guito) e di merci varie (soprattutto su automezzi commerciali) tra porti nazionali, continentali o insulari, e tra questi ed altri scali del Mediterraneo. In estrema sintesi, di seguito vengono riportati i servizi affidati per legge alle predette Società:

- collegamenti con le isole maggiori, con un prolungamento in Tunisia: vengono esercitati dalla **Tirrenia**;

- collegamenti in Adriatico, Ionio e Tirreno: sono effettuati dall'**Adriatica**;

- collegamenti con le isole minori: vengono svolti dalle ***Società Regionali*** (Caremar, Saremar, Siremar e Toremar).

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

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

Nell'ambito delle considerazioni generali sul quadro di operatività della Tirrenia e delle cinque società controllate, è utile sottolineare che l'insieme delle domande di servizi che l'operatore marittimo deve soddisfare, sulla base della suddetta tipologia di traffico, varia in relazione al segmento di traffico considerato ed alla temporalità in cui la domanda si manifesta. A tale riguardo va notato che per la componente passeggeri la stagionalità è piuttosto forte nelle aree caratterizzate da maggiore o totale indipendenza dal "Continente", dove prevale l'aspetto turistico (isole maggiori, Croazia) mentre risulta minore dove, accanto all'interesse turistico, è presente in maniera costante nell'arco dell'anno, la necessità di collegamenti, in particolare per i residenti, con i servizi offerti in Continente (isole minori e c.d. "aree metropolitane marittime"). La componente merci presenta, invece, flussi abbastanza costanti nel corso dell'anno.

Per quanto concerne i principali aspetti evolutivi del mercato in questione, si confermano le tendenze manifestatesi negli ultimi anni, vale a dire:

- la sempre maggiore tendenza ad una riduzione dei tempi di traversata;
- l'elevata sensibilità della domanda al fattore sicurezza;
- la crescente richiesta di miglioramento della qualità dei servizi offerti a bordo.

La gran parte degli operatori del settore si stanno sempre più adeguando a tali tendenze, anche se in maniera differenziata, focalizzando le proprie strategie maggiormente in una direzione (ad esempio, la velocità) piuttosto che in un'altra (come l'innalzamento degli standard delle sistemazioni a bordo a livelli crocieristici). A tale proposito, un rilevante elemento di novità è rappresentato

vante elemento di novità è rappresentato dal fatto che anche l'armamento greco - tradizionalmente meno sensibile a tali problematiche - sta adottando strategie in tal senso, approfittando, tra l'altro, della propria posizione di privilegio in relazione alla liberalizzazione del cabotaggio, posizione che gli consente di esercitare una pressione competitiva attraverso politiche commerciali molto aggressive[3]

La flotta di proprietà del Gruppo Tirrenia è composta da 90 unità per complessive 572.000 tonnellate di stazza lorda (TSL). La sola Capogruppo Tirrenia oggi allinea una flotta di 25 navi (per un tonnellaggio di 378.000 TSL) che nel 2002 hanno trasportato circa 2,9 milioni di passeggeri (-11,8% rispetto al 2001), 748 mila automobili (-9,3%) e mezzi pesanti (automezzi commerciali) per circa 3,2 milioni di metri lineari (- 3,0 %).

L'Adriatica dispone di una flotta di 18 navi per circa 132.000 TSL, ha trasportato 595 mila passeggeri (-11% rispetto al 2001), circa 79.000 auto (2,2%) e mezzi pesanti per circa 1,3 milioni di metri lineari (- 2,9%).

Va ricordato che dal 1° febbraio 2001, la gestione di due linee di cabotaggio (Livorno/Catania e Genova/Termini Imerese), unitamente a tre navi a tali linee dedicate, è stata trasferita dalla Tirrenia alla Società Adriatica.

Per quel che concerne le società Regionali (Caremar, Siremar, Saremar e Toremar), la flotta sociale è composta di 47 unità.

Nei prospetti che seguono vengono rappresentate la composizione della flotta del Gruppo Tirrenia e delle sue due principali Società (Tirrenia e Adriatica), nonché la tabella riassuntiva dell'attività nautica svolta negli anni 2001 e 2002, con i relativi valori percentuali annui di variazione.

Flotta del gruppo Tirrenia	2001		2002	
	n°	TSL	n°	TSL
Navi traghetto miste	23	355.643	24	390.722
Navi traghetto miste (servizio locale)	27	46.323	27	46.323
Unità veloci di nuova tecnologia	11	64.545	11	64.570
Altre unità veloci (servizio locale)	19	4.785	19	4.785
Navi traghetto tutto-merci	7	63.862	7	63.862
Motonavi (unità miste per servizio locale)	2	1.861	2	1.861
Totale navi di proprietà	**89**	**537.019**	**90**	**572.123**

[3] Va ricordato che dal 1° gennaio 1999 è venuta a cessare, in ambito europeo, la riserva di cabotaggio (con la citata eccezione del mercato greco).

Flotta al 31/12/2002	Tirrenia di Nav.		Adriatica di Nav.	
	n°	TSL	n°	TSL
Navi traghetto miste	14	276.929	10	113.793
Unità veloci di nuova tecnologia	6	52.410	-	-
Navi traghetto tutto-merci	5	49.136	2	14.726
Altre unità veloci (servizio locale)	-	-	4	1.179
Motonavi (unità miste per servizio locale)	-	-	2	1.861
Totale navi di proprietà	**25**	**378.475**	**18**	**131.559**

Descrizione		Numero viaggi	Miglia percorse (1)	Passeggeri (2)	Auto al seguito (3)	Merci (m. lineari) (4)
TIRRENIA	2001	3.133,0	1.282	3.317,9	824,3	3.275,2
	2002	2.907,5	1.184	2.924,8	748,0	3.176,7
	var. %	-7,2	-7,6	-11,8	-9,3	-3,0
ADRIATICA	2001	2.390,0	931	668,9	76,8	1.310,2
	2002	2.309,0	921	595,3	78,5	1.271,9
	var. %	-3,4	-1,1	-11,0	2,2	-2,9
CAREMAR	2001	13.252,0	473	3.076,6	140,2	554,1
	2002	13.336,0	479	3.217,4	151,8	640,1
	var. %	0,6	1,3	4,6	8,3	15,5
SAREMAR	2001	20.121,0	148	2.266,6	564,7	618,7
	2002	19.603,0	144	2.243,1	563,4	621,0
	var. %	-2,6	-2,7	-1,0	-0,2	0,4
SIREMAR	2001	11.690,0	796	2.176,6	128,1	415,8
	2002	12.017,0	820	2.259,6	143,4	402,4
	var. %	2,8	3,0	3,8	11,9	-3,2
TOREMAR	2001	9.031,0	250	1.975,9	382,9	357,1
	2002	8.982,0	249	1.911,9	379,9	365,2
	var. %	-0,5	-0,4	-3,2	-0,8	2,3
TOTALE	2001	59.617,0	3.880	13.482,5	2.117,0	6.531,1
	2002	59.154,5	3.797	13.152,1	2.065,0	6.477,3
	var. %	-0,8	-2,1	-2,5	-2,5	-0,8

I valori delle colonne (1), (2), (3) e (4) sono espressi in migliaia.

N.B. Il numero delle auto non comprende gli altri mezzi al seguito.

Dall'esame dei dati si conferma, in particolare, la diversa caratterizzazione del servizio offerto dalle sei società, le quali operano:

- la Tirrenia, su rotte di medio-lunga percorrenza, con un ruolo che viene ritenuto di "market leader";
- l'Adriatica, sulla medio-lunga percorrenza e nel servizio locale;
- le quattro società Regionali, nel servizio locale.

Si rileva altresì un andamento negativo pressoché generalizzato nei dati totali e negli indici di variazione.

I motivi che hanno determinato il calo del traffico, secondo l'analisi compiuta dalla Società Tirrenia, sono da farsi risalire in primo luogo ad una situazione della congiuntura economica, che ha indotto una flessione sulla domanda turistica. Oltre a ciò si è assistito, nel 2002, allo sviluppo del trasporto aereo sulle brevi distanze, ed in particolare fra il Continente e le isole, accompagnato da incentivazioni di tipo tariffario e da prezzi speciali per i residenti (conseguenti ad iniziative di sovvenzionamento delle compagnie aeree). Secondo quanto è stato evidenziato dalla Società, in tale contesto di mercato l' armamento concorrente, essenzialmente nel periodo estivo, ha aumentato la propria quota di offerta immettendo sulle linee altre unità frutto di investimenti già avviati negli anni scorsi.

1.3 Il personale

Al 31 dicembre 2002 il personale alle dipendenze delle Società di Navigazione Tirrenia ed Adriatica ammontava complessivamente a 2.574 unità, di cui 433 appartenenti al personale di terra e 2.141 al personale navigante, con una riduzione complessiva pari a 194 unità rispetto alla forza in servizio al 31 dicembre 2001.

La tabella 1 riporta un raffronto tra le consistenze, suddivise per categoria, del personale delle due Società di navigazione, rispettivamente al 31 dicembre 2001 e al 31 dicembre 2002.

TABELLA 1 - CONSISTENZA NUMERICA DEL PERSONALE

		ADRIATICA	TIRRENIA	TOTALE
2001	Personale a terra	66	375	441
	Personale navigante	640	1.687	2.327
	Totale complessivo al 31.12.2001	**706**	**2.062**	**2.768**
2002	Personale a terra	63	370	433
	Personale navigante	620	1.521	2.141
	Totale complessivo al 31.12.2002	**683**	**1.891**	**2.574**
Variazione consistenza numerica		**-23**	**-171**	**-194**

La consistenza complessiva del personale dipendente del Gruppo Tirrenia (comprensiva anche del personale delle quattro società regionali), al 31.12.2002 è risultata di 3.968 unità (126 unità in meno rispetto all'anno 2001), di cui 3.354 occupate a tempo indeterminato (2.827 naviganti e 527 amministrativi) e 614 con contratto a tempo determinato.

La tabella 2 riporta, per gli anni 2001 e 2002, la spesa per il personale delle medesime Società di navigazione.

TABELLA 2 – SPESA PER IL PERSONALE

(migliaia di Euro)

TIRRENIA	2001	2002	Variazione
Salari e stipendi	61.662,6	59.789,4	-1.873,2
Oneri sociali	8.454,1	18.190,1	9.736,0
T.F.R.	4.224,7	3.750,8	-473,9
Altri costi	564,0	541,3	-22,7
Totale costo del personale della Tirrenia di Navigazione	**74.905,4**	**82.271,6**	**7.366,2**

ADRIATICA	2001	2002	Variazione
Salari e stipendi	21.875,7	20.856,4	-1.019,3
Oneri sociali	1.790,0	3.491,0	1.701,0
T.F.R.	687,4	794,5	107,1
Altri costi	74,1	19,8	-54,3
Totale costo del personale della Adriatica di Navigazione	**24.427,2**	**25.161,7**	**734,5**

TOT. TIRRENIA e ADRIATICA	99.332,6	107.433,3	8.100,7

Nell'esercizio 2002 l'incidenza del costo del personale della Tirrenia sul totale dei costi della produzione (286,153 milioni) è stata del 28,75%, con un aumento del 2,68% rispetto all'esercizio 2001. Per quanto riguarda la società Adriatica tale incidenza è stata del 23,1% come nell'esercizio precedente.

Considerando il totale del costo del personale di entrambe le società di navigazione, si riscontra che nell'esercizio 2002 si è avuto un aumento dell'8,15% rispetto all'anno precedente.

L'incremento del costo del personale, - malgrado ci sia stata una riduzione della consistenza numerica - è essenzialmente dovuto alla esclusione delle Società Tirrenia e Adriatica dallo sgravio previdenziale, previsto dalla Legge 28.12.2001, n. 448 (Finanziaria 2002) e successive modifiche per le imprese che operano nel settore di cabotaggio (art. 52, comma 32) La medesima esclusione ha interessato anche le Società regionali Care-

mar, Saremar Siremar e Toremar[4].

La percentuale di sgravio previdenziale che era stata fissata, nel limite massimo, al 43% della contribuzione dovuta, è stata poi elevata all'80% dalla legge 1.8.2002, n.166, che ha confermato però l'esclusione delle società convenzionate.

La norma di cui trattasi si configura come una proroga del beneficio previsto per il triennio 1999/2001 dalla legge 28.12.1999, n. 522; beneficio che allora era stato totalmente riconosciuto anche alle Società del Gruppo Tirrenia, come del resto era già accaduto in occasione dell'estensione alla Flotta pubblica degli sgravi contributivi per il Mezzogiorno (Legge 30.12.1991, n.426).[5]

Vanno considerati gli effetti negativi che la disposizione in questione ha prodotto sui costi delle società Tirrenia e Adriatica, rispetto alle altre società operanti nei traffici di cabotaggio che di tale beneficio hanno usufruito.

1.3.1 Situazione sindacale

1. *Stato di applicazione dell'accordo 14/12/2001 e connessi accordi aziendali*

Il 14.12.2001 era stato firmato un accordo con gli organi sindacali nazionali delle Organizzazioni Filt-CGIL, Fit-CILS e UILTrasporti e, separatamente, con FEDERMAR-Cisal e UGL-Mare, diretto a prevedere una rimodulazione delle "tabelle di armamento", sia qualitativa che quantitativa[6], e ad affrontare alcune questioni di carattere generale, quale ad esempio quella della normativa contrattuale in materia di "immissioni in continuità di rapporto di lavoro" (C.R.L.)[7]

L'obiettivo della completa applicazione del suddetto accordo del 14 dicembre 2001 è stato realizzato con qualche ritardo, la cui causa viene attribuita in massima parte alla lentezza, per eccessiva macchinosità, delle procedure necessarie per l'approvazione delle nuove "tabelle di armamento" da parte delle competenti Autorità.[8]

Alla chiusura dell'esercizio 2002, tutte le tabelle delle unità del Gruppo Tirrenia mo-

---

[4] La disposizione della legge 448/2001 ha escluso dall'applicazione del beneficio le "navi di proprietà dello Stato o di imprese che hanno in vigore con esso convenzioni o contratti di servizio" e quindi quelle facenti parte della flotta del Gruppo Tirrenia.

[5] La legge finanziaria 2003 ha disposto un'ulteriore proroga di detti benefici, sebbene in una percentuale più contenuta, anche per il triennio 2003-2005, confermando l'esclusione delle società convenzionate.

[6] L'accordo prevedeva una rimodulazione tabellare che avrebbe comportato un minore utilizzo di 41 unità di personale l'anno.

[7] Le immissioni in C.R.L. riguardavano in buona parte le unità di personale trasferite dalla Tirrenia all'Adriatica in applicazione di un accordo firmato il 9.10.2000.

[8] La procedura vigente per l'approvazione delle tabelle di armamento è quella disposta dall'allora Ministero della Marina mercantile con la circolare n.11 del 9.3.1993, la quale prevede la preventiva emanazione in sede locale (Capitanerie di Porto) della tabella provvisoria e, successivamente, l'approvazione definitiva con decreto ministeriale.

dificate con gli accordi sindacali del 14.12.2001 sono state approvate in via provvisoria dalle competenti Capitanerie di Porto, a seguito della prescritta istruttoria circa la congruità del numero di lavoratori a bordo, in relazione al numero dei passeggeri trasportabili ed alla esigenza di sicurezza. L'approvazione definitiva è stata ottenuta soltanto per le "tabelle di armamento" relative alle navi tipo "Strada" della società Tirrenia (provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 24.10,2002). Tuttavia, le restanti tabelle provvisorie sono state ugualmente utilizzate dalle società Tirrenia e Adriatica, in applicazione della Circolare DNM/CD/766 in data 14.5.2002 del suddetto Ministero, che ha consentito l'utilizzo delle suddette tabelle provvisorie in attesa della emanazione dei decreti di approvazione definitiva.

Con il suddetto accordo del 14.12.2001 sono state anche definite le questioni attinenti alla contrattazione di secondo livello del personale navigante delle Società del Gruppo.

Tuttavia, le Segreterie venete di Filt-CGIL, Fit-CISL e UILTREASPORTI in data 18 febbraio 2002 hanno formalizzato la richiesta di apertura di un confronto sulle problematiche riguardanti i Comandanti e Direttori della Società Adriatica. La contrattazione si è prolungata per molti mesi non trovando un punto di incontro fra le OO.SS. e i rappresentanti della Società. Peraltro, nei successivi passaggi le richieste da parte sindacale sono state estese a tutto l'equipaggio.

Soltanto nel mese di maggio del 2003 è stato sottoscritto un accordo che ha risolto tutte le questioni oggetto del lungo periodo di confronto.

In data 28 giugno 2002, a seguito di contrattazione di secondo livello, è stato definito l'accordo di rinnovo del contratto per i dipendenti amministrativi della Società Tirrenia.

Elemento qualificante dell'intesa è stato quello della completa revisione dell'orario di lavoro nelle varie sedi e scali periferici, con l'abrogazione di quanto sul punto era stato previsto nel procedente accordo del 12 marzo 1998.

Inoltre, in linea con quanto avvenuto per il personale navigante, si è provveduto all'incremento nella misura dell'1,5% del già esistente premio di produzione.

***2**. Legge n.146/1990 sull'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali.*

Al termine del 2002, i Presidenti di Camera e Senato hanno provveduto a nominare i nuovi componenti della Commissione di Garanzia per l'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali, istituita dalla legge 12.6.1990, n.146.

Fra le principali delibere di interesse del settore marittimo emanate dalla suddetta Commissione nel corso del 2002, ,vanno richiamate in particolare la n.02/27 e la n.02/36.

Con la decisione n. 02/27, emessa nella seduta del 14 febbraio 2002, la Commissione di Garanzia ha giudicato idoneo l'accordo sottoscritto il 14 dicembre 2001 dall'associazione armatoriale Fedarlinea con le Organizzazioni sindacali; accordo che ha apportato significative modifiche e integrazioni al Protocollo 1° agosto 2000 sulle Relazioni Industriali del Gruppo Tirrenia.

Con detta deliberazione la Commissione ha, dunque, riconosciuto la piena legittimità delle disposizioni adottate nel Gruppo Tirrenia, riguardanti la definizione delle procedure per la prevenzione e il raffreddamento delle controversie sindacali e l'esercizio del diritto di sciopero nel settore marittimo.

Con la delibera n. 02/36, adottata nella seduta del 7 marzo 2002, la Commissione ha invece fissato un importante orientamento interpretativo riguardante il caso dell'apertura di una nuova vertenza, con la correlativa attivazione delle procedure di raffreddamento e conciliazione, in pendenza dello svolgimento di uno sciopero già proclamato dalla stessa sigla sindacale per motivi diversi.

In particolare, nella decisione in parola si afferma che in tale fattispecie l'organizzazione sindacale, in pendenza di uno sciopero già proclamato per una determinata vertenza, qualora se ne apra una nuova, dovrà provvedere ad effettuare una ulteriore procedura di raffreddamento e conciliazione solo ove le due vertenze siano effettivamente diverse.

1.4. Problematiche portuali

1.4.1. Servizio di pilotaggio: aggiornamento delle tariffe.

In data 10 settembre 2002, la Federpiloti (federazione che rappresenta i piloti dei porti), ha presentato al Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti l'istanza finalizzata all'aggiornamento delle tariffe per il "servizio di pilotaggio" nel biennio 2003-2004.

Il sistema di aggiornamento delle suddette tariffe si fonda sull'applicazione di un modello matematico che, per ciascuna delle Corporazioni in cui i piloti sono attualmente raggruppati, combina i dati relativi alla consistenza numerica della Corporazione stessa al numero di operazioni fatte da ciascun pilota e alle spese sostenute per assicurare il servizio, determinando la percentuale di aumento o diminuzione della tariffa rispetto al biennio precedente.

Nel corso della prevista istruttoria in sede ministeriale, è stato evidenziato come numerosi elementi contenuti nella formula sopra descritta risentano dei numerosi anni trascorsi dalla data della sua introduzione (1978).

In particolare, parametri di particolare rilievo, riguardanti la durata delle operazioni o il disagio derivante dalla stazza delle navi, non tengono adeguatamente conto

dello straordinario sviluppo che negli ultimi anni ha caratterizzato la tecnologia navale.

Inoltre, la disposizione del Regolamento al Codice della Navigazione in materia di ripartizione degli introiti della Corporazione fra piloti in servizio e piloti pensionati hanno fatto si che, per effetto di fenomeni demografici ormai comuni a tutti i sistemi pensionistici, i secondi hanno assunto un peso insostenibile nel vigente sistema tariffario.

L'istruttoria, conclusasi nel mese di dicembre 2002 con la determinazione di un incremento medio nazionale nel biennio del 2,44%, ha lasciato aperte le questioni sopra ricordate, la cui definizione è stata rinviata al prossimo incontro fra le parti per l'aggiornamento delle tariffe del successivo biennio.

1.4.2. Tariffe dei compensi dovuti ai "raccomandatari marittimi" per le loro prestazioni per il biennio 2003-2004.

Il 31 dicembre 2002 sono scadute le tariffe di "raccomandazione marittima" contenute nel decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 27 dicembre 2000.[9]

Con lettera del 12.12.2002 la Federagenti, (federazione nazionale agenti raccomandatari marittimi) ha formalizzato la richiesta di adeguamento tariffario.

La proposta di revisione si sostanziava in alcune modifiche di carattere normativo e in un adeguamento economico che era superiore ai tassi di inflazione reale e programmata.

L'istruttoria in sede ministeriale ha portato all'emanazione del decreto contenente le tariffe per il biennio 2003-2004, nel quale sono state accolte le proposte di modifiche normative avanzate dalla Federagenti ed è stato previsto un incremento tariffario pari al 4%.

---

[9] La "raccomandazione marittima" è il contratto mediante il quale l'armatore o il vettore marittimo conferisce ad una persona chiamata *raccomandatario, o* più comunemente *agente marittimo,* la veste di rappresentante (con il potere di concludere noli o altri affari e di rilasciare polizze di carico) o di *institore* (con funzioni di rappresentante generale o di direttore di una sede).

1.5.- I Bilanci

I bilanci delle Società (conto economico, stato patrimoniale e nota integrativa) risultano approvati dall'Assemblea ordinaria degli Azionisti in data 30.4.2003.

La relazione del Collegio sindacale che ha esaminato i bilanci reca la data del 9.4.2003. La società di revisione, PricewaterhouseCoopers S.p.A., ha redatto la propria "relazione di certificazione" in data 11.4.2003.

I bilanci sono stati redatti in conformità alle disposizioni contenute negli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile, come modificati dal D.Lgs. 9 aprile 1991, n. 127, emanato in attuazione della IV e della VII Direttiva CEE.

La Società Tirrenia di Navigazione redige anche il bilancio consolidato, in conformità alle disposizioni contenute nel D.Lgs. 127/1991.

Detti bilanci sono stati redatti in unità di euro anche per gli importi relativi all'esercizio 2001. Analogo criterio è stato seguito nella elaborazione dei prospetti che corredano la presente relazione, per consentire un più agevole confronto fra le gestioni dei due esercizi.

PARTE SECONDA

2. La Tirrenia S.p.A.

2.1.- La flotta e l'attività commerciale

Al 31 dicembre 2002 la TIRRENIA disponeva di una flotta sociale di 25 navi, che risultava aumentata di una unità rispetto al 31 dicembre 2001 per effetto dell'immissione in flotta del traghetto misto *Janas*.

Pertanto, al 31 dicembre 2002, il totale delle tonnellate di stazza lorda (TSL) risultava pari a 378.475, con un incremento del 9,3% rispetto alle 343.396 TSL dell'esercizio precedente.

L'età media della flotta nel suo complesso, a fine anno 2002, si attesta su circa 12 anni. E' da notare, tuttavia, che nove delle tredici "navi traghetto miste" (che effettuano i collegamenti con la Sardegna e la Sicilia) hanno superato, sia pure di poco, i 20 anni.

Nella tabella seguente viene rappresentata in dettaglio la composizione tipologica della flotta della Tirrenia, le variazioni intervenute nell'anno in esame nonché le linee di collegamento con le isole maggiori per il 2002.

COMPOSIZIONE TIPOLOGICA DELLA FLOTTA DELLA TIRRENIA

Navi	Anno di Costruz.	2001 a fine anno TSL		2002 a fine anno età delle navi	2002 a fine anno TSL	
Navi traghetto miste						
Aurelia	1980	14.834	n	22	14.834	n
Clodia	1980	14.834	n	22	14.834	n
Nomentana	1980	14.834	n	22	14.834	n
Emilia	1979	12.523	n	23	12.523	n
Flaminia	1981	12.523	n	21	12.523	n
Domiziana	1979	12.523	n	23	12.523	n
Capo Carbonara	1981	17.961	i	21	17.961	i
Arborea	1980	11.324	n	22	11.324	n
Torres	1979	18.702	i	23	18.702	i
Toscana	1994	13.885	i	8	13.885	i
Florio	1999	30.650	p	3	30.757	i
Rubattino	2001	30.757	p	1	30.757	i
Bithia	2001	36.500	p	1	35.736	i
Janas	2002				35.736	i
Totale		**241.850**			**276.929**	
Unità veloci di nuova tecnologia						
Guizzo	1993	3.503	i	9	3.503	i
Scatto	1994	3.516	i	8	3.516	i
Aries	1998	11.347	i	4	11.347	i
Taurus	1998	11.350	i	4	11.350	i
Capricorn	1999	11.347	i	3	11.347	i
Scorpio	1999	11.347	i	3	11347	
Totale		**52.410**			**52.410**	
Navi traghetto tutto merci						
Lazio	1994	14.398	i	8	14.398	i
Puglia	1995	14.398	i	7	14.398	i
Sicilia	1976	6.780	n	6	6.780	n
Sardegna	1976	6.780	n	6	6.780	n
Calabria	1976	**6.780**	n	6	6.780	n
Totale		**49.136**			**49.136**	
Totale generale		**343.396**			**378.475**	

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

ATTIVITA' (2002)

Linee traghetto miste:

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

Linee traghetto merci: collegamenti con la Sardegna (da Genova, Civitavecchia, Napoli,Livorno) e la Sicilia (da Napoli)

La tabella che segue reca i dati relativi al movimento commerciale nell'anno 2002 (numero dei viaggi effettuati, miglia percorse, numero dei passeggeri, delle auto al seguito nonché degli automezzi commerciali espressi in metri lineari), messi a raffronto con l'esercizio 2001.

Tirrenia

Descrizione		numero viaggi	miglia percorse (1)	passeggeri '(2)	auto al seguito (3)	merci (4) (m.lineari)
Anno	2001	3.133,0	1.282,0	3.317,9	824,3	3.275,2
Anno	2002	2.907,5	1.184,0	2.924,8	748,0	3.176,7
Variazione %		*-7,2*	*-7,6*	*-11,8*	*-9,3*	*-3,0*

I valori delle colonne (1), (2), (3) e (4) sono espressi in migliaia.

Tenuto conto dei 225 viaggi effettuati in meno rispetto al 2001, si evidenzia, per il 2002, un calo dei volumi di traffico, anche in considerazione della contrazione generalizzata avvertita nel settore ed i cui motivi sono già stati esposti in premessa.

2.2.- La gestione

Dalla tabella seguente si rileva che gli introiti si sono ridotti, principalmente in connessione con le predette variazioni del traffico.

(in migliaia di euro)

Esercizi	**Introiti**	**Variazioni sull'esercizio precedente**	
		Assolute	**%**
2001	265.670	-	-
2002	247.156	-18.514	-6,97
Variazione 2002/2001		**-18.514**	**-6,97**

2.2.1.-Il conto economico

Di seguito si riporta il prospetto del conto economico dell'esercizio 2002, integrato con i risultati del 2001 per un utile raffronto, secondo la tipica classificazione "a scalare" dei ricavi e dei costi di competenza.

CONTO ECONOMICO TIRRENIA

Descrizione	Valori in migliaia di euro	
	2001	2002
- VALORE DELLA PRODUZIONE		
. Ricavi delle vendite e prest.	265.670	247.156
. Incrementi di immob. per lavori interni	6.410	3.237
. Contributi e sovvenzioni	28.400	43.580
. Altri ricavi	17.181	18.411
TOTALE	**317.661**	**312.384**
- COSTI DELLA PRODUZIONE		
. Acquisti di beni e servizi	165.650	157.306
. Costo del lavoro	74.905	82.272
. Ammortamenti	39.339	37.022
. Altre svalutazioni delle immobilizzazioni		905
. Svalutazione di crediti	772	1.050
. Accantonamenti	5.799	6.406
. Altri oneri	797	1.192
TOTALE	**287.262**	**286.153**
- PROVENTI / ONERI FINANZIARI	**-6.365**	**-6.433**
- RETTIFICA VAL. ATTIVITA' FINANZIARIE	**-107**	**0**
- PROVENTI / ONERI STRAORDINARI	**-220**	**1.819**
RISULTATO ANTE IMPOSTE	**23.707**	**21.617**
- IMPOSTE	**9.644**	**9.225**
UTILE/PERDITA DELL'ESERCIZIO	**14.063**	**12.392**

I dati evidenziano un peggioramento dell'esercizio 2002 rispetto all'esercizio precedente. Si registra, infatti, una riduzione dell'utile di esercizio dell'11,88%. I ricavi delle vendite e delle prestazioni sono passati da € 265,670 milioni a € 247,155 milioni, influenzando in modo determinante detto peggioramento.

Nell'ambito della categoria dei "ricavi" la voce che ha molta rilevanza è quella dei "ricavi delle prestazioni", il cui importo di € 246,720 milioni è pari al 99,8% di tutta la categoria.

Detti ricavi presentano complessivamente una riduzione di € 18,097 milioni rispetto ai valori dell'anno precedente. Sono costituiti essenzialmente da noli ed altri proventi derivanti dall'attività di trasporto marittimo, nonché dai compensi per attività di agenzia (attività svolta per conto della Società di navigazione Co.tu.nav. di Tunisi) e per i servizi svolti per conto delle Società controllate. I ricavi per noli (pari a € 216,212 milioni) mostrano un andamento negativo, con un decremento di € 15,736 milioni, derivante da una flessione del traffico passeggeri e merci e da una riduzione di attività.

La voce "contributi e sovvenzioni" comprende il corrispettivo per i servizi svolti in convenzione ai sensi della legge 5.12.1986, n.856 (che costituisce una voce notevole del bilancio); corrispettivo che è stato determinato con Decreto interministeriale 29 11.2001 nell'importo di € 42,462 milioni, con un aumento di € 18,020 milioni rispetto all'esercizio 2001. La voce però accoglie anche il corrispettivo iscritto a fronte delle spese di disarmo del m/t "Arborea" in corso di alienazione.

I costi della produzione hanno avuto una leggera flessione, passando da € 287,262 milioni del 2001 a € 286,154 milioni nell'esercizio all'esame.

La voce "acquisti di beni e servizi" registra una non trascurabile diminuzione passando da € 66,041 milioni del 2001 a € 58,641 milioni nel 2002 per quanto riguarda i costi per l'acquisto di materiali di manutenzione, combustibili e lubrificanti, per pubblicità e spese di amministrazione. Presentano una diminuzione più contenuta (€ 99,609 milioni nel 2001 ed € 98,665 milioni nel 2002) i costi per servizi.

Sono compresi nei costi per servizi i compensi e le spese per gli organi sociali pari a € 483.000.

Ma la posta relativa alle spese per il personale in parte attenua gli effetti di compensazione che la contrazione dei costi produce sulla riduzione dei ricavi. Infatti, il costo del lavoro che nel 2001 è stato di € 74,905 milioni, nell'esercizio 2002 è aumentato di €7,367 milioni.

Esaminando la suddetta voce "costo del lavoro" nei vari elementi che la compongono, si riscontra che la voce "salari e stipendi" è diminuita di € 1,873 milioni, mentre la spesa per oneri sociali è aumentata di € 9,736 milioni. Questo aumento è connesso – come è stato già riferito nel capitolo relativo al personale – alla esclusione nel 2002 della