debiti, infine, sono iscritti al valore nominale, rettificato, per quanto riguarda i crediti, in relazione al presumibile valore di realizzo degli stessi.

Deve piuttosto essere posto in evidenza come l'art. 19-ter della legge n. 166/2009, nel disporre il trasferimento a titolo gratuito dell'intero capitale sociale delle controllate Caremar, Saremar e Toremar alle regioni di rispettiva pertinenza territoriale, abbia stabilito che, sotto l'aspetto contabile, tale operazione sia priva di riflessi di carattere economico, ma abbia soltanto effetti patrimoniali. Pertanto, nel bilancio dell'esercizio 2009, il patrimonio netto è ridotto dell'importo corrispondente alla iscrizione di una posta negativa pari a €/mgl 23.432. Tale trattamento contabile – come osservato, anche, dalla società di revisione – è consentito dalla norma sopra citata, in luogo dell'imputazione dell'intero onere derivante dal trasferimento delle società al conto economico dell'esercizio 2009, come previsto dai principi contabili di riferimento.

4. Lo stato patrimoniale

I principali dati dello stato patrimoniale di Tirrenia, quali derivano dalla gestione 2009, sono esposti nella tabella 12.

Tab.12

euro

ATTIVO	2008	2009
IMMOBILIZZAZIONI		
immateriali	4.996.829	3.144.990
materiali	916.853.371	883.042.463
finanziarie	55.785.059	30.283.284
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	977.635.259	916.470.737
ATTIVO CIRCOLANTE		
rimanenze	25.295.351	23.724.594
crediti	204.865.369	102.878.122
disponibilità liquide	700.877	1.115.401
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	230.861.597	127.718.117
RATEI E RISCONTI	1.751.468	6.231.396
TOTALE ATTIVO	1.210.248.324	1.050.420.250
PASSIVO	2008	2009
PATRIMONIO NETTO		
Capitale	108.360.000	108.360.000
riserva da sovrapprezzo delle azioni	43.400.998	43.400.998
riserve di rivalutazione	73.802.263	74.325.613
riserva legale	10.540.816	11.352.585
altre riserve	1.220.162	(22.212.263)
utili portati a nuovo	104.428.318	119.851.927
utili dell'esercizio	16.235.377	9.640.127
TOTALE PATRIMONIO NETTO	357.987.934	344.718.987
FONDI PER RISCHI E ONERI	17.642.894	15.356.183
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	21.804.698	19.151.263
DEBITI	804.790.589	666.908.652
RATEI E RISCONTI	8.022.209	4.285.165
TOTALE PASSIVO	1.210.248.324	1.050.420.250
CONTI D'ORDINE	36.183.996	29.478.588

Il totale delle immobilizzazioni decresce dagli €/mgl 977.635 del 2008, agli €/mgl 916.471 dell'esercizio 2009. L'evidenza delle complessive variazioni, nel periodo, delle immobilizzazioni immateriali, materiali e finanziarie è riportata nella tabella 13.

Tab.13

€/mgl

		31.12.2008	Saldo variazioni (-) (+)*	Ammortamenti (-)	
Imm. immateriali		4.997	+872	2.724	3.145
Imm. materiali		916.853	+1.150	34.961	883.042
Imm. finanziarie	partecipazioni	47.687	-23.414	-	24.273
	crediti verso altri	8.098	-2.088	-	6.010
totale		977.635	+42.443	47.522	916.470

* Questo saldo esprime: 1) per le immobilizzazioni immateriali, acquisti e svalutazione di cespiti; 2) per quelle materiali, acquisti, riclassificazioni, alienazioni e rivalutazione di cespiti; 3) per le immobilizzazioni finanziarie le alienazioni e il ripristino di valore delle partecipazioni; 4) per i crediti verso altri, i rimborsi d'esercizio.

Il cespite di maggiore rilievo della voce immobilizzazioni materiali è costituito, com'è ovvio, dalle unità navali che compongono la flotta – su alcune delle quali sono iscritte ipoteche, a garanzia dei finanziamenti ottenuti dagli Istituti di credito – il cui periodo di ammortamento è di circa trent'anni, per i traghetti tradizionali, di vent'anni per gli aliscafi e di venticinque-trent'anni per le altre unità veloci. Il saldo di questo cespite, pari a €/mgl 823.590 (€/mgl 855.291 nel 2008), è la conseguenza, di segno opposto, dei lavori migliorativi effettuati su delle unità navali (€/mgl 2.019) e delle quote annue di ammortamento (€/mgl 33.720). Il medesimo saldo comprende il valore delle navi che, a fine esercizio, sono destinate alla vendita (si tratta di cinque unità) per un valore di €/mgl 166.886 (€/mgl 92.197 nel 2008)¹¹.

Il valore totale del fondo di ammortamento raggiunge, a fine 2009, €/mgl 645.168, pari al 44 per cento del valore storico della flotta rivalutato (€/mgl 1.468.758). Maggiori informazioni sulla flotta di Tirrenia e del Gruppo sono espone *nel capitolo quinto della parte prima, al quale si fa rinvio*.

Il valore dei fabbricati¹² passa dagli €/mgl 56.890 del 2008 agli €/mgl 56.249 del 2009. Questo valore in incremento nel 2008 (per €/mgl 42.540, al netto della quota annuale d'ammortamento) - in conseguenza della facoltà, esercitata

¹¹ In nota integrativa è precisato come qualora dalla dismissione delle cinque unità navali emergesse una differenza negativa tra prezzo di vendita e di libro, le perdite sarebbero a carico della pubblica amministrazione, secondo quanto stabilito dall'art. 7 della convenzione. Si aggiunge, altresì, che la più recente valutazione di mercato delle unità in parola (21.10.2009), attribuisce ad esse un valore complessivo di €/mgl 102.700, con una differenza di €/mgl 64.166 rispetto al valore di libro.

¹² Si tratta dell'immobile sito in Napoli ove è ubicata la direzione generale della Società, di un edificio a Venezia ove sono collocati gli uffici della divisione Adriatica, di un immobile a Roma sede di uffici e di due locali, uno a Roma, l'altro a Alessandria d'Egitto, affidati in locazione. Sugli immobili di Napoli e Venezia gravano ipoteche a garanzia di finanziamenti ottenuti dalla Società.

dalla società, di procedere alla rivalutazione dei cespiti, ai sensi dell'art. 15, comma 16 e seguenti, del d.l. n. 185/2008, convertito dalla l. n. 2/2009, attraverso l'aumento del loro costo storico sino a quello realizzabile sul mercato, individuato attraverso specifiche perizie - diminuisce nel 2009 per effetto della quota di ammortamento dell'esercizio.

Il valore delle immobilizzazioni finanziarie, pari nel complesso ad €/mgl 30.283 (55.785 nel 2008), è dato dalla partecipazione della capogruppo in "imprese controllate"¹³, in "imprese collegate"¹⁴ e "altre imprese"¹⁵, valutate al costo d'acquisto per un totale di €/mgl 24.273 (47.687 nel 2008). Tale ultima flessione è interamente da ricondurre alla cancellazione del valore di carico della partecipazione di Tirrenia in Caremar, Saremar e Toremar. Nel valore delle immobilizzazioni finanziarie sono, altresì, compresi i "crediti verso altri" per €/mgl 6.010 (8.098 nel 2008), il cui importo - in diminuzione per l'effetto degli incassi intervenuti nell'esercizio - è costituito dai contributi di credito navale riconosciuti dallo Stato, in attuazione delle leggi n. 132/1994 e 88/2001, a fronte di oneri sostenuti negli anni precedenti per la costruzione delle navi.

L'attivo circolante passa da €/mgl 230.862 del 2008 a €/mgl 127.718 del 2009. In quest'ambito, la voce di maggior rilievo è costituita dai crediti, della cui composizione dà conto la tabella 14 di raffronto dei dati del 2008 e del 2009, esposti al netto del fondo svalutazione crediti e delle connesse variazioni d'esercizio.

Tab.14

€/mgl

Crediti attivo circolante	2008	2009
verso clienti	45.159	41.123
verso imprese controllate e collegate	33.104	13.092
tributari e per imposte anticipate	20.025	19.453
verso altri	106.577	29.210
Totale	204.865	102.878

La sensibile diminuzione dei crediti (€/mgl 101.987) è essenzialmente la conseguenza della flessione di quelli "verso altri", voce costituita per il 56 per cento per cento dai crediti verso lo Stato per i corrispettivi di convenzione. Questi ultimi,

¹³ Al 31 dicembre 2009, a seguito del trasferimento di Caremar, Saremar e Toremar, la partecipazione è limitata alla sola Siremar.

¹⁴ Si tratta di Tirrenia Eurocatering spa, partecipata al 49 per cento, la cui missione è quella di effettuare i servizi di ristorazione sulle navi, e Terminal Traghetti srl, partecipata al 50 per cento. Nel corso del 2009 s'è perfezionata la procedura di liquidazione di Smeralda Bunker spa, il cui valore di carico era stato oggetto di svalutazione integrale nei precedenti esercizi.

¹⁵ Si tratta di Saimare spa (5,27 per cento) e Stazioni Marittime spa (2,44 per cento)

in notevole aumento nel 2008 sino a toccare gli €/mgl 90.130, diminuiscono fortemente nel 2009 e, in conseguenza degli intervenuti pagamenti da parte dello Stato, si attestano su €/mgl 16.317. Si tratta di un profilo che è stato specificamente trattato, nelle linee generali e nei suoi aspetti problematici, *nel capitolo quarto della parte prima*, cui si fa, pertanto, rinvio.

Le disponibilità liquide sono pari nel 2009 a €/mgl 1.115 (€/mgl 701 nel 2008) e sono costituite da disponibilità presso istituti bancari e da assegni, danaro e valori in cassa.

I ratei e risconti attivi sono pari a €/mgl 6.231 (1.751 nel 2008) e sono rappresentati, in prevalenza, da risconti (attivi) relativi a costi di assicurazione e per il personale, di competenza dell'esercizio 2010.

Dal lato del passivo, il patrimonio netto passa da €/mgl 357.988 del 2008 a €/mgl 344.719 e si incrementa dell'utile di esercizio del 2009 (€/mgl 9.640, in diminuzione rispetto al 2008 di €/mgl 6.595), ma flette, nei suoi valori finali, di €/mgl 13.269, per l'effetto determinante del trasferimento di tre delle quattro società controllate per un valore di €/mgl 23.432.

Il valore complessivo dei fondi per rischi ed oneri è nel 2009 pari ad €/mgl 15.356 (€/mgl 17.643 nel 2008). All'interno di questa voce, sono inseriti i fondi per imposte; per manutenzioni cicliche; per danni derivanti dal traffico; per vertenze; per ristrutturazione aziendale. I valori di maggior rilievo sono (come già nel precedente esercizio) quelli iscritti nel fondo indennizzi danni (€/mgl 5.159), che espone gli stanziamenti per fronteggiare i danni procurati durante il carico e la navigazione e altri risarcimenti per nocuenti procurati dalle navi. Tra i fondi che registrano maggiori variazioni in corso d'esercizio vi sono quelli per imposte differite e per manutenzioni cicliche, quest'ultimo finalizzato alla copertura dei costi di manutenzione periodica necessari per il mantenimento delle unità di flotta nella classe più alta. Detto fondo, il cui saldo nel 2009 è di €/mgl 4.495 (€/mgl 3.066 nel 2008), si è movimentato, in decremento, per gli utilizzi diretti per spese sostenute nell'anno, nonché per la registrazione delle differenze positive in chiusura di cicli pluriennali di manutenzione (€/mgl 2.984) e, in aumento, per gli accantonamenti determinati nell'esercizio sulla base delle previsioni tecniche riferite ad ogni nave (€/mgl 4.413).

La consistenza del fondo TFR è pari a €/mgl 19.151 e registra una diminuzione sul 2008 di €/mgl 2.654, cui concorre, anche, il trasferimento delle quote maturate (€/mgl 1.820) ai fondi di previdenza complementare o all'INPS, a

seconda delle opzioni espresse dai dipendenti ai sensi di quanto previsto dalla legge finanziaria per il 2007.

Dati di sintesi sull'esposizione debitoria finanziaria di Tirrenia sono già stati esposti nel capitolo sette parte prima di questa relazione, mentre per l'esposizione della situazione di Tirrenia analizzata insieme a quella della controllata, si rimanda al capitolo due della parte terza, di commento al bilancio consolidato.

Qui si deve rilevare come i debiti complessivi di Tirrenia (di natura finanziaria, commerciale, tributari e verso enti previdenziali/assistenziali) sono pari al 31.12.2009 a €/mgl 666.909¹⁶, in diminuzione di €/mgl 137.882 rispetto all'esercizio precedente.

L'indebitamento della società verso il sistema bancario è costituito da debiti a breve per €/mgl 253.610 (277.348 nel 2008) e da debiti a medio/lungo termine per €/mgl 189.091 (317.174 nel 2008). È, poi, a breve termine, per un ammontare complessivo di €/mgl 37.898 (46.039 nel 2008) l'esposizione della società nei confronti di istituti di *factoring*, tra cui, il debito di importo più rilevante concerne finanziamenti relativi all'operazione di anticipazione dei crediti verso lo Stato per rapporti di convenzione.

Nel complesso, dunque, l'indebitamento di Tirrenia nei confronti del sistema bancario si attesta sull'importo, pur consistente, di €/mgl 480.599, ma inferiore a quello del 2008 per €/mgl 159.962.

Riferisce la società che tutte le operazioni d'indebitamento a medio/lungo termine sono garantite da ipoteca iscritta su unità della flotta e sugli immobili di Napoli e Venezia.

Va, infine, posto in evidenza come alla flessione della voce "debiti verso imprese controllate" (€/mgl 43.199 nel 2008, €/mgl 7 nel 2009) corrisponda l'incremento di quella "altri debiti" (€/mgl 10.737 nel 2008, €/mgl 59.157 nel 2009) prevalentemente costituita (€/mgl 49.367) da debiti di natura finanziaria verso le società Caremar, Saremar e Toremar, da saldare, secondo quanto previsto dagli accordi di programma tra Stato e regioni, entro sessanta giorni dall'avvenuta privatizzazione di Tirrenia.

Il dettaglio delle voci che compongono l'esposizione debitoria di Tirrenia è indicato nella tabella 15, insieme con le variazioni intervenute in corso d'esercizio.

¹⁶ La voce include anche, per un importo di €/mgl 10.161, il valore di biglietti passeggeri per viaggi da effettuare nell'esercizio successivo, nonché l'anticipo del contributo dello Stato per interventi di adeguamento di alcune navi alla normativa internazionale in materia di sicurezza (€/mgl 8.499).

Tab.15

€/mgl

DEBITI	31.12.2008	Variazioni (+/-)	31.12.2009
Debiti verso banche:			
- a medio/lungo termine	317.174	-128.083	189.091
- a breve termine	277.348	-23.738	253.610
Debiti verso altri finanziatori:			
- a breve termine	46.039	-8.141	37.898
Acconti	2.316	7.845	10.161
Debiti verso fornitori	31.426	8.533	39.959
Debiti verso imprese controllate	43.199	-43.192	7
Debiti verso imprese collegate	1.691	754	2.445
Debiti verso controllanti	71.620	584	72.204
Debiti tributari	2.272	-806	1.466
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	968	-56	912
Altri debiti:			
- verso il personale	6.269	-77	6.192
- verso agenti/uffici viaggio	1.153	-202	951
- per depositi cauzionali	1.847	-48	1.799
- verso società regionali	-	49.367	49.367
- altri	1.469	-622	847
Totale	804.791	-137.882	666.909

I ratei e risconti passivi, in misura prevalente costituiti da risconti per proventi di contributi di credito navale, pari nel 2008 €/mgl 8.022, si attestano nel 2009 a €/mgl 4.285.

I conti d'ordine sono di €/mgl 29.478 (36.184 nel 2008) ed includono, tra l'altro, l'importo delle fidejussioni e delle lettere di *patronage* rilasciate da Tirrenia nell'interesse delle controllate.

5. Il conto economico

La tabella 16 espone i valori delle principali voci iscritte nel conto economico del 2009 di Tirrenia, poste a raffronto con l'esercizio precedente.

Tab.16

euro

	2008	2009
VALORE DELLA PRODUZIONE	403.290.807	334.534.890
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	279.717.702	229.470.071
Altri ricavi e proventi	123.573.105	105.064.819
COSTI DELLA PRODUZIONE	362.554.972	305.557.693
Per ricambi ed altri materiali di manutenzione e consumo	114.356.463	76.491.172
Per servizi	121.297.050	117.046.810
Per godimento di beni di terzi	1.534.500	1.409.912
Per il personale	68.422.388	62.392.962
Ammortamenti e svalutazioni	49.412.443	40.635.298
Variazioni delle rimanenze di ricambi generici, materiali di manutenzione e di consumo	492.242	670.757
Accantonamenti per rischi	3.171.027	1.271.591
Altri accantonamenti	2.298.546	4.877.441
Oneri diversi di gestione	1.570.313	761.750
Differenza tra valore e costi della produzione	40.735.835	28.977.197
PROVENTI E ONERI FINANZIARI	-22.489.677	-17.653.709
Proventi da partecipazioni	8.573.800	1.251.800
Altri proventi finanziari	5.808.425	3.692.633
Interessi ed altri oneri finanziari	-36.867.473	-22.590.228
Utili e perdite su cambi	-4.429	-7.914
RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	12.225	18.507
Rivalutazioni di partecipazioni	12.225	18.507
PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	-1.911.870	-710.997
Proventi straordinari	1.270.954	2.034.330
Oneri straordinari	-3.182.824	-2.745.327
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	16.346.513	10.630.998
Imposte sul reddito dell'esercizio	111.136	990.871
UTILE D'ESERCIZIO	16.235.377	9.640.127

L'andamento del valore della produzione (che passa dagli €/mgl 403.291 del 2008 agli €/mgl 334.535 del 2009) è essenzialmente influenzato da due principali fattori, entrambi di segno negativo, che mette conto evidenziare e che determinano il saldo finale, in flessione per €/mgl 68.756.

Il primo è costituito dal decremento dei ricavi dei noli marittimi e altre prestazioni (dei quali già nella relazione sul 2008 era stata segnalata la flessione sull'esercizio precedente per €/mgl 12.088) che segnano tra il 2008 (€/mgl 279.406) e il 2009 (€/mgl 229.291) una diminuzione di €/mgl 50.115. Questa ulteriore flessione, interessa tanto "l'area Sardegna" - che, nel 2009, incide sul totale per il 73,2 per cento - con riguardo sia ai noli (€/mgl -22.827), sia ai diritti di prenotazione (€/mgl -572), sia alla ristorazione e altri proventi (€/mgl -571), quanto i ricavi delle altre aree di collegamento i cui valori (sostanzialmente stabili nel 2008 sul 2007) decrescono, anch'essi, sensibilmente (€/mgl -26.145¹⁷).

Il secondo fattore, decisivo ai fini del decremento del valore della produzione, è costituito dal corrispettivo 2009 per i servizi in convenzione (il cui importo è quello di maggior rilievo della voce "altri ricavi e proventi"), che passa dagli €/mgl 101.576 del 2008, agli €/mgl 80.010 del 2009, con una diminuzione pari al 21,2 per cento.

Nella prima parte di questa relazione s'è riferito, pur in linea generale, sui meccanismi che regolano la sovvenzione di equilibrio riconosciuta dallo Stato a Tirrenia (e alle società controllate) e sui profili finanziari che derivano dall'applicazione della convenzione negli anni più recenti. Giova ripetere come tale importo è determinato quale risultante della differenza tra i ricavi del traffico e i costi del servizio, questi ultimi calcolati in conformità a precisi parametri di spesa, ed è finalizzato all'equilibrio nella gestione dei servizi. Con riguardo al 2009 è da dire che al più contenuto valore della sovvenzione dell'anno (su cui hanno influito fattori diversi e, tra questi, la riduzione dei costi di carburante) - rispetto al forte "balzo in avanti" dell'importo del 2008 (il più elevato dei cinque anni precedenti) - la società è pervenuta pur in presenza di un quadro di mercato molto complesso, determinato da una generale fase congiunturale recessiva e da una concorrenza sempre molto forte nei periodi dell'alta stagione.

L'andamento decrescente dei costi della produzione (€/mgl 362.555 nel 2008, €/mgl 305.558 nel 2009, con una diminuzione pari al 15,7 per cento) è determinato, in misura significativa, dai minori costi per l'acquisto di beni, soprattutto da riferire alle spese per combustibile e lubrificanti delle navi che segnano una diminuzione di €/mgl 33.254.

Si contraggono anche i costi per servizi che passano da €/mgl 121.297 del 2008, alle €/mgl 117.047 del 2009, il cui dettaglio è riportato nella tabella 17.

¹⁷ Nella relazione al bilancio 2009 Tirrenia sottolinea come su tale andamento, da riferire a un contesto congiunturale e di mercato sfavorevole, abbiano anche inciso i ritardi nell'acquisizione delle autorizzazioni ministeriali all'avvio delle attività di prevendita dei biglietti e alla gestione fuori convenzione, per il periodo estivo, delle tratte Genova-Porto Torres e Civitavecchia-Olbia.

Tab.17

€/mgl

COSTI PER SERVIZI	2008	2009
Spese di acquisizione e traffico	56.852	53.535
Pubblicità	1.984	1.704
Spese portuali nave	18.153	17.202
Servizio camera	3.094	2.080
Manutenzione	17.472	19.506
Assicurazione navi ed attrezzature	9.826	10.658
Spese di amministrazione e diverse	7.779	6.604
Altri	6.137	5.758
Totale	121.297	117.047

Si rimanda al capitolo sei della parte prima per un commento sui costi per il personale. Qui è sufficiente ricordare come questa voce segni una diminuzione, tra il 2008 e il 2009, pari all'8,8 per cento, che deriva in larga misura dalla riduzione numerica del personale dipendente.

Ugualmente in diminuzione è la voce "ammortamenti e svalutazioni" pari nel 2009 a €/mgl 40.635 (€/mgl 49.412 nel 2008).

La gestione caratteristica di Tirrenia chiude in positivo per €/mgl 28.977, con una diminuzione sul 2008 di €/mgl 11.759.

L'utile di esercizio – pari nel 2008 a €/mgl 16.235 – si riduce nel 2009 a €/mgl 9.640, per l'andamento della gestione caratteristica, i cui effetti trovano parziale compensazione in un miglioramento del saldi (che restano negativi) tra proventi e oneri finanziari e tra proventi e oneri straordinari.

Le tabelle 18 e 19 danno conto delle poste principali della voce "proventi e oneri finanziari" e indicano, rispettivamente, le somme introitate e quelle corrisposte dalla società per interessi, commissioni bancarie e altri proventi/oneri.

Tab.18

€/mgl

Interessi e commissioni da altri e proventi vari	2008	2009
Interessi da conti correnti bancari	3	2
Proventi da operazioni di <i>interest rate swap</i>	257	77
Altri:		
- contributi di credito navale	4.012	3.059
- interessi su crediti d'imposta	152	76
- altri	176	178
Totale	4.600	3.392

Come più analiticamente esposto nella relazione sul bilancio 2008, i proventi da operazione di *interest rate swap* conseguono a un contratto di *swap* a copertura dal rischio di aumento dei tassi d'interesse collegato a un'operazione di finanziamento a medio/lungo termine. Il finanziamento e lo strumento derivato si sono estinti nel 2009.

Tab.19

€/mgl

Interessi e commissioni ad altri ed oneri vari	2008	2009
Interessi e commissioni corrisposti a banche su debiti a m/lungo termine	17.858	12.366
Interessi corrisposti a banche su debiti a breve	12.530	5.982
Interessi e commissioni corrisposti a altri finanziatori su debiti a breve	1.248	1.143
Interessi corrisposti a soc. regionali (ex controllate)	-	1.586
Interessi diversi	13	21
Totale	31.649	21.098

Da rilevare l'importo, in forte diminuzione, ma sempre rilevante, della spesa per interessi passivi alle banche, che si attesta nel 2009 su €/mgl 19.491 (€/mgl 31.636 nel 2008).

PARTE TERZA

1. Il bilancio consolidato del Gruppo Tirrenia. Informazioni generali

Come il bilancio della società Capogruppo, anche il bilancio consolidato di Tirrenia con la controllata Siremar, è redatto in conformità alla normativa civilistica, nonché in attuazione dei principi del d.lgs. n. 127/1991 in materia di consolidamento.

La revisione contabile del bilancio è affidata ad una società esterna, la medesima che svolge analoghi compiti per Tirrenia.

Il bilancio consolidato 2009 è stato approvato dall'Assemblea degli azionisti il 30 aprile 2010, previa relazione della società di revisione, che ha ritenuto il documento conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione, chiaro e idoneo a rappresentare in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico del Gruppo. Parere favorevole è stato espresso anche dal Collegio sindacale che ha osservato, anch'esso, come il bilancio sia stato redatto in ossequio alle disposizioni vigenti in materia e sia conforme allo Statuto e agli indirizzi assunti dal Consiglio di Amministrazione.

A seguito del trasferimento, avvenuto in corso di esercizio, delle società Caremar, Saremar e Toremar alle regioni di rispettiva pertinenza territoriale, queste imprese sono state escluse dall'area di consolidamento al 31 dicembre 2009. I prospetti "cons.1" e "cons.2" mostrano lo stato patrimoniale e il conto consolidato *pro-forma* al 31 dicembre 2008, esposti in nota integrativa e redatti eliminando dalle risultanze del bilancio consolidato i valori relativi alle società controllate uscite dall'area di consolidamento.

cons.1

€/mgl

STATO PATRIMONIALE	31/12/2008			31/12/2009
	Bilancio consolidato	Variaz. Area Consolidam.	Consolidato pro-forma	Bilancio consolidato
ATTIVO				
A) Crediti v/soci per versamenti	-	-	-	-
B) Immobilizzazioni				
Immobilizzazioni immateriali	5.089	-42	5.047	3.181
Immobilizzazioni materiali	1.053.501	-39.034	1.014.467	975.321
Immobilizzazioni finanziarie	9.807	-193	9.614	7.911
C) Attivo circolante				
Rimanenze	26.884	-836	26.048	24.526
Crediti	249.980	-27.154	222.826	100.534
Disponibilità liquide	1.345	-639	706	6.279
D) Ratei e risconti	3.134	-512	2.622	7.578
Totale attivo	1.349.740	-68.410	1.281.330	1.125.330
PASSIVO				
A) Patrimonio Netto				
Capitale sociale	108.360	-	108.360	108.360
Riserve	229.147	-20.096	209.051	224.423
Utile (perdita) dell'esercizio	14.738	112	14.850	10.950
B) Fondi per rischi e oneri	32.715	-9.894	22.821	21.182
C) Trattamento fine rapporto lavoro	36.499	-8.803	27.696	24.767
D) Debiti	920.253	-29.723	890.530	731.363
E) Ratei e risconti	8.028	-6	8.022	4.285
Totale passivo	1.349.740	-68.410	1.281.330	1.125.330
CONTI D'ORDINE	4.825	3.523	8.348	6.697

cons. 2

€/mgl

CONTO ECONOMICO	esercizio 2008			eserc.2009
	Bilancio consolidato	Variaz. Area Consolidam.	Consolidato pro-forma	Bilancio consolidato
A) Valore della produzione	634.365	-127.501	506.864	426.163
B) Costi della produzione	-571.146	117.711	-453.435	-385.192
C) Proventi e oneri finanziari	-36.685	4.867	-31.818	-21.036
D) Rettifiche valore attività finanziarie	210	-	210	279
E) Proventi e oneri straordinari	-3.619	334	-3.285	-4.532
Risultato prima delle imposte	23.125	-4.589	18.536	15.682
Imposte sul reddito dell'esercizio	-8.387	4.701	-3.686	-4.732
Utile (perdita) dell'esercizio	14.738	112	14.850	10.950

Quanto ai criteri di valutazione adottati per la redazione del bilancio, essi non hanno subito modificazioni rispetto a quelli applicati nei precedenti esercizi. Come già posto in evidenza con riguardo al bilancio della Capogruppo, per effetto di quanto disposto dall'art. 19-ter della legge n. 166/2009, per cui il trasferimento delle società controllate non ha riflessi economici, ma soltanto di carattere patrimoniale, è stata iscritta nel patrimonio netto consolidato una posta negativa che riflette gli effetti della cancellazione dei valori patrimoniali delle società uscite dall'area di consolidamento.

2. Lo stato patrimoniale consolidato

I principali dati dello stato patrimoniale consolidato redatto secondo i principi civilistici, quali derivano dalla gestione 2009 della società Capogruppo e della controllata Siremar, sono esposti nella tabella 20. Per quanto riferito anche nel precedente capitolo, il confronto con i dati dell'esercizio 2008 non è omogeneo tenuto conto della diversa area di consolidamento degli esercizi in parola. Delle principali variazioni a ciò connesse viene, comunque, dato atto nel corso dell'esposizione.

Tab.20

€/mgl

ATTIVO	2008	2009
IMMOBILIZZAZIONI		
immateriali	5.089	3.181
materiali	1.053.501	975.321
finanziarie	9.807	7.911
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	1.068.397	986.413
ATTIVO CIRCOLANTE		
rimanenze	26.884	24.526
crediti	249.980	100.534
disponibilità liquide	1.345	6.279
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	278.209	131.339
RATEI E RISCONTI	3.134	7.578
TOTALE ATTIVO	1.349.740	1.125.330
PASSIVO	2008	2009
PATRIMONIO NETTO		
Capitale	108.360	108.360
riserva legale	10.541	11.353
altre riserve	118.901	119.362
<i>trasferimento soc. regionali</i>	-	-20.034
utili portati a nuovo	99.706	113.742
utili dell'esercizio	14.738	10.950
TOTALE PATRIMONIO NETTO	352.245	343.733
FONDI PER RISCHI E ONERI	32.715	21.182
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	36.499	24.767
DEBITI	920.253	731.363
RATEI E RISCONTI	8.028	4.285
TOTALE PASSIVO	1.349.740	1.125.330
CONTI D'ORDINE	4.825	6.697

Il totale delle immobilizzazioni decresce da €/mgl 1.068.397 del 2008, agli €/mgl 986.413 dell'esercizio 2009. L'evidenza delle complessive variazioni, nel periodo, delle immobilizzazioni immateriali, materiali e finanziarie è riportata nella tabella 21.

Tab.21

€/mgl

		31.12.2008	Saldo variazioni (-) (+)*	ammortamenti (-)	31.12.2009
Imm. immateriali		5.089	+854	2.762	3.181
Imm. materiali		1.053.501	-37.826	40.354	975.321
Imm. finanziarie	partecipazioni	1.490	+279	-	1.769
	crediti verso altri	8.317	- 2.175		6.142
totale		1.068.397	-38.868	43.116	986.413

* Questo saldo esprime oltre agli effetti delle variazioni dell'area di consolidamento: 1) per le immobilizzazioni immateriali: acquisti, alienazioni e altre variazioni di cespiti; 2) per quelle materiali: acquisti, riclassificazioni, alienazioni e rivalutazione di cespiti; 3) per le immobilizzazioni finanziarie: gli effetti delle operazioni di rivalutazione; 4) per i crediti verso altri: i rimborsi d'esercizio.

Il cespite di maggiore rilievo della voce immobilizzazioni materiali è costituito dalle unità navali che compongono la flotta (93,8 per cento del totale), sulla maggioranza delle quali sono iscritte ipoteche, a garanzia dei finanziamenti ottenuti dagli Istituti di credito. Le variazioni del 2009 della voce "impianti e macchinario" – costituita, appunto, dal valore della flotta - sono da ricondurre oltre che alla dinamica degli ammortamenti, agli effetti della variazione dell'area di consolidamento, mentre nel saldo finale del 2009 (€/mgl 914.615) è compreso il valore delle navi destinate alla vendita (per €/mgl 173.558¹⁸).

Il valore delle partecipazioni, pari nel complesso ad €/mgl 1.769 (1.490 nel 2008), è dato dalla partecipazione della Capogruppo in "imprese collegate", valutate con il metodo del patrimonio netto, e "altre imprese", valutate al costo d'acquisto¹⁹. I valori finali del 2009 sono di €/mgl 1.446 per le collegate (con un maggior valore di €/mgl 1.120, rispetto a quello di carico) e di €/mgl 323 per le altre imprese.

¹⁸ Come già precisato con riguardo alla Capogruppo, questo valore riflette quello di libro, mentre il valore di mercato, stimato al 31.12.2009 in €/mgl 105.400, comporta una differenza di €/mgl 68.158, da recuperare per effetto dei meccanismi di copertura delle perdite patrimoniali previsti dalle convenzioni ancora vigenti con lo Stato.

¹⁹ Per i riferimenti circa la partecipazione di Tirrenia in imprese collegate e altre imprese, si fa rinvio al commento allo stato patrimoniale della società.

I crediti delle immobilizzazioni finanziarie sono, come già per Tirrenia, in larga misura rappresentati dalle somme dovute dallo Stato per contributi di credito navale che al 31.12.2009 ammontano, al netto delle rate incassate, a €/mgl 5.985.

L'attivo circolante passa dagli €/mgl 278.209 del 2008, agli €/mgl 132.090 del 2009. In quest'ambito, la voce di maggior rilievo è costituita dai crediti, della cui composizione dà conto la tabella 22 di raffronto dei dati del 2008 e del 2009, esposti al netto del fondo svalutazione crediti e delle connesse variazioni d'esercizio e tenuto conto degli effetti derivanti dalla variazione dell'area di consolidamento.

Tab.22

€/mgl

Crediti attivo circolante	31.12.2008	31.12.2009
verso clienti	46.120	41.427
verso imprese collegate	1.612	641
tributari e per imposte anticipate	29.320	26.764
verso altri	172.928	31.702
Totale	249.980	100.534

Il decremento del complesso dei crediti (€/mgl 149.446) è, analogamente a quanto osservato per Tirrenia, da ricondurre in misura del tutto prevalente alla diminuzione dell'importo dei "crediti verso altri" in cui sono iscritti i crediti verso lo Stato per contributi. Questi ultimi, che nel 2008 erano cresciuti sino €/mgl 150.395, si riducono fortemente a fine 2009 e si attestano su €/mgl 16.864.

Le disponibilità liquide sono pari nel 2009 a €/mgl 6.279 (€/mgl 1.345 nel 2008) e sono costituite da disponibilità presso Istituti bancari e da assegni, danaro e valori in cassa.

I ratei e risconti attivi sono pari a €/mgl 7.578 (3.134 nel 2008) e sono costituiti, in prevalenza, da risconti relativi a costi di produzione di competenza dell'esercizio 2009.

Dal lato del passivo, il patrimonio netto passa da €/mgl 352.245 del 2008 a €/mgl 343.733 e si incrementa dell'utile di esercizio del 2009 (€/mgl 10.950, in diminuzione rispetto al 2008 di €/mgl 3.788), ma flette, nei suoi valori finali, di

€/mgl 8.512, per l'effetto determinante del trasferimento di tre delle quattro società controllate per un valore (negativo) di €/mgl 20.034. Ove si considerino gli effetti sul 2008 derivanti dal "deconsolidamento" delle tre società trasferite, il patrimonio netto è pari a fine esercizio a €/mgl 332.260 e, conseguentemente, nel 2009 s'incrementa per €/mgl 11.472.

La tabella 23 - riportata nella nota integrativa al bilancio consolidato - espone il raccordo tra il patrimonio netto e il risultato di esercizio di Tirrenia e il risultato di esercizio e patrimonio netto consolidato.

Tab.23

(€/mgl)

Raccordo tra patrimonio netto e risultato d'esercizio della controllante e patrimonio netto e risultato d'esercizio consolidato	Esercizio 2008		Esercizio 2009	
	Patrimonio netto	Risultato d'esercizio	Patrimonio netto	Risultato d'esercizio
Tirrenia di navigazione S.p.A	357.988	16.235	344.719	9.640
Eliminazione valore di carico iniziale delle partecipazioni consolidate	-47.056	-	-23.624	-
Patrimoni netti e risultati delle partecipazioni consolidate	50.579	5.522	23.243	1.095
Eliminazione dei dividendi delle controllate	-8.542	-8.542	-1.041	-1.041
Eliminazione effetti incorporazione Adriatica	-2.386	252	-2.436	-50
Rivalutazione delle immobilizzazioni	4.451	-649	3.725	-581
Iscrizione del <i>badwill</i>	-3.295	1.695	-1.623	1.623
Eliminazione delle operazioni infragruppo	-354	27	-350	4
Effetto della valutazione delle società collegate al patrimonio netto	860	198	1.120	260
Bilancio consolidato	352.245	14.738	343.733	10.950

Il valore complessivo dei fondi per rischi ed oneri è nel 2009 pari ad €/mgl 21.182 (€/mgl 32.715 nel 2008). All'interno di questa voce, sono inseriti i fondi per imposte (€/mgl 1.491); per consolidamento rischi e oneri futuri (€/mgl 1.623); per manutenzioni cicliche (€/mgl 8.417); per danni derivanti dal traffico (€/mgl 5.159); per vertenze di lavoro (€/mgl 4.194).

È utile specificare come il fondo di consolidamento per rischi e oneri futuri, costituito in sede di acquisizione di nuove partecipazioni per rilevare il *badwill* determinato dal valutatore, si movimenta in ragione dell'accreditamento al conto economico di quote costanti, a partire dall'esercizio in cui è stato effettuato l'acquisto, in base al periodo di ripetitività del minor reddito stimato in perizia.

Tra i fondi che registrano maggiori variazioni in corso d'esercizio v'è quello per manutenzioni cicliche, finalizzato alla copertura dei costi di manutenzione periodica

necessari per il mantenimento delle unità di flotta nella classe più alta. Esso, il cui saldo nel 2009 è, come già detto, di €/mgl 8.417 (€/mgl 9.427 nel 2008), si è movimentato (oltre che per gli effetti delle variazioni nell'area di consolidamento: €/mgl -4.679), in decremento, per gli utilizzi diretti per spese sostenute nell'anno (€/mgl 5.262) e, in aumento, per gli accantonamenti determinati nell'esercizio sulla base delle previsioni tecniche riferite ad ogni nave (€/mgl 8.931).

La consistenza del fondo TFR è pari a €/mgl 24.767 e registra una diminuzione sul 2008 di €/mgl 11.732, cui concorre, anche, il trasferimento delle quote maturate (€/mgl 2.336) ai fondi di previdenza complementare o al fondo tesoreria INPS, a seconda delle opzioni espresse dai dipendenti, ai sensi di quanto previsto dalla legge finanziaria per il 2007.

Dati di sintesi sull'esposizione debitoria finanziaria del Gruppo sono già stati esposti nel capitolo sette parte prima di questa relazione, come pure sono stati forniti dati e informazioni sul punto, a commento della situazione patrimoniale di Tirrenia. Questi ultimi, in particolare, ove integralmente riferibili al "consolidato", non vengono ulteriormente illustrati.

Qui si deve rilevare come i debiti complessivi (di natura finanziaria, commerciale, tributari e verso enti previdenziali/assistenziali) sono pari al 31.12.2009 a €/mgl 731.363²⁰, in diminuzione di €/mgl 159.168 rispetto all'esercizio precedente, a parità di area di consolidamento.

L'indebitamento del Gruppo verso il sistema bancario è costituito da debiti a breve per €/mgl 267.751 (311.571 nel 2008) e da debiti a medio/lungo termine per €/mgl 212.700 (349.968 nel 2008). È, poi, a breve termine, per un ammontare complessivo di €/mgl 37.898 (97.249 nel 2008) l'esposizione del Gruppo nei confronti di istituti di *factoring*, tra cui, il debito di importo più rilevante, concerne finanziamenti relativi all'operazione di anticipazione dei crediti verso lo Stato per rapporti di convenzione.

La tabella 24 espone l'andamento del debito nei confronti del settore bancario tra gli anni 2005-2009, la sua composizione e i relativi oneri per interessi e commissioni bancarie, quali risultano dalle iscrizioni nel conto economico.

²⁰ L'importo include 15,2 milioni relativi ad acconti per biglietti venduti per viaggi da effettuare nell'esercizio successivo, nonché l'anticipo del contributo dello Stato per interventi di adeguamento di alcune navi alla normativa internazionale in materia di sicurezza (13,6 milioni).

Tab.24

€/mgl

anno	a)medio/lungo termine	b)breve termine	c)anticipazioni dei corrispettivi di servizio pubblico e di altri crediti	totale a)+b)+c)	di cui Tirrenia	interessi + commissioni corrisposti nell'anno
2005	569.178	229.029	72.357	870.564	712.980	33.094
2006	587.851	225.629	82.515	895.995	758.223	37.503
2007	464.860	266.999	15.419	747.268	688.755	40.365
2008	349.968	311.571	97.249	758.788	640.561	37.750
2008*	346.869	291.054	73.241	711.164	640.561	36.791
2009	212.700	267.751	37.898	518.349	480.599	21.545

*con effetti deconsolidamento delle società trasferite

Tra gli altri debiti di una qualche consistenza, v'è quello (a breve) nei confronti della controllante Fintecna in prevalenza costituito da un finanziamento di €/mgl 70.035, regolato ad un tasso in linea con quelli di mercato, nonché debiti commerciali, sempre a breve termine, per €/mgl 75.296.

I ratei e risconti passivi, in misura prevalente costituiti da risconti per proventi di contributi di credito navale, pari nel 2008 €/mgl 8.028, si attestano nel 2009 a €/mgl 4.285.

I conti d'ordine sono di €/mgl 6.696 (4.825 nel 2008) ed includono, in prevalenza, l'ammontare residuo di mutui contratti a carico dello Stato.

3. Il conto economico consolidato

- La tabella 25 espone i valori delle principali voci iscritte nel conto economico del 2009 del Gruppo, poste a raffronto con l'esercizio precedente. Come già posto in evidenza con riguardo allo stato patrimoniale, il raffronto tra i valori degli esercizi in parola sconta la differenza tra le aree di consolidamento tra l'uno e l'altro esercizio. Delle principali variazioni a ciò connesse viene, comunque, dato atto nel corso dell'esposizione.

Tab.25

€/mgl

	2008	2009
VALORE DELLA PRODUZIONE	634.365	426.163
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	365.059	250.243
Altri ricavi e proventi	269.306	175.920
COSTI DELLA PRODUZIONE	571.146	385.192
Per ricambi ed altri materiali di manutenzione e consumo	178.305	94.607
Per servizi	171.532	142.266
Per godimento di beni di terzi	3.128	1.782
Per il personale	136.998	86.185
Ammortamenti e svalutazioni	60.551	46.226
Variazioni delle rimanenze di ricambi generici, materiali di manutenzione e di consumo	754	622
Accantonamenti per rischi	3.571	1.372
Altri accantonamenti	10.158	9.396
Oneri diversi di gestione	6.149	2.736
Differenza tra valore e costi della produzione	63.219	40.971
PROVENTI E ONERI FINANZIARI	-36.685	-21.036
Proventi da partecipazioni	32	211
Altri proventi finanziari	4.665	3.401
Interessi ed altri oneri finanziari	-41.378	-24.640
Utili e perdite su cambi	-4	-8
RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	210	279
Rivalutazioni di partecipazioni	210	279
PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	-3.619	-4.532
Proventi straordinari	1.452	2.773
Oneri straordinari	-5.071	-7.305
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	23.125	15.682
Imposte sul reddito dell'esercizio	-8.387	-4.732
UTILE D'ESERCIZIO	14.738	10.950

L'andamento del valore della produzione - che passa dagli €/mgl 634.365 del 2008 (€/mgl 506.864 nel consolidato "pro forma"²¹), agli €/mgl del 426.163 del 2009 - segue, nel 2009, un percorso analogo a quello che ha contraddistinto la Capogruppo ed è riconducibile all'effetto congiunto di due fattori.

L'uno è la diminuzione dei ricavi dei noli marittimi e altre prestazioni che segnano tra il 2008 (€/mgl 365.059) e il 2009 (€/mgl 250.243) una diminuzione di €/mgl 114.816. Ove, poi, si considerino i ricavi del 2008 "deconsolidati", la differenza tra i due esercizi è negativa per il minor importo di €/mgl 52.811; flessione da ricondurre in larga quota ai risultati negativi della Capogruppo.

Il secondo fattore, decisivo ai fini del minore valore complessivo della produzione è costituito dal corrispettivo 2009 per i servizi in convenzione (il cui importo è quello di maggior rilievo della voce "altri ricavi e proventi"), che passa dagli €/mgl 239.963 del 2008 (€/mgl 177.030 con riguardo alle compensazioni ricevute da Tirrenia e Siremar), agli €/mgl 147.019 del 2009.

L'andamento decrescente dei costi della produzione - €/mgl 571.146 nel 2008 (€/mgl 453.435 nel bilancio "pro forma"), €/mgl 385.192 nel 2009 - è determinato dall'effetto congiunto di una serie di fattori. Tra i più rilevanti è da segnalare la diminuzione dei costi per acquisti (per €/mgl 49.381 considerando il deconsolidamento delle società trasferite), in larga quota da riferire alla minor spesa per combustibili e lubrificanti. Flettono anche le spese per servizi, per godimento di beni di terzi e i costi del personale (questi ultimi si assestano nel 2009 sull'importo di €/mgl 86.185).

Per informazioni maggiormente analitiche sul personale del Gruppo e sui suoi costi si rimanda al capitolo sei della parte prima di questa relazione.

Ugualmente in diminuzione è la voce "ammortamenti e svalutazioni" pari nel 2009 a €/mgl 46.226 (€/mgl 60.551 nel 2008; 56.246, con gli effetti del deconsolidamento).

La gestione caratteristica del Gruppo chiude in positivo per €/mgl 40.971, in flessione sul 2008 per €/mgl 22.248 e per €/mgl 12.458 avuto riguardo al saldo del bilancio "pro forma".

L'utile di esercizio - pari nel 2008 a €/mgl 14.738 (€/mgl 14.850 nel bilancio "pro forma") - decresce nel 2009 ed è pari a €/mgl 10.950, per l'effetto congiunto della flessione del saldo positivo della gestione caratteristica, parzialmente controbilanciato dal miglioramento del saldo (che rimane, comunque, negativo) dei proventi e oneri finanziari.

²¹ Il consolidato "pro forma", come già ricordato, espone i valori di bilancio al 31 dicembre 2008 riferiti ad un area di consolidamento che comprende la capogruppo e la sola Siremar.

Le tabelle 26 e 27 danno conto delle poste principali della voce "proventi e oneri finanziari" e indicano, rispettivamente, le somme introitate e quelle corrisposte dalla società per interessi, commissioni bancarie e altri proventi/oneri.

Tab.26

€/mgl

Altri proventi finanziari	2008*	2009
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	-	-
Interessi e commissioni da imprese collegate	21 [21]	4
Interessi e commissioni da altri e proventi vari:		
- interessi da banche	280 [263]	83
- contributi di credito navale	4.023 [4.023]	3.060
- altri	341 [341]	254
	4.665 [4.648]	3.401

*In parentesi quadra sono indicati i valori che tengono conto degli effetti del deconsolidamento

Tab.27

€/mgl

Interessi ed altri oneri finanziari	2008*	2009
Interessi e commissioni a controllanti	3.579 [3.770]	1.476
Interessi e commissioni ad altri ed oneri vari:		
- interessi e commissioni a banche per debiti a breve	13.669 [12.710]	6.312
- interessi e commissioni a banche per debiti a medio/lungo	19.811 [19.811]	13.588
- interessi e commissioni ad altri finanziatori per debiti a breve	4.270 [4.270]	1.645
- altri	49 [34]	1.619
	41.378 [40.595]	24.640

*In parentesi quadra sono indicati i valori che tengono conto degli effetti del deconsolidamento

PARTE QUARTA

Introduzione

Sono riportate, a seguire, sintetiche informazioni sui principali dati economico-patrimoniali che hanno contraddistinto, nel 2009, la gestione della società regionale Siremar che, con Tirrenia, costituisce il Gruppo di Navigazione (dopo il trasferimento, avvenuto in corso di esercizio, delle società Caremar, Saremar e Toremar) e che appaiono utili a dare completezza agli andamenti gestionali quali emergono dai documenti di bilancio della società *leader* e da quelli consolidati.

Per Siremar il sistema di *governance* è articolato in un Consiglio di Amministrazione composto da cinque membri, che (ove non vi abbia provveduto l'azionista), eleggono, nel proprio ambito, un presidente.

Attribuzioni e poteri sono conferiti dal Consiglio a un amministratore delegato. Il collegio sindacale si compone, nel 2009, di cinque membri effettivi e due supplenti, tutti indipendenti. Con modifica statutaria approvata nel 2010, la composizione del Collegio è stata rideterminata in tre membri effettivi e due supplenti.

I compiti di controllo contabile e di revisione del bilancio sono affidati a una società di revisione. Tutte le società adottano il modello di organizzazione di cui al d.lvo n. 231/2001 e hanno costituito l'organismo di vigilanza, formato da due soggetti esterni all'azienda, che vigilano anche sul rispetto del codice etico.

1. Sicilia Regionale Marittima – Siremar spa assicura, in regime di convenzione con lo Stato, i collegamenti da Milazzo per le isole Eolie, da Trapani verso le Egadi e l'isola di Pantelleria, da Palermo per l'isola di Ustica, da Porto Empedocle verso le isole Pelagie.

La flotta della società è composta da 19 unità, di cui 7 traghetti tradizionali, 3 traghetti veloci e 9 aliscafi.

Siremar ha impiegato complessivamente, nel 2009, 369 unità di personale a tempo indeterminato (329 marittimi e 40 amministrativi), con una diminuzione di 12 unità rispetto al 2008. Sono stati, inoltre, imbarcati, con rapporto di lavoro a tempo determinato, 113 marittimi (115 nel 2008).

Il costo per il personale è stato pari a €/mgl 23.791, con una diminuzione rispetto al 2009 di €/mgl 432 sull'esercizio precedente.

Il risultato della gestione caratteristica (valore della produzione detratti i costi della produzione) è pari a €/mgl 10.867, con una flessione sul 2008 di €/mgl 573.

In particolare, il valore della produzione è di €/mgl 91.912 (103.308 nel 2008), costituito quanto a €/mgl 20.824 da noli marittimi e proventi diversi, quanto a €/mgl 67.009 dal corrispettivo per i servizi svolti in convenzione e quanto a €/mgl 4.078 da altri proventi e contributi.

I costi della produzione passano da €/mgl 91.867 del 2008 a €/mgl 81.044 del 2009, con un decremento di €/mgl 10.823, riconducibile in larga quota alla diminuzione del costo del combustibile e dei lubrificanti per le navi.

Dei principali risultati economici, patrimoniali e finanziari di Siremar, esposti secondo i criteri di riclassificazione desunti dai documenti di bilancio della società, si dà conto nella tabella 28.

Tab.28 SIREMAR

€/mgl

	2008	2009
economici		
Valore della produzione tipica	99.954	88.931
Margine operativo lordo	19.532	19.575
Risultato operativo	11.439	10.867
Utile del periodo	1.532	1.095
patrimoniali		
Capitale investito	118.156	65.943
<i>Capitale proprio</i>	<i>26.589</i>	<i>23.243</i>
<i>Indebitamento finanziario (a+b-c):</i>	<i>91.567</i>	<i>42.700</i>
<i>(a) a medio lungo termine</i>	<i>29.694</i>	<i>23.608</i>
<i>(b) a breve</i>	<i>61.877</i>	<i>24.263</i>
<i>(c) disponibilità e crediti a breve</i>	<i>(4)</i>	<i>(5.171)</i>
finanziari		
Ind. fin. netto iniziale a breve	(49.190)	(61.873)
Flussi monetari del periodo	(12.683)	42.781
Ind. fin. netto finale a breve	(61.873)	(19.092)

Dai dati appena esposti, può evincersi come il risultato economico d'esercizio è in flessione per l'effetto principale della contrazione dei ricavi. Il patrimonio netto diminuisce di €/mgl 3.347 per effetto, di segno opposto, della distribuzione dell'utile in corso d'anno e dell'utile dell'esercizio 2009. Quanto all'esposizione debitoria della società, in prevalenza nei confronti del sistema bancario, diminuiscono sia i debiti a medio/lungo termine, sia, in modo sensibile, quelli a breve, in corrispondenza, da una parte, del pagamento delle rate dei mutui e, dall'altra, del venir meno delle esigenze finanziarie conseguenti al ritardo nell'incasso della sovvenzione di equilibrio.

Conclusioni

1. Seguendo le linee d'indirizzo già ricordate nella relazione della Corte dei conti sul 2008, è proseguita intensa nel 2009 l'azione del Governo e di Fintecna spa (società che ha il controllo del Gruppo Tirrenia ed è, a sua volta, posseduta al cento per cento dal Ministero dell'economia) per pervenire alla conclusione del processo di privatizzazione del Gruppo cabotiero, secondo i criteri e le procedure indicate nel DPCM 13 marzo 2009, nei tempi indicati dal legislatore nazionale e cioè entro il mese di settembre del 2010.

Termine, questo, stabilito dall'art. 19-ter del d.l. n. 135/2009, convertito dalla legge n. 166/2009, il cui rispetto deve necessariamente essere osservato perché a esso si collega l'adeguamento dell'ordinamento nazionale ai principi comunitari in materia di cabotaggio marittimo e di liberalizzazione delle rotte. Non può essere, infatti, trascurato che il termine del settembre 2010 va di pari passo con il venir meno delle convenzioni di servizio pubblico tra lo Stato e le società del Gruppo (stipulate nel 1989 e scadute il 31 dicembre del 2008), sulla cui proroga la Commissione Europea ha formalmente inviato all'Italia lettera di messa in mora per violazione dell'art. 4 del regolamento CEE n. 3577/92.

L'art. 19-ter dispone, poi, per limitare il commento alle norme di rilievo maggiore, il trasferimento a titolo gratuito delle società Caremar, Saremar e Toremar alle Regioni di rispettiva pertinenza territoriale e fissa i criteri sottesi alle nuove convenzioni (e ai contratti di servizio) che regoleranno gli obblighi del servizio pubblico di cabotaggio, cui deve corrispondere un impegno finanziario dello Stato nei limiti massimi fissati dallo stesso legislatore.

In attuazione di queste norme - la cui entrata in vigore è stata di pochi giorni preceduta dalla stipula tra il Governo e le regioni Campania, Lazio, Sardegna, Toscana di distinti Accordi di Programma (di contenuto pressoché analogo) che contengono il duplice impegno degli enti territoriali ad acquisire senza oneri le società marittime regionali e a bandire procedure di gara per la privatizzazione delle imprese trasferite - il 25 novembre 2009 le società Caremar, Saremar e Toremar sono uscite dal Gruppo Tirrenia di Navigazione.

Dalla medesima data, questo è quindi costituito dalla capogruppo Tirrenia e dalla società regionale Siremar, le cui modalità di dismissione, con procedura competitiva, trasparente e non discriminatoria, hanno avuto avvio con la pubblicazione il 23 dicembre 2009, da parte di Fintecna, della manifestazione d'interesse. La gara ha visto svolgersi i suoi passaggi procedurali durante tutto il primo semestre del 2010, per giungere il 28 giugno dello stesso anno - termine ultimo per la presentazione delle offerte vincolanti - alla sua fase finale, prodromica alla valutazione dell'offerta da parte del venditore e all'eventuale aggiudicazione. Delle iniziali sedici manifestazioni d'interesse, presentate da armatori e fondi di *private equity*, rimanevano in gara intorno alla metà di giugno due concorrenti, uno dei quali soltanto ha presentato l'offerta vincolante. Si tratta di "Mediterranea holding", compagine costituita dall'aggregazione di vari soggetti, pubblici e privati, che vede la quota di maggior rilievo posseduta da un soggetto pubblico, la Regione Siciliana con una partecipazione del 37 per cento.

Resta da dire che le regole dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico che vincoleranno lo Stato, da una parte, il soggetto acquirente le predette società, dall'altra, sono fissati in schemi di nuove convenzioni approvati il 10 marzo 2010 con decreto dei Ministri dell'infrastrutture e trasporti e dell'economia e finanze. È previsto che la durata delle convenzioni sia di otto anni per Tirrenia e di dodici per Siremar, con un corrispettivo per i servizi marittimi assentiti pari, rispettivamente, a 72,7 milioni e a 55,7 milioni.

Quanto, poi, all'effettivo adeguamento del nuovo assetto del cabotaggio marittimo in regime di servizio pubblico ai principi comunitari, rimane sul tappeto un profilo, in approfondimento presso la competente Commissione della Comunità, rappresentato dalla compatibilità con l'ordinamento comunitario in materia di aiuti di Stato (con precipuo riferimento ad alcuni servizi svolti da Caremar) delle compensazioni riconosciute per i servizi resi.

Si avvia, dunque, pur faticosamente a conclusione il percorso di privatizzazione delle società del Gruppo Tirrenia di Navigazione, i cui primi riferimenti normativi erano contenuti nell'art. 1, comma 998, della legge n. 296 del 2006 con la finalità di "completare il processo di liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo". A queste disposizioni hanno fatto seguito numerosi altri interventi legislativi (di cui s'è detto nella prima parte di questa relazione), sino a pervenire alle

norme contenute nell'art. 19-ter del d.l. n. 135/2009, che hanno compiutamente tentato di definire, anche negli aspetti finanziari, il delicato processo. Si tratta di un complesso di norme intese alla ricerca di un equilibrio, non facile da raggiungere, tra l'esigenza primaria di assicurare la continuità territoriale con le isole maggiori e minori della penisola, la necessità di osservare i principi dell'Unione Europea in materia di libera prestazione dei servizi, la ricerca della massima valorizzazione dei patrimoni societari, senza trascurare gli aspetti legati alla garanzia dei livelli occupazionali. Peraltro è da rimarcare come la privatizzazione di Tirrenia e Siremar – nell'ipotesi in cui trovi positiva conclusione - si avvia a tradursi nel passaggio della proprietà da una società pubblica a una compagine il cui socio di maggioranza (la Regione Siciliana) è anch'esso soggetto pubblico, mentre ugualmente complessa appare la compiuta definizione degli assetti proprietari delle società di cabotaggio cedute gratuitamente alle Regioni Campania, Toscana e Sardegna, su cui ricade l'onere di giungere alla loro privatizzazione.

In questo contesto, che non va esente da profili di incertezza e problematicità, sono sopravvenute le disposizioni contenute nell'articolo 1 del decreto legge 6 luglio 2010, n. 103, con le quali il Governo – nelle more del processo di privatizzazione di Tirrenia e Siremar – al fine di garantire la continuità del servizio pubblico di cabotaggio e di stabilizzare la situazione finanziaria di Tirrenia per il periodo strettamente necessario alla conclusione delle procedure di vendita (il cui termine ultimo, come s'è detto, è fissato al 30 settembre 2010), ha adottato alcune misure di carattere straordinario che hanno riguardo a tre principali aspetti.

Il primo attiene alla *governance* delle società: è stabilito che con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, si provveda alla nomina di un amministratore unico per ciascuna società, con conseguente decadenza degli organi di ordinaria amministrazione.

Il secondo si riferisce alle difficoltà di carattere finanziario legate all'accesso di Tirrenia e Siremar al credito a breve termine e alla loro conseguente "sofferenza" di cassa: viene, pertanto, consentito al sistema bancario di concedere alle società ulteriori finanziamenti, assegnando ai relativi crediti un regime di privilegio (equiparandoli ai crediti prededucibili) e stabilendo che essi godono della garanzia di Fintecna spa e, quindi, in definitiva, dello Stato, alle condizioni e nei limiti posti dalla Commissione europea con la comunicazione 2009/C 16/01 del 22 gennaio 2009.

Il terzo ha riguardo al regime della responsabilità degli amministratori unici, dei sindaci e del dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili. Con una

norma mutuata dal d.l. n. 134/2008 (volto a garantire la continuità aziendale di Alitalia spa), convertito in l. n. 166/2008, è disposta, per il periodo in cui restano in carica gli amministratori unici, l'esclusione della responsabilità amministrativo-contabile dei soggetti appena citati (e, negli stessi limiti, dei pubblici dipendenti e dei soggetti comunque titolari di incarichi pubblici), essendo posta a carico "esclusivamente delle società interessate" la responsabilità civile e amministrativa "per i comportamenti, gli atti e i provvedimenti posti in essere". Non può a tal proposito la Corte non rilevare come questa disposizione si configuri – come quella precedente – alla stregua di un esonero preventivo dalla responsabilità patrimoniale dei menzionati soggetti, con una deroga alla disciplina generale che configura, per i destinatari della norma, un trattamento privilegiato che non appare coerente né con gli specifici obiettivi dell'intervento legislativo, né con gli orientamenti della Corte di cassazione circa il regime delle responsabilità che gravano sugli amministratori delle società pubbliche.

Nel 2009 la sovvenzione di equilibrio alle società del Gruppo è pari a 147 milioni e registra, dunque, un'importante flessione sulla misura del 2008 pari a 177 milioni, cui hanno contribuito i minori costi per l'acquisto di carburante e lubrificanti per le navi. Contrariamente, poi, a quanto avvenuto in passato, questo importo è stato quasi integralmente erogato, a valere sul pertinente capitolo di spesa del Ministero delle infrastrutture, in corso di esercizio, il che ha comportato anche un significativo ridimensionamento dei crediti vantati a questo titolo dalle società verso lo Stato.

Un ultimo elemento, infine, merita non essere trascurato e, cioè, il peso ben diverso che il corrispettivo statale per i servizi svolti in convenzione – quale risultante della differenza tra ricavi del traffico e costi del servizio calcolati, questi ultimi, sulla base di ben definiti parametri di spesa – assume in rapporto ai ricavi propri (delle vendite e delle prestazioni) di Tirrenia e delle società regionali. Per Tirrenia, nel 2008, i ricavi propri sono stati di €/mgl 279.718, a fronte di un contributo di €/mgl 101.576; nel 2009 i due valori si attestano, rispettivamente, su €/mgl 229.470 e €/mgl 80.010.

Sul totale del valore della produzione i contributi da sovvenzione incidono all'incirca per il 25 per cento nel 2008 e il 24 per cento nel 2009.

La situazione della società Siremar mostra dati di diversa valenza: nel 2008 il totale dei ricavi propri della controllata è di €/mgl 23.455, a fronte di contributi per

€/mgl 75.454; nel 2009 i due valori si attestano, rispettivamente, su €/mgl 20.824 e 67.009. Per questa società, i contributi da sovvenzione sono pari a circa il 73,0 per cento del valore della produzione nel 2008, e a circa il 72,9 per cento nel 2009.

A livello di Gruppo, infine, il rapporto tra contributi da sovvenzione e valore complessivo della produzione si attesta nel 2009 sul 34,5 per cento.

2. Il valore iscritto in bilancio della flotta di Tirrenia – costituito da 25 unità, 9 delle quali con anzianità dalla costruzione sino a dieci anni – è pari a fine 2009 a €/mgl 823.590. In questo importo è compreso, anche, il valore delle navi destinate alla vendita, pari a €/mgl 166.886

Rilevante, pur se in netta flessione rispetto al 2008, è l'esposizione debitoria della società nei confronti, soprattutto, del sistema bancario. Si tratta di debiti di natura finanziaria che ammontano complessivamente a €/mgl 442.710 (€/mgl 594.522 nel 2008), e che, per €/mgl 189.091, trovano la propria origine nella residua quota di mutui stipulati per l'ammodernamento della flotta e per €/mgl 253.610 sono a breve termine.

Sono, inoltre a breve termine, i debiti assunti dalla società per fare fronte alle esigenze di cassa e relativi a operazioni di anticipazione di crediti vantati soprattutto verso lo Stato, pari a €/mgl 37.898.

Tirrenia è, dunque, esposta verso le banche per €/mgl 480.599 (€/mgl 640.561 nel 2008), su un importo complessivo di debiti di natura finanziaria che tocca €/mgl 589.916, al netto delle disponibilità liquide e dei crediti finanziari a breve. Situazione, questa, meno pesante da quella registrata nel 2008, in cui l'esposizione debitoria netta di natura finanziaria era pari a €/mgl 725.136.

Se si considera, poi, l'importo totale dei debiti della società (di natura finanziaria, commerciale e vari) l'importo ascende a €/mgl 656.748 (€/mgl 802.475 nel 2008), a fronte di partite creditorie per €/mgl 102.878 (di cui €/mgl 16.317, costituiti da crediti nei confronti dello Stato derivanti dal rapporto di convenzione).

Il patrimonio netto di Tirrenia passa da €/mgl 357.988 del 2008, a €/mgl 344.719 del 2009, con una flessione di €/mgl 13.269 per l'effetto determinante della posta negativa iscritta in bilancio in corrispondenza con il trasferimento di tre delle società controllate.

Quanto ai risultati reddituali, il saldo della gestione caratteristica (differenza tra valore e costi della produzione) è nel 2009 di €/mgl 28.977, in diminuzione sul 2008 per €/mgl 11.759.

L'andamento di questo saldo – pur a fronte di una diminuzione dei costi, trainata dalle minori spese per l'acquisto del carburante delle navi – è influenzato in modo decisivo dalla contrazione dei ricavi dell'attività marittima (noli e prestazioni connesse), ma ad esso concorre in misura importante il minor importo della sovvenzione di equilibrio, che passa dagli €/mgl 101.576 del 2008, agli €/mgl 80.010 del 2009.

L'utile di esercizio è di €/mgl 9.640 (16.235 nel 2008).

3. A livello di Gruppo (costituito a fine 2009 dalle società Tirrenia e Siremar) il valore della flotta – costituito da 44 unità, 3 delle quali interamente ammortizzate – è pari a fine 2009 a €/mgl 914.615, valore che comprende anche quello delle navi destinate alla vendita (sei unità: cinque di proprietà Tirrenia e una di Siremar) per un importo di €/mgl 173.558.

L'esposizione debitoria è, soprattutto, nei confronti del sistema bancario. Si tratta di debiti di natura finanziaria che ammontano complessivamente a €/mgl 480.451 (637.923 nel 2008, importo che risulta dal "deconsolidamento" delle società trasferite), di cui €/mgl 212.700 a medio/lungo termine e €/mgl 267.751 a breve termine.

Sono, inoltre a breve termine, i debiti assunti dal Gruppo per fare fronte alle esigenze di cassa e relativi a operazioni di anticipazione di crediti vantati soprattutto verso lo Stato, pari a €/mgl 37.898 (debiti questi riferibili alla sola Capogruppo).

Il Gruppo è, dunque, esposto verso le banche per €/mgl 518.349 (€/mgl 711.164 nel 2008 con gli effetti del "deconsolidamento"), su un importo complessivo di debiti di natura finanziaria che tocca €/mgl 633.640, al netto delle disponibilità liquide. Situazione, questa, meno pesante di quella registrata nel 2008

in cui l'esposizione debitoria netta di natura finanziaria di Tirrenia e Siremar era pari a €/mgl 782.363.

Se si considera, poi, l'importo totale dei debiti del Gruppo (di natura finanziaria, commerciale e vari) questi ascendono a €/mgl 716.113, a fronte di partite creditorie per €/mgl 100.534 (di cui €/mgl 16.864, costituiti da crediti nei confronti dello Stato derivanti dal rapporto di convenzione).

Il patrimonio netto passa da €/mgl 332.261 del 2008 "deconsolidato", a €/mgl 343.733 del 2009.

Quanto ai risultati reddituali, il saldo della gestione caratteristica (differenza tra valore e costi della produzione) è nel 2009 di €/mgl 40.971, in flessione sul 2008 (sempre tenuto conto degli effetti derivanti dal trasferimento delle società) per €/mgl 12.458.

L'utile di esercizio è di €/mgl 10.950 (€/mgl 14.850 nel 2008).