terminano, appunto, l'indebitamento finanziario a breve (dedotta la distribuzione degli utili).

4.3.- La situazione finanziaria consolidata

Dalla tabella seguente emergono i dati di sintesi dei flussi monetari di attività di esercizio, di investimento e di finanziamento per l'esercizio 2000 messo a confronto con il 1999.

SITUAZIONE FINANZIARIA CONSOLIDATA

	Lire milioni	
	1999	2000
Indebitamento finanziario a breve iniziale	-322.651	-322.941
Flusso monetario da attività di esercizio	88.148	34.224
Flusso monetario da attività di investimento		
in immobilizzazioni	-413.848	-151.371
Flusso monetario da attività di finanziamento	331.241	74.865
Distribuzione di utili	-5.831	0
Totale flusso monetario del periodo	-290	-42.282
Indebitamento finanziario a breve finale	-322.941	-365.223

5. Conclusioni

Il processo di ristrutturazione avviato in attuazione del piano governativo di riordino delle Società di navigazione di preminente interesse nazionale, facenti parte dell'ex Gruppo Finmare, ha prodotto la cessione della partecipazione di controllo, per il comparto cabotiero, della holding Finmare s.p.a. alla Tirrenia s.p.a., con funzioni di capogruppo operativa.

In tal modo la Tirrenia, considerata la quota di controllo già detenuta da questa società nelle società regionali (Caremar, Saremar, Siremar e Toremar) e quelle acquisite in Adriatica S.p.A., ha assunto il ruolo di azionista di riferimento dell'intero comparto pubblico.

Tale processo di ristrutturazione rende graduale il disimpegno finanziario dello Stato previsto a sostegno dei servizi di carattere sociale sulla base di convenzioni ventennali (rinnovate nel 1989), non escludendo un ruolo di garanzia e di controllo, anche occupazionale, in un settore di fondamentale importanza nello scenario socio-economico del Paese.

Va sottolineato che il processo di ristrutturazione e di privatizzazione delle Società di armamento pubblico ha subito un ritardo per effetto dell'avvio, da parte della Commissione UE, di due procedure di infrazione comunitaria rivolte ad accertare la legittimità del sostegno finanziario statale previsto dalla citata legge n. 204/95 alle società di linea e dalla legge n.160/1989 a favore delle società del Gruppo Tirrenia. Tali procedure hanno, di fatto, comportato lo slittamento della fase attuativa del Piano di riordino, con particolare riguardo agli interventi strutturali indispensabili sui servizi e sull'assetto nautico, in un mercato caratterizzato da crescente competitività e da una domanda sempre più qualificata.

L'espresso riconoscimento dell'assenza di aiuti statali incompatibili con le norme comunitarie, ha eliminato un elemento di criticità che rischiava di impedire, di fatto, ogni ipotesi di collocazione sul mercato della società, a meno di non ipotizzare un valore di cessione estremamente modesto. La positiva definizione delle richiamate problematiche consente ora di accelerare le procedure dirette alla privatizzazione del Gruppo nel suo complesso il cui avvio (previsto per l'anno 2003) si pone al termine di un processo di trasformazione volto a rafforzare il valore economico-patrimoniale del polo cabotiero e la sua presenza sul mercato.

Nel periodo in esame, le società del gruppo Tirrenia hanno affrontato le difficoltà emerse nel fronteggiare la concorrenza commerciale delle principali realtà armatoriali private nelle rispettive aree di mercato, sempre più caratterizzata da un'accentuata vocazione all'aggregazione ed alle grandi alleanze.

I risultati economico-finanziari sono caratterizzati dalla forte incidenza dei costi di produzione, che risultano, in genere superiori al fatturato.

La Tirrenia, pur conservando sostanzialmente i volumi di traffico commerciale raggiunti, ha visto ridurre il livello degli introiti (-0,58%) per effetto della minore attività nautica, che ha inciso maggiormente sui servizi passeggeri. In crescita gli utili di esercizio (£ 21.038 milioni), grazie al positivo andamento della gestione straordinaria ed alle maggiori sovvenzioni statali, con conseguente incremento patrimoniale.

Tale variazione, pari al 30,9%, consegue principalmente all'aumento del capitale sociale, passato da £ 47,9 miliardi a £ 209,8 miliardi. Sostanzialmente inalterato il quadro relativo all'indebitamento della società (la cui esposizione è soprattutto nei confronti degli istituti bancari), nonostante il significativo incremento dell'autonomia finanziaria.

Relativamente all'attività delle società regionali controllate, si registra una moderata crescita del traffico passeggeri ed auto al seguito (+2,8%).

L'attività nautica dell'Adriatica, invece, segna una accentuata flessione (-15%), dovuta alla sospensione, per l'intero anno 2000, del collegamento con la Grecia ed ai minori servizi effettuati con l'Albania. Tale circostanza si riflette sull'andamento degli introiti (-11,1%) e, conseguentemente, sugli utili di esercizio (-29,2%). Da segnalare il decremento della consistenza patrimoniale (£ 1.381 milioni) e la flessione del 4,4% in ordine alla esposizione debitoria.

In conclusione, il bilancio consolidato del Gruppo registra utili per £ 16.116 (-0,5% rispetto al 1999).

In crescita il capitale netto (+16,9%), le immobilizzazioni (+0,3%) e l'indebitamento finanziario (+1,5%) i debiti a medio/lungo termine; (+13,1%) i debiti a breve.

TIRRENIA S.p.A. e ADRIATICA S.p.A.

BILANCIO D'ESERCIZIO 2000

CONSIDERAZIONI GENERALI

Signori Azionisti,

il Bilancio relativo all'esercizio 2000, che sottoponiamo alla Vostra approvazione, chiude con un utile di 21 miliardi, contro i 16,1 dell'anno precedente. Sono sviluppate nel seguito una serie di considerazioni che forniscono il quadro più esauriente possibile dell'andamento gestionale di un anno nel corso del quale si sono manifestati fattori di criticità, non soltanto per la Vostra Società, ma per l'intero sistema dei trasporti.
Ci si riferisce in particolare, al consistente aumento del prezzo dei combustibili, la cui incidenza sul totale dei costi di una azienda di trasporti marittimi è di tutto rilievo e che, per la Vostra Società – caratterizzata, come è noto, da una forte rigidità sul piano dei servizi svolti – ha rappresentato, nell'anno 2000, il 36% di tutte le spese di navigazione.
Più in particolare, per la Vostra Società e per l'intero Gruppo, al di là di questi aspetti, sui quali si avrà modo di ritornare, il passato esercizio è stato caratterizzato dal permanere di quella situazione di incertezza e difficoltà che si erano già manifestate nel 1999.

Nella precedente Relazione di bilancio Vi avevamo infatti riferito dell'avvenuto avvio, da parte della Commissione Europea, nei confronti dell'Amministrazione italiana, di una procedura di informazione per presunti aiuti di Stato concessi alle Società del Gruppo Tirrenia. Tale procedura aveva avuto l'effetto di "congelare" l'esame e l'approvazione del Piano Quinquennale 2000/2004 che, come è noto, rappresenta lo strumento di programmazione previsto dalla legislazione attuale, sia relativamente ai collegamenti da svolgere che alla flotta da impiegare in un arco di 5 anni.
Detto Piano, naturalmente, sotto l'aspetto dell'impostazione generale non si discostava dalle linee seguite nel Piano industriale presentato nel maggio 1999 dalla TIRRENIA, in attuazione delle decisioni governative ed imperniato su un complesso progetto di reimpostazione degli assetti nautici e su uno specifico programma di investimenti.

In sostanza, in attesa di conoscere gli esiti della procedura comunitaria, l'Amministrazione competente aveva deciso di non procedere all'istruttoria ed alle successive determinazioni in ordine ai Programmi Quinquennali delle varie Aziende del Gruppo Tirrenia, autorizzando le Società a proseguire le loro attività secondo gli schemi e gli assetti approvati per il 1999.
A fronte di tale situazione, la TIRRENIA ha comunque ulteriormente sviluppato tutte quelle iniziative di carattere organizzativo – alcune già avviate nel corso del 1999 – finalizzate sia ad uniformare indirizzi ed azioni delle diverse Società del Gruppo sia ad accentrare alcune funzioni, in modo da cogliere tutte le possibili sinergie accrescendo ulteriormente la produttività aziendale.
Tra tali iniziative vanno segnalate:

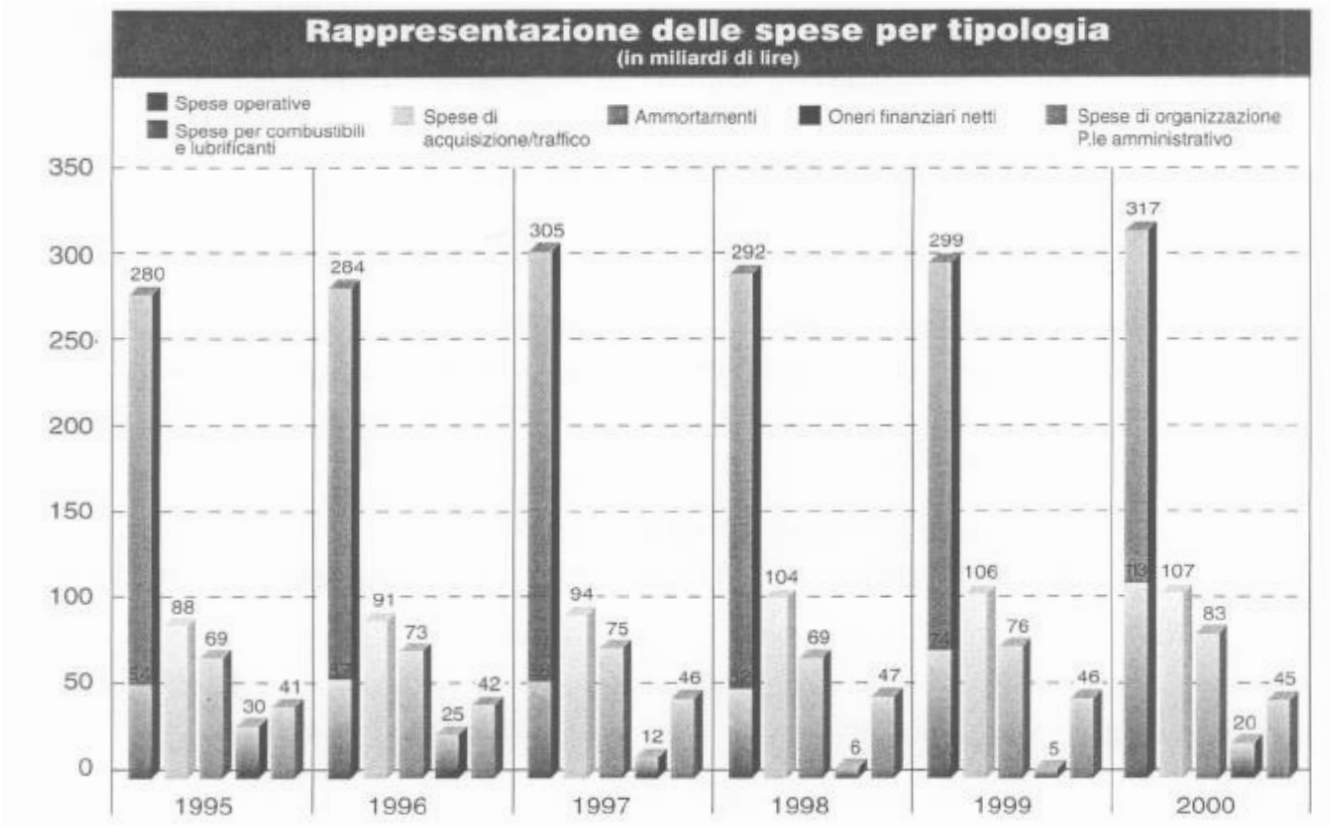
- l'istituzione di un *call-center* di gruppo che ha consentito di fornire all'utenza informazioni su orari e tariffe e di poter, quindi, effettuare le prenotazioni ottenendo tempi di risposta, frequentemente monitorati, del tutto soddisfacenti;

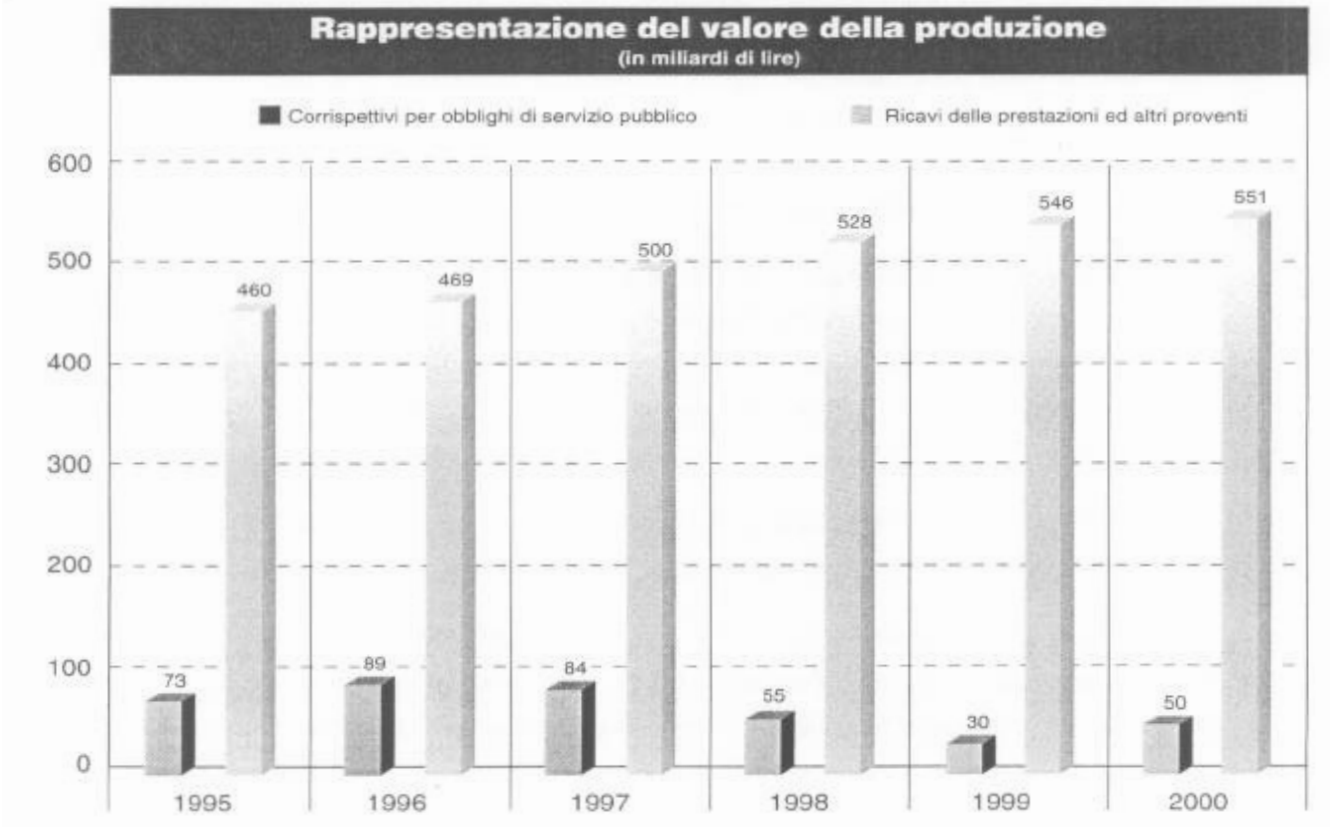
- l'affinamento, nella gestione delle controllate, delle funzioni tecniche e commerciali nonché delle gestioni finanziarie e del personale;
- l'iniziativa, che si ritiene possa avere particolare valore in termini di prospettiva, di avviare, in regime di libera attività imprenditoriale, un collegamento merci sulla relazione Civitavecchia Olbia;
- l'accentramento presso l'ufficio Tirrenia di Genova e dell'Adriatica di Venezia di *services* finalizzati a gestire sia le paghe che la rendicontazione della rete operativa dell'intero Gruppo.

Per quanto attiene, invece, agli investimenti, già l'anno scorso erano state indicate le motivazioni – incentrate sulla necessità di mantenere una offerta dei servizi adeguata alle esigenze dell'utenza – che avevano portato la Società a decidere, nelle more della conclusione della vicenda comunitaria, la costruzione di 2 nuove unità ad alta capacità di carico passeggeri e con motorizzazioni idonee ad una velocità di circa 30 nodi. Sul piano operativo era stato convenuto con l'Amministrazione che, fino alla chiusura della citata procedura, l'attività di queste navi sarebbe stata vincolata agli obblighi di convenzione mentre i risultati economico gestionali sarebbero stati "sterilizzati" ai fini della determinazione del corrispettivo a carico dello Stato; il relativo Decreto interministeriale è stato emanato in data 20 marzo 2001. Si ha motivo di ritenere che detta procedura possa chiudersi prima dell'entrata in linea della prima nuova unità in parola, prevista per il prossimo mese di luglio, mentre resta confermata, per il 30 aprile 2002, la consegna della seconda.

Nel mese di febbraio 2001, purtroppo con notevole ritardo rispetto ai tempi inizialmente previsti, dovuto alle note vicissitudini che hanno coinvolto il cantiere costruttore, è stato immesso sul collegamento Napoli/Palermo il m/t "Raffaele Rubattino", gemello del m/t "Vincenzo Florio", utilizzato sulla stessa linea già dagli ultimi mesi del 1999.
Nell'anno 2000, oltre al citato m/t "Florio", sono state gestite a regime anche le navi veloci "Capricorn" e "Scorpio", entrate, come noto, in esercizio nel corso del 1999.
Con l'utilizzo del nuovo naviglio pensiamo che la Vostra Azienda possa continuare ad offrire un adeguato livello qualitativo del servizio, pur in presenza di una accresciuta competitività che si sta manifestando in maniera sempre più incisiva, essenzialmente nella stagione estiva.
Non va infatti sottovalutato il fatto che nel comparto passeggeri si è avuta nell'anno una maggiore offerta di trasporto da parte della totalità degli operatori pari a circa il 17%; per contro la Vostra Società ha contenuto nel 3% circa (rispetto all'anno precedente) la riduzione del traffico dei passeggeri e delle auto al seguito.

Sul piano economico questo contesto ricordato ha determinato una sostanziale stagnazione degli introiti netti, che sono infatti restati sugli stessi livelli del passato esercizio.
Al riguardo va segnalato che la richiesta rivolta dalla Società all'Amministrazione di incrementare, sia pure in misura temporanea, le tariffe con una addizionale che tenesse conto dell'aumento del costo dei combustibili, non ha avuto esito.
Lo scopo di tale proposta era quello di fronteggiare, sia pure parzialmente, l'impennata dei costi per il


Rappresentazione delle spese per tipologia
(in miliardi di lire)
Spese operative
Spese per combustibili e lubrificanti
Spese di acquisizione/traffico
Ammortamenti
Oneri finanziari netti
Spese di organizzazione P.le amministrativo
350
300
250
200
150
100
50
0
280
88
69
30
41
284
91
73
25
42
305
94
75
12
46
292
104
69
6
47
299
106
76
5
46
317
107
83
20
45
1995
1996
1997
1998
1999
2000


Rappresentazione del valore della produzione
(in miliardi di lire)
Corrispettivi per obblighi di servizio pubblico
Ricavi delle prestazioni ed altri proventi
600
500
400
300
200
100
0
73
460
89
469
84
500
55
528
30
546
50
551
1995
1996
1997
1998
1999
2000

bunkeraggio – i cui prezzi medi hanno subìto, come già ricordato, aumenti di circa il 65% per il fuel e di circa l'85% per il gasolio – e che ha comportato per la Vostra Società una maggiore spesa di circa 39 miliardi (+ 52,5%).

In definitiva, sotto il profilo tariffario, gli unici aumenti che la Società è stata autorizzata ad introdurre nel servizio di trasporto passeggeri – solo a far data dal 2 agosto – sono stati pari a circa l'1,2% e cioè entro i limiti del tasso di inflazione programmata.

Peraltro, l'esercizio ha beneficiato dei contributi all'armamento previsti dalla Legge n. 522 del 28 dicembre 1999, riguardante "Misure di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed alla ricerca applicata nel settore navale" anche per la quota non considerata nel Bilancio 1999 per i motivi esposti nella relativa relazione di bilancio di detto esercizio.

Desideriamo, infine, ricordare la tensione che, sul piano nazionale, ha contrassegnato il sistema creditizio e che si è tradotta, anche per la Vostra Società, in un aumento dei tassi di interesse di circa un punto percentuale.

In conclusione, il corrispettivo a carico dello Stato per l'esercizio dei servizi svolti – al netto della remunerazione dei mezzi propri impiegati dall'Azionista – passa dai 21,3 miliardi del 1999 ai 37,4 del 2000.

Tenendo poi conto dei minori introiti connessi alle tariffe speciali che la Vostra Società è tenuta a praticare a particolari categorie di utenti, quali residenti, emigrati sardi, eccetera (che nel 2000 ammontano a 49,3 miliardi) può affermarsi che la gestione dei servizi della Vostra Società, anche per l'anno 2000, ha presentato un margine positivo, per circa 12 miliardi.

Sotto il profilo patrimoniale, l'esercizio decorso ha visto, da un lato, il completamento dell'operazione di aumento del capitale sociale, che è passato da 47,9 miliardi a 209,8 e, dall'altro, a seguito di apposita delibera consiliare del settembre 2000 anche, la conversione in Euro dello stesso.

In particolare il valore nominale delle azioni, in precedenza di lire 10.000, è stato ridenominato pari ad Euro 5,16; conseguentemente, nel rispetto delle procedure previste dall'art.17 del Decreto legislativo n. 213 del 24 giugno 1998 che regolamenta la materia, il Capitale sociale è stato determinato in Euro 108.306.000,00 corrispondente a lire 209.914.217.200, e la differenza di lire 185.782.800 è stata destinata ad incremento della riserva legale.

Nel contempo si è proceduto all'acquisizione della parte residua di azioni delle Società regionali, consentendo alla Vostra Società il possesso totale delle cinque Società controllate.

In conclusione, pure in tale situazione non priva di difficoltà ed incognite, la Vostra Società anche nell'esercizio 2000 ha mantenuto il suo tradizionale ruolo certamente centrale nell'economia dei trasporti marittimi del Paese, ruolo che, pur in uno scenario fortemente evolutivo e dinamico, riteniamo possa mantenersi e consolidarsi.

MERCATO ED ATTIVITÀ SOCIALE

L'attività ed il traffico svolti nel corso dell'anno 2000 sono stati sostanzialmente in linea con i livelli dell'anno precedente con una modesta riduzione nel traffico passeggeri ed auto al seguito cui fa riscontro un aumento del traffico merci. Tale riduzione è da attribuire essenzialmente alla maggiore attività svolta dall'armamento privato.

Infatti nel mese di giugno la compagnia Moby Lines ha attivato un servizio tra Civitavecchia ed Olbia con frequenza giornaliera diurna durante l'alta stagione e trisettimanale notturna in inverno. Anche la compagnia TRIS (Traghetti Isole Sarde) ha iniziato dal mese di aprile un'attività quadrisettimanale con una unità di 1.300 passeggeri sulla linea Genova/PortoTorres, attività sospesa nel mese di settembre; su tale collegamento la Grandi Navi Veloci, che fino al 1999 operava solo nel periodo estivo, ha svolto l'attività per l'intero arco dell'anno.

Relativamente al traffico merci, quello con la Sardegna ha fatto riscontrare un maggior incremento rispetto a quello con la Sicilia, anch'esso comunque aumentato.

Nel corso dell'anno 2000 l'attività operativa è stata esercitata sulle seguenti linee:

LINEE PASSEGGERI

Napoli-Palermo	giornaliera
Palermo-Cagliari	settimanale
Civitavecchia-Olbia	giornaliera + attività di rinforzo stagionale
Civitavecchia-Cagliari (con due approdi intermedi settimanali ad Arbatax)	giornaliera
Napoli-Cagliari	settimanale + attività di rinforzo stagionale
Genova-Porto Torres	giornaliera + attività di rinforzo stagionale
Genova-Cagliari	bisettimanale in alta stagione
Cagliari-Trapani-Tunisi	settimanale
Genova-Olbia (con due prolungamenti settimanali ad Arbatax)	trisettimanale + attività di rinforzo stagionale
Genova-Arbatax (diretta)	bisettimanale in alta stagione
La Spezia-Golfo Aranci	giornaliera in alta stagione
Fiumicino-Golfo Aranci	giornaliera/trigiornaliera in alta stagione
Fiumicino-Arbatax	bisettimanale in alta stagione

LINEE MERCI

Livorno-Cagliari	tri-quadrisettimanale
Civitavecchia-Cagliari	secondo esigenze
Napoli-Cagliari	settimanale-bisettimanale
Genova-Cagliari	quadri-pentasettimanale
Civitavecchia-Olbia	secondo esigenze
Genova-Porto Torres	secondo esigenze
Napoli-Palermo	esasettimanale
Livorno-Catania	trisettimanale/quadrisettimanale
Genova-Palermo/Termini Imerese	quadrisettimanale

FLOTTA

Al 31 dicembre 2000 la flotta di proprietà sociale aveva la seguente consistenza:

	NUMERO	TSL
Unità veloci	6	52.410,00
Navi traghetto miste	12	192.466,74
Navi traghetto tutto-merci	8	84.156,06
Totale	**26**	**329.032,80**

Il dettaglio della composizione della flotta è riportato in "Allegato".

Nel corso dell'anno 2000 la linea Napoli/Palermo è stata svolta anche con il m/t "Vincenzo Florio", entrato in esercizio nell'ottobre del 1999. L'unità gemella "Raffaele Rubattino" è stata consegnata nel mese di febbraio 2001.

Nel corso del 2000 sono stati alienati i m/t "Caralis" e "Capo Sandalo", mentre sono ancora in attesa di vendita i m/t "Capo Spartivento" e "Capo Carbonara".

RAPPORTI CON LO STATO
PROGRAMMA QUINQUENNALE 2000/2004

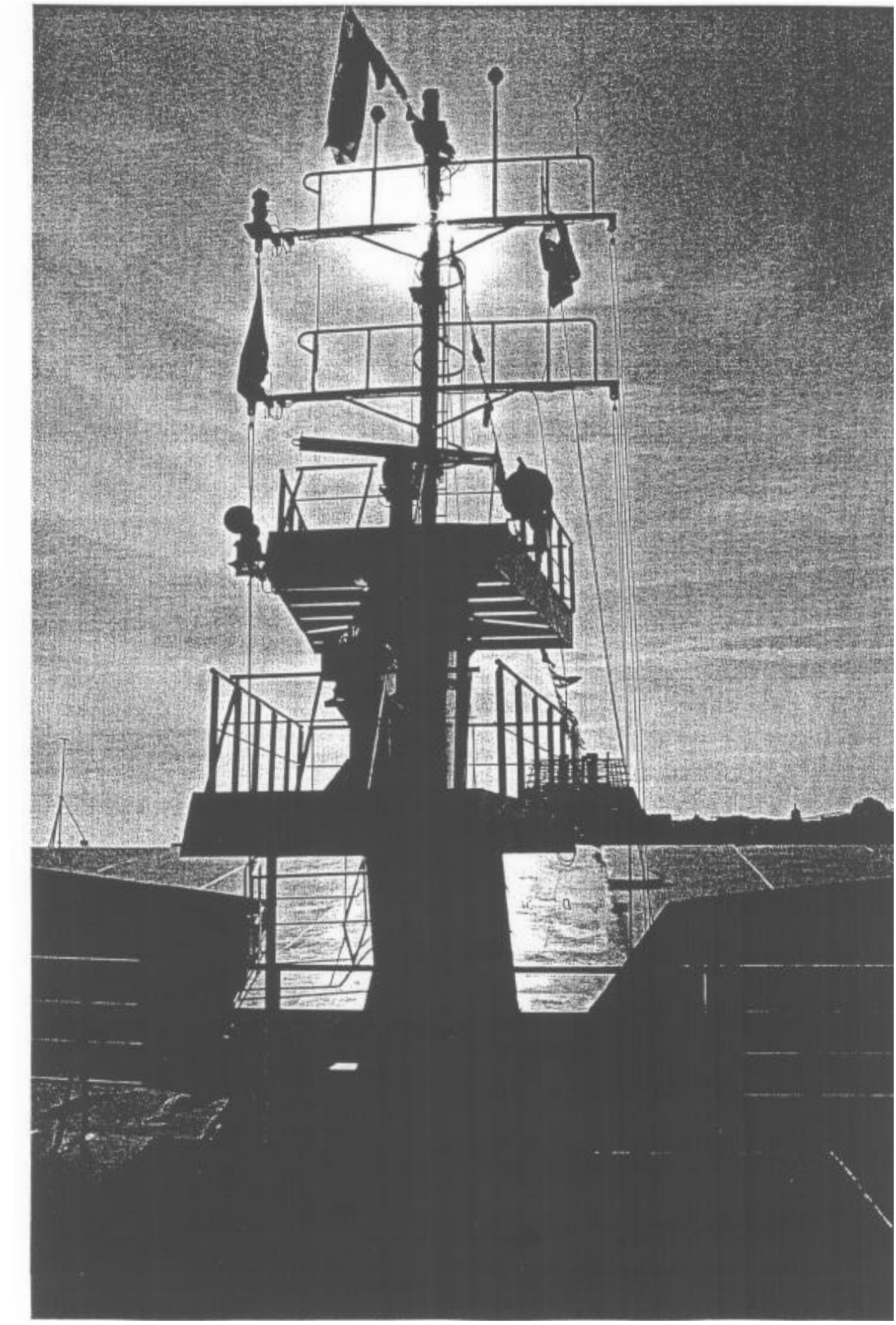
Come già accennato, in attesa che venga approvato il nuovo Piano Quinquennale, che come detto è stato congelato, la Società è stata autorizzata a svolgere gli stessi assetti approvati per l'anno precedente.

Nel mese di agosto sono state apportate dalle Autorità competenti alcune modifiche tariffarie limitate ad incrementi in linea con l'indice inflattivo.

PROCEDURA COMUNITARIA

Come già riferito anche nella relazione sulla gestione dell'esercizio 1999 la Commissione Europea ha aperto, nel mese di agosto di tale anno, una procedura di informazione nei confronti dello Stato italiano per presunti aiuti conferiti alle Società del Gruppo Tirrenia; anche nel corso dell'anno 2000 la Società ha continuato, con l'assistenza dei propri consulenti, a fornire all' Amministrazione ogni notizia o documentazione finalizzate a dimostrare che le misure di cui beneficiano le Società del Gruppo non sono configurabili come aiuti di Stato.

Si è fiduciosi che la vicenda possa concludersi positivamente, ciò anche in relazione alla circostanza che la Società ha fornito ogni possibile elemento atto a chiarire la propria posizione.



GESTIONE DEL PERSONALE

Alla data del 31 dicembre 2000 la consistenza del personale dipendente a tempo indeterminato della Società risultava pari a 1.730 unità (di cui 1.341 naviganti e 389 amministrativi), con una riduzione di 147 unità (7,8%) rispetto all'anno precedente, (di cui 125 naviganti e 22 amministrativi), dovuta essenzialmente alle uscite per dimissioni; tenuto conto della contrazione di 95 unità verificatasi nell'anno precedente si perviene ad un totale di 242 unità nell'ultimo biennio. Al 31 dicembre 2000 risultavano inoltre imbarcati 412 marittimi a tempo determinato.

Il costo del lavoro è stato complessivamente di 151,6 miliardi di lire, con una diminuzione del 15,6% rispetto all'anno precedente (pari a 28 miliardi), connessa soprattutto all'avvenuto riconoscimento degli sgravi contributivi per le imprese di cabotaggio marittimo ai sensi della ricordata Legge 28/12/1999 n. 522, nonché alla riduzione dell'organico, come sopra rilevato, compensata in parte dalla normale dinamica retributiva.

Per quanto riguarda l'attività formativa del personale, nel corso del 2000 sono stati effettuati corsi d'aggiornamento e qualificazione per un totale di 9.541 ore, che hanno interessato complessivamente 317 unità tra personale navigante ed amministrativo.

In particolare, sono stati effettuati nei riguardi del personale navigante corsi di tipo tecnico quali Arpa, GMDSS (Global Maritime Distress Safety System), manutenzione turbine, nonché corsi di varia natura quali primo soccorso, assistenza medica di bordo, Mabev, antincendio di base ed avanzato, che hanno interessato 178 unità per un totale di 7.992 ore.

Per quanto attiene il personale amministrativo, l'attività di formazione è stata indirizzata principalmente verso corsi di informatica, perfezionamento della lingua inglese, antincendio, primo soccorso e redazione bilancio consolidato. Il personale amministrativo coinvolto è stato di 139 unità per un totale di 1.549 ore di formazione.

RELAZIONI INDUSTRIALI

Relativamente alle relazioni industriali, nell'anno decorso la Società, in qualità di Capogruppo, si è adoperata, d'intesa con la Fedarlinea, nel coordinamento e nella assistenza alle altre Aziende del Gruppo nelle vertenze sindacali.

In data 27 gennaio è stato stipulato un accordo diretto a regolamentare alcuni aspetti applicativi (figura del rappresentante dei lavoratori alla sicurezza, orario di lavoro, medico competente) del Decreto legislativo n. 271/99 in materia di salute e sicurezza dei lavoratori marittimi. Con accordo del 3 maggio è stata completata la regolamentazione del rapporto di lavoro a bordo dei mezzi veloci, relativamente alla disciplina per la bassa stagione.

Particolare rilevanza riveste il "Protocollo 1° agosto", con il quale è stato delineato un nuovo Sistema delle Relazioni industriali nelle Aziende del Gruppo, basato sul metodo della concertazione quale elemento fondamentale: nell'ambito di detto accordo sono state fissate, in attuazione delle disposizioni della

Legge n. 83/2000, di modifica della Legge n. 146/90, le procedure obbligatorie per il raffreddamento e la conciliazione dei conflitti sindacali e le regole per l'esercizio dello sciopero nel settore del lavoro marittimo; sono stati, altresì, ridefiniti i servizi minimi essenziali, tra i quali è stata inserita la linea Civitavecchia/Olbia. Con deliberazione n. 00/231-9.1 del 16/11/2000 la Commissione di Garanzia ha dichiarato l'idoneità del "Protocollo 1° agosto", la cui rilevanza è anche legata alla circostanza che a tutt'oggi quello del trasporto marittimo è uno tra i pochi settori ad avere adempiuto agli accennati precetti di legge.

Infine, il 9 ottobre sono state definite alcune intese di basilare importanza nell'attuale momento del Gruppo Tirrenia, in quanto dirette, in generale, alla realizzazione di una maggiore competitività con l'armamento privato; in particolare, è stata prevista per la gestione di due navi "Tipo Regione", al di fuori del regime di convenzione con lo Stato, sulla linea merci Civitavecchia/Olbia un trattamento economico in linea con quello in essere per i marittimi impiegati su navi gestite da armatori privati; sono state, altresì, riparametrate le tabelle di armamento delle navi "Tipo Strada", introducendo il criterio, già seguito per il m/t "Florio", che è quello della commisurazione qualitativa e quantitativa delle tabelle di armamento al numero di passeggeri trasportati; è stato, inoltre, raggiunto l'accordo con i sindacati sul trasferimento delle linee di navigazione Genova/Termini Imerese e Livorno/Catania dalla Società Tirrenia alla Società Adriatica.

La complessità e l'importanza dei descritti accordi hanno richiesto la messa a punto di alcuni aspetti applicativi, culminato in apposite intese definite in data 28 dicembre 2000.

Va pur detto che su tali accordi si stanno manifestando reazioni negative da parte di alcune componenti sindacali nel timore che gli stessi portino ad una riduzione occupazionale nonostante la Società abbia ribadito la garanzia di utilizzo del proprio personale.

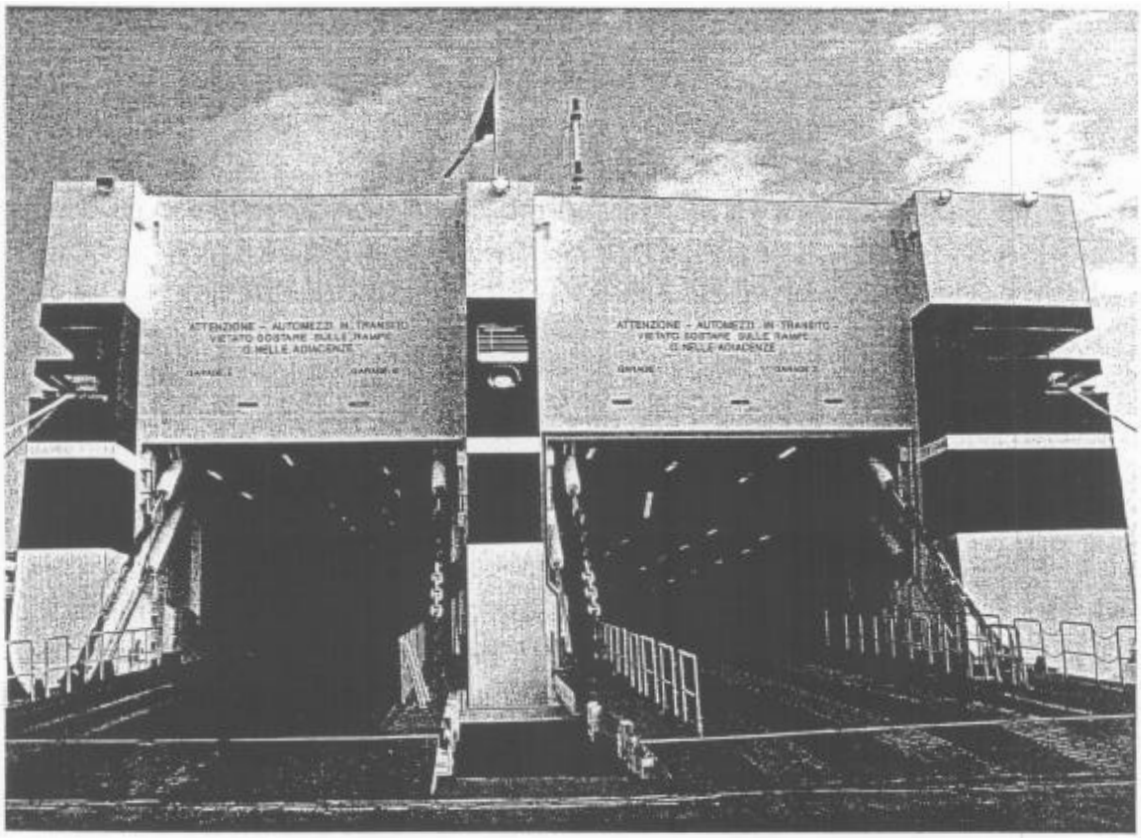
Molto contenute, durante il 2000, le agitazioni sindacali derivanti da problematiche generali o di Gruppo, che hanno comportato fermi nave per 124 ore (contro le 144 del 1999), senza pregiudicare il regolare svolgimento dei servizi essenziali previsti dalla Legge n.146/90 e dagli accordi relativi.

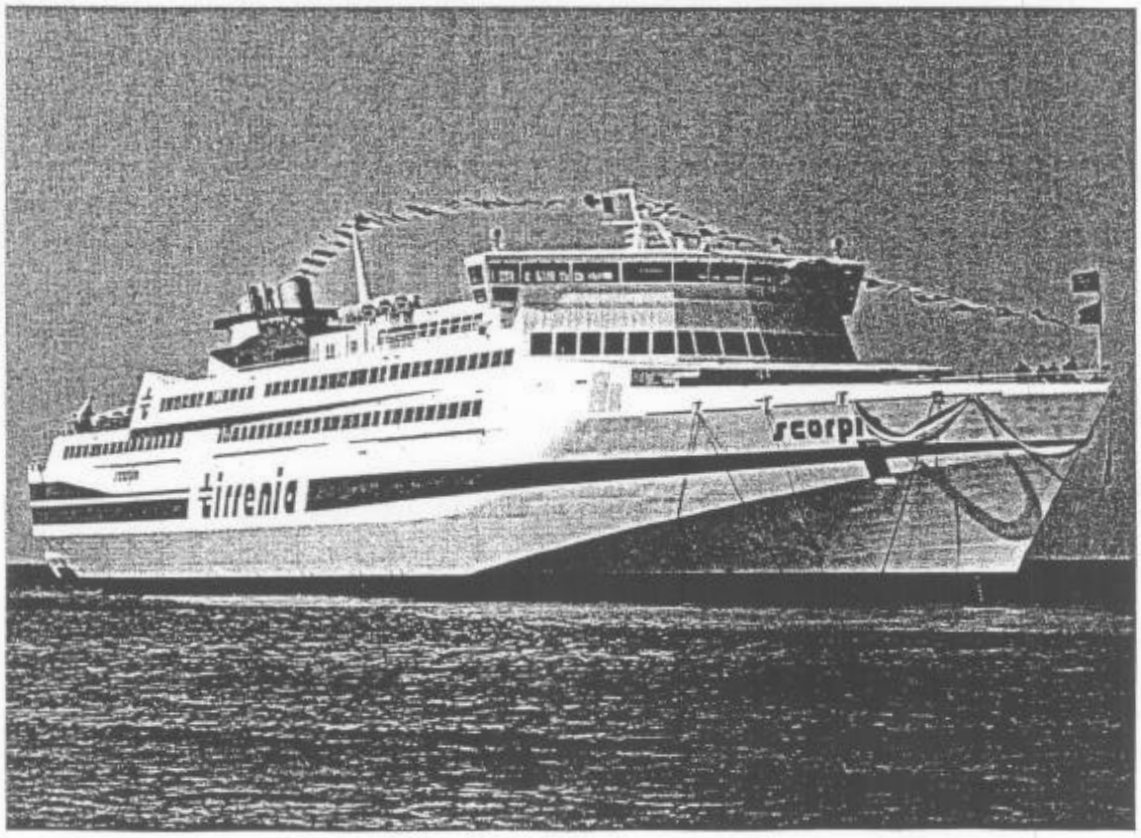
Il contenzioso del lavoro nell'anno 2000 ha fatto registrare una moderata crescita di natura assolutamente fisiologica rispetto all'anno precedente.

Sotto questo aspetto non si intravvedono motivi di particolare preoccupazione, tenuto anche conto dell'attività preventiva, in termini di vertenzialità insorgenda, svolta in occasione del recente trasferimento di personale presso la Società Adriatica in quanto gran parte dei marittimi interessati ha sottoscritto un apposito verbale di conciliazione in sede sindacale ex art. 411 C.P.C.

ORGANIZZAZIONE

Nel corso dell'anno 2000 la Società ha messo a punto nel dettaglio la struttura aziendale, sulla base della riorganizzazione iniziata nell'anno precedente. Sono stati completati gli assetti delle singole Direzioni, con la definizione degli Uffici e delle funzioni assegnate (nel particolare, all'Ufficio Organizzazione è stata affidata anche la funzione della formazione); sono state di conseguenza assegnate le risorse umane necessarie.


ATTENZIONE - AUTOMEZZI IN TRANSITO
VIETATO SOSTARE SULLE RAMPE
O NELLE ADIACENZE
ATTENZIONE - AUTOMEZZI IN TRANSITO
VIETATO SOSTARE SULLE RAMPE
O NELLE ADIACENZE


tirrenia
scorpi