TIRRENIA DI NAVIGAZIONE S.P.A.

BILANCIO DELL'ESERCIZIO 2002 E RELAZIONI



INDICE

Ordine del giorno

Organi sociali

Relazione del Consiglio di Amministrazione
sulla gestione dell'esercizio 2002 della Tirrenia di Navigazione S.p.A.:
- Composizione del Consiglio di Amministrazione e natura delle deleghe conferite
- Considerazioni generali
- Mercato ed attività sociale
- Flotta
- Rapporti con lo Stato – Programma quinquennale 2000/2004
- Gestione del personale
- Relazioni industriali
- Organizzazione
- Servizio elaborazione dati
- Esercizio della flotta e sicurezza
- Rapporti con le imprese del Gruppo Fintecna
- Attività delle Società controllate
- Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio
- Altre informazioni
- Analisi patrimoniale, economica e finanziaria
- Proposta di destinazione degli utili
- Proposta di conferimento dell'incarico di revisione

Bilancio dell'esercizio 2002 di Tirrenia di Navigazione S.p.A.:
- Stato patrimoniale
- Conti d'ordine
- Conto economico
- Nota integrativa:
  - Aspetti di carattere generale
  - Criteri di valutazione
  - Voci dello Stato patrimoniale: Attivo
  - Voci dello Stato patrimoniale: Passivo
  - Analisi delle perdite creditorie e debitorie
  - Voci dei Conti d'ordine
  - Voci del Conto economico
  - Altre informazioni

Relazione del Collegio Sindacale

Relazione della Società di revisione

Estratto delle deliberazioni

Allegati:
- Composizione della flotta di Tirrenia di Navigazione S.p.A. al 31 dicembre 2002

Bilancio Consolidato 2002 e Relazioni

Relazione sulla gestione dell'esercizio 2002 del Gruppo Tirrenia:
- Considerazioni generali
- I ricavi
- La flotta
- L'attività ed i risultati
- Procedura comunitaria
- Contenzioso
- Il personale
- Organizzazione
- Sistemi informativi
- Analisi patrimoniale, economica e finanziaria
- Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio
- Altre informazioni

Bilancio consolidato dell'esercizio 2002 del Gruppo Tirrenia di Navigazione:
- Stato patrimoniale
- Conti d'ordine
- Conto economico
- Nota integrativa:
  - Aspetti di carattere generale
  - Principi di consolidamento
  - Criteri di valutazione
  - Voci dello Stato patrimoniale consolidato: Attivo
  - Voci dello Stato patrimoniale consolidato: Passivo
  - Voci dei Conti d'ordine del Bilancio consolidato
  - Voci del Conto economico consolidato
  - Altre informazioni

Relazione del Collegio Sindacale

Relazione della Società di revisione

Allegati: dati relativi alle imprese controllate incluse nel consolidamento:
- ADRIATICA di Navigazione S.p.A.
- CAREMAR - Campania Regionale Marittima S.p.A.
- SAREMAR - Sardegna Regionale Marittima S.p.A.
- SIREMAR - Sicilia Regionale Marittima S.p.A.
- TOREMAR - Toscana Regionale Marittima S.p.A.

Allegati: dati relativi alle imprese collegate incluse nel consolidamento:
- Terminal Traghetti Napoli S.r.l.
- Tirrenia Eurocatering S.p.A.

ASSEMBLEA ORDINARIA DEGLI AZIONISTI

Roma, 30 aprile 2003

ORDINE DEL GIORNO

- Deliberazioni di cui all'art. 2364 del Codice Civile

- Conferimento dell'incarico per la revisione contabile del Bilancio d'esercizio e del Bilancio consolidato per il triennio 2003/2005

L'avviso di convocazione è stato pubblicato sul foglio delle inserzioni della Gazzetta Ufficiale del 14 aprile 2003, n. 87, parte seconda.

ORGANI SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente	Dott Carlo Tamburi
Vice Presidente	Prof. Roberto Tana
Amministratore Delegato	Cav. Lav. Franco Pecorini
Consiglieri	Dott. Fabrizio Antonini Dott. Angelo Casò Rag. Bruno Curti Dott. Vincenzo Dettori Avv. Pierpaolo Dominedò Avv. Giorgio Simeone

COLLEGIO SINDACALE

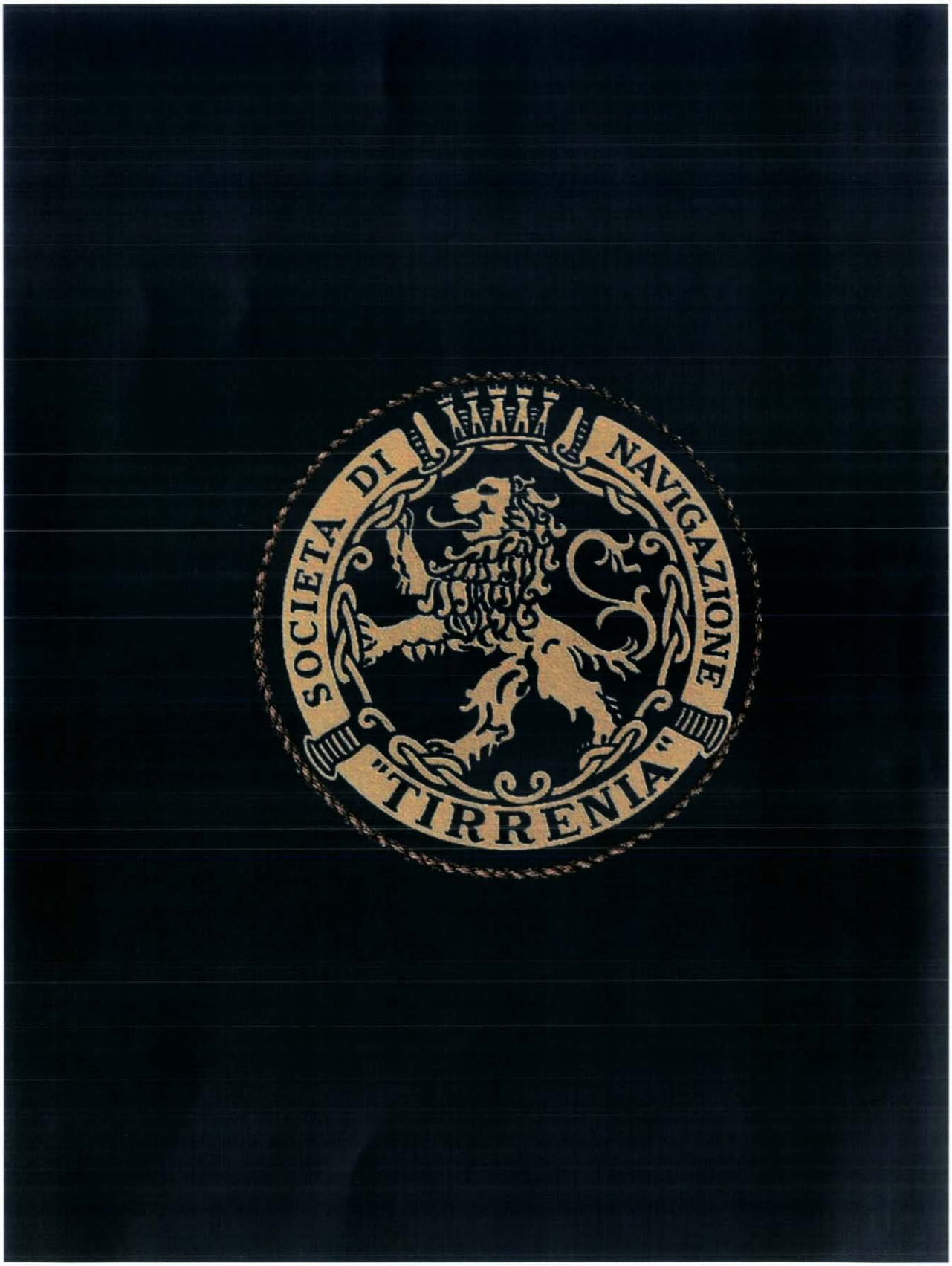
Presidente	Dott. Silverio Mittiga
Sindaci Effettivi	Dott.ssa Mara Cangialosi Balzerano Dott. Stefano Granati Prof. Enrico Viganò Dott. Gennaro Visconti
Sindaci Supplenti	Dott. Ennio Crisci Dott. Alessandro Marcone

DIREZIONE GENERALE

Direttore Generale	Dott. Roberto Liguori
Direttore Generale	Ing. Carlo Stagnaro

SOCIETÀ DI REVISIONE

PricewaterhouseCoopers S.p.A.


SOCIETA DI NAVIGAZIONE
"TIRRENIA"

TIRRENIA DI NAVIGAZIONE S.P.A.

RELAZIONE SULLA GESTIONE DELL'ESERCIZIO 2002



COMPOSIZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE E NATURA DELLE DELEGHE CONFERITE

Presidente con rappresentanza legale	Dott. Carlo Tamburi
Vice Presidente	Prof. Roberto Tana
Amministratore Delegato con poteri di ordinaria amministrazione e, in caso di urgenza, di straordinaria amministrazione	Cav. Lav. Franco Pecorini
Consiglieri	Dott. Fabrizio Antonini Dott. Angelo Casò Rag. Bruno Curti Dott. Vincenzo Dettori Avv. Pierpaolo Dominedò Avv. Giorgio Simeone

CONSIDERAZIONI GENERALI

Signori Azionisti,

l'anno 2002 è stato caratterizzato da avvenimenti che hanno determinato particolari condizioni di scenario e di mercato, specialmente nel settore dei trasporti marittimi di medio raggio con le isole maggiori italiane, e che hanno avuto una diretta influenza sull'andamento gestionale ed economico dell'esercizio. Ci si riferisce:

- ad una situazione di bassa congiuntura economica, che ha determinato una flessione nella domanda turistica; flessione che ha inciso anche sui collegamenti con la Sardegna;
- 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). Ciò ha determinato una riduzione di questa fascia di utenza (residenti in Sardegna) dal momento che tra le tariffe aeree per tali categorie e le analoghe tariffe legate al trasporto marittimo vi sono differenze significative. La riprova di questa situazione è costituita dal fatto che nel periodo di bassa stagione, anche sulle linee dove vi è assenza di vettori concorrenti, si assiste ad una contrazione di traffico, legata a tale circostanza.

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 (con un aumento di quattro navi sulla Sardegna e quattro sul settore Sicilia).
Questa maggiore offerta è stata inoltre accompagnata da politiche tariffarie che, soprattutto attraverso una serie di tariffe speciali e "promozionali", hanno abbassato notevolmente il livello dei prezzi del trasporto con la finalità di acquisire maggiori quote di traffico. Di contro, come è noto, la Vostra Società, per ogni modifica tariffaria, è vincolata ad un sistema autorizzatorio molto complesso, con lunghi tempi di istruttoria e di approvazione, che di fatto non permette una applicazione tempestiva delle nuove tariffe. L'attuale sistema tariffario, inoltre, non consente alcuna risposta alle dinamiche di mercato e soprattutto alle iniziative, anche improvvise, sui prezzi sviluppate dalla concorrenza, finendo per mettere l'azienda "fuori mercato".
Si ricorda, infine, che la Tirrenia, in termini di viaggi e di capacità di trasporto offerti, si è dovuta attenere alle limitazioni poste dalla decisione comunitaria del 20 giugno 2001, che ha eliminato ogni elasticità in ordine all'attività da svolgere.
In tale contesto, è da segnalare un ulteriore elemento negativo di grandissimo rilievo che ha influenzato il Conto economico del 2002: il mancato riconoscimento – per l'intero Gruppo – degli sgravi contributivi che già erano stati concessi nel 2001 alle imprese armatoriali che esercitano attività di cabotaggio.
Difatti, la Legge finanziaria del 2002 (Legge 448/2001) aveva riconosciuto alle imprese armatoriali italiane che svolgono attività di cabotaggio gli sgravi previdenziali ed assistenziali previsti dalla Legge n. 38/98, nel limite massimo del 43% della contribuzione dovuta, con l'espressa esclusione dal beneficio delle imprese che hanno con lo Stato convenzioni o contratti di servizio. Successivamente, la Legge

166/2002 ha elevato la percentuale di sgravio dal 43% all'80%, confermando l'esclusione delle società convenzionate.

Di recente, una circolare dell'INPS ha riconosciuto il beneficio alla Vostra Società limitatamente alle navi non svolgenti attività convenzionata.

Qualora fosse stato riconosciuto per l'intera attività, lo sgravio avrebbe determinato per la Tirrenia un recupero di costi – e quindi un minore corrispettivo pubblico – pari a 12,5 milioni di euro, mentre per l'intero Gruppo il recupero sarebbe stato di 28,8 milioni di euro. Si tratta quindi di cifre molto elevate, certamente significative e tali da influenzare negativamente le risultanze gestionali e di bilancio.

La Società, pertanto, nelle sedi opportune, ha ritenuto di evidenziare che:

- l'esclusione in parola non aveva alcuna giustificazione di carattere finanziario per l'Erario, dal momento che la sua eliminazione si sarebbe tradotta in una pari contestuale riduzione della compensazione degli oneri derivanti dall'espletamento del servizio pubblico, trattandosi, sotto questo profilo, di una partita di giro;
- il regime di sgravi in oggetto costituisce una misura di aiuto settoriale al costo del lavoro che, per le sue stesse finalità, deve essere applicata all'insieme delle imprese interessate;
- l'importo della compensazione, come ha evidenziato la decisione della Commissione europea del 20 giugno 2001 sulla Tirrenia, deve coprire esclusivamente i maggiori oneri connessi agli O.S.P. (Obblighi di Servizio Pubblico), finalizzati a soddisfare il principio della continuità territoriale. Detto importo, quindi, non dovrebbe coprire altre componenti economiche, anche ai fini di una corretta qualificazione e misura della citata compensazione di esercizio, che in tal modo viene di fatto stravolta;
- l'esclusione in argomento si pone quindi in contrasto con i principi comunitari in materia di libera concorrenza, dal momento che le società che percepiscono compensazioni dallo Stato per obblighi di servizio operano in regime di piena concorrenza con gli armatori italiani e comunitari.

Peraltro, nel corso dell'*iter* parlamentare della Legge 166/2002, la Camera ha approvato uno specifico ordine del giorno con cui impegnava il Governo a individuare lo strumento normativo per estendere lo sgravio anche alla flotta pubblica.

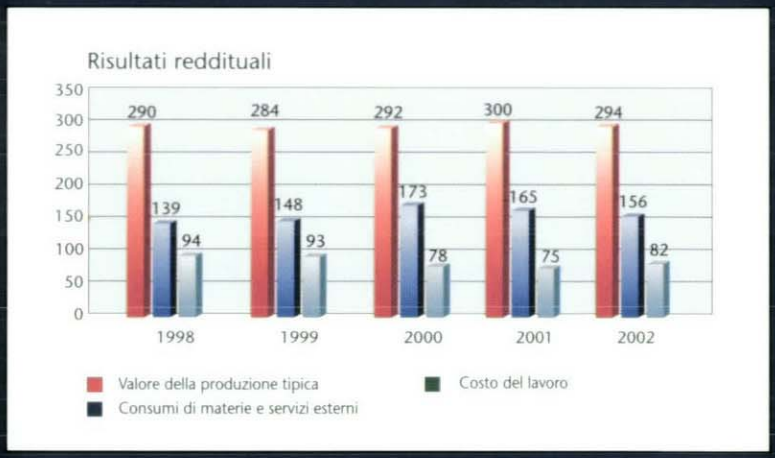
Si aggiunge che la Legge finanziaria 2003 ha disposto un'ulteriore proroga di detti benefici, sebbene in una misura percentuale più contenuta, anche per il triennio 2003-2005, confermando l'esclusione delle società convenzionate.

È anche da sottolineare che, agli evidenti dubbi di compatibilità del descritto quadro normativo con le disposizioni comunitarie, si sommano considerazioni legate agli effetti che lo stesso ha sugli elementi economici (costo del personale, corrispettivi pubblici, risultati, ecc.) legati al valore del Gruppo, in vista della sua privatizzazione.

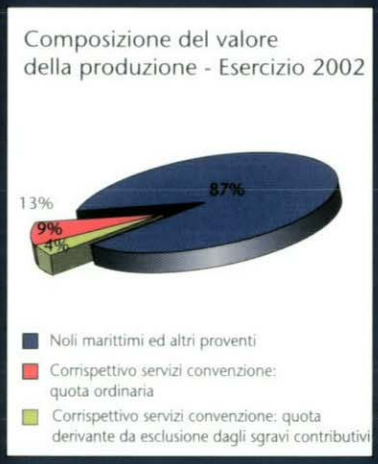
A motivo delle criticità del mercato in cui la Vostra Società opera – precedentemente esposte – si è registrata una flessione nel trasportato dei passeggeri e delle auto al seguito, con un conseguente abbattimento dei noli acquisiti.

L'ammontare della compensazione determinata dalla Pubblica amministrazione a fronte degli obblighi di servizio pubblico gravanti sulla Vostra Società è stato pari a 42,5 milioni di euro.

RAPPRESENTAZIONE DI ALCUNI RISULTATI DELLA TIRRENIA DI NAVIGAZIONE S.P.A.









È da rilevare che, pur nel suddetto contesto, tale corrispettivo, escludendo le partite non legate allo svolgimento dei servizi nautici, risulta azzerato, evidenziandosi anzi un margine positivo per 4,2 milioni di euro. Infatti, deducendo dal suddetto importo (mil. 42,5) le imposte connesse a tali servizi (mil. 6,3), la remunerazione dei capitali investiti dall'azionista (mil. 7,1), le agevolazioni tariffarie concesse a particolari utenti tra cui essenzialmente i residenti (mil. 20,8) e i maggiori contributi per la mancata concessione degli sgravi previdenziali (mil.12,5), si perviene a un valore positivo di 4,2 milioni di euro.

Si conferma pertanto come, nonostante le criticità rappresentate, la Vostra Società riesca a perseguire l'obiettivo dell'annullamento della compensazione statale.

Questo risultato si è reso possibile anche attraverso un rigido controllo dei costi, che ha investito ogni settore della Società e che trova la sua origine, oltre che in una costante attività di selezione e monitoraggio della spesa, anche in iniziative di carattere organizzativo, già in passato avviate, come la standardizzazione di alcune procedure di Gruppo, l'unificazione degli acquisti, la creazione di *services* e tutte le azioni finalizzate a cogliere ogni possibile sinergia, accrescendo la produttività aziendale.

I costi aziendali tra il 2002 e il 2001 si sono ridotti, al netto degli sgravi, di circa 11 milioni di euro, nonostante un incremento dei premi assicurativi di circa il 50%.

A questo riguardo va anche ricordato che la Società, poiché gestisce una rete di servizi di collegamento marittimo a carattere continuativo (che, ovviamente, non può essere modificata per cause contingenti, come invece può fare il restante armamento), è caratterizzata da una struttura della spesa con caratteristiche di notevole rigidità.

In questo quadro inoltre non si è mancato di dare il massimo impulso a tutte le possibili iniziative di carattere commerciale (affinando nel contempo quelle già in essere), puntando in particolare a:

- proseguire e rafforzare le iniziative già avviate sul piano dell'ulteriore allargamento della rete commerciale (che ha quasi raggiunto i 4.000 uffici viaggi) e dei sistemi di vendita via internet;
- potenziare lo sviluppo delle vendite attraverso l'attività di promotori turistico-commerciali con specifiche competenze professionali e territoriali e attraverso politiche di incentivazione della rete agenziale.

Inoltre, è stato richiesto, e non si mancherà di continuare a richiedere agli organi competenti, di modificare la struttura del sistema tariffario, onde addivenire a un meccanismo che consenta uno spazio di elasticità, nello stesso interesse dell'utenza.

Nella Relazione al bilancio del passato esercizio, Vi abbiamo relazionato sul Piano Quinquennale 2000-2004, che aveva previsto una serie di investimenti in naviglio, finalizzati al miglioramento dello standard qualitativo della flotta, rendendolo, altresì, uniforme su tutte le unità passeggeri. In questo contesto, si segnala l'entrata in servizio, a partire dal 15 aprile 2002, del m/t "Janas". Detta unità è stata destinata ad affiancare la nave gemella "Bithia" sulla tratta Genova/Porto Torres.

I due traghetti costituiscono quanto di meglio vi sia, per questa tipologia di naviglio, nella flotta mercantile italiana per standard, comfort, tecnologia e velocità di esercizio.

Una terza unità, dello stesso tipo, denominata "Athara", è attualmente in fase di allestimento e la sua entrata in linea, sui collegamenti da Genova per il Nord della Sardegna, è prevista per il mese di giugno del corrente anno.

Nel mese di febbraio 2003 sono stati completati i lavori di ammodernamento della prima unità della serie "Strade", mentre per una seconda nave dello stesso tipo gli stessi interventi saranno conclusi entro il prossimo mese di giugno.
Onde completare il programma previsto, restano da avviare ai lavori altre tre unità (due per analoghe trasformazioni ed una per interventi di più modesta entità). In merito si stanno tuttavia valutando alcune opzioni alternative. Anche queste ultime ipotesi sono finalizzate, nel medio-lungo periodo, a migliorare in via definitiva lo standard tecnico-nautico-alberghiero della flotta, oltre che a efficientare le proposte complesse dei servizi offerti.

Nel complesso, scontando l'ulteriore immissione del m/t "Athara", l'attuale flotta in esercizio della Società risulta costituita da tredici traghetti misti, cinque traghetti tutto-merci e cinque unità veloci. La vita media di questa flotta passeggeri, tenuto conto dei ringiovanimenti, è di circa 7,5 anni ed è fra le più basse in Italia.
Sotto il profilo organizzativo, al di là degli aspetti già citati, è da segnalare il prosieguo delle iniziative finalizzate ad una profonda revisione del sistema informativo aziendale, soprattutto negli aspetti contabile, del reporting e del booking elettronico. Alcune di queste funzioni potranno essere operative già dall'esercizio 2003.

Nel 2002 è proseguita l'attività delle Società controllate Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar, che hanno regolarmente effettuato i servizi di collegamento marittimo convenzionati, come meglio specificato nel prosieguo.
Nella scorsa relazione si evidenziarono le iniziative sviluppate dalla Società per gestire – attraverso apposite società costituite in partnership – attività al di fuori della convenzione con lo Stato, allo scopo di migliorare la redditività aziendale e specializzare determinate funzioni attraverso partners di settore.
In proposito si segnalano i risultati conseguiti dalla Società Tirrenia Eurocatering (a cui sono affidati i servizi di ristorazione di bordo) che, dopo un primo breve periodo di gestione della ristorazione delle sole navi della Tirrenia nell'anno 2001, è passata a svolgere nell'anno 2002 analoghi servizi su tutte le unità del Gruppo.
Nell'esercizio 2002 si prevede un utile di circa 385.000 euro, in linea con il risultato dell'anno precedente.

Inoltre, nel mese di giugno 2002 è stata costituita la Società Terminal Traghetti Napoli S.r.l., al cui capitale la Tirrenia partecipa al 50%. In tale Società sono confluite le concessioni del vecchio terminalista e quella della Tirrenia per lo stoccaggio dei mezzi pesanti. Scopo della Società è gestire funzioni di terminal nel porto di Napoli, sia per il Gruppo Tirrenia, sia per operatori esterni. L'operatività dell'Azienda sarà attivata non appena saranno pervenute le prescritte autorizzazioni.

Infine, in data 30 gennaio 2003, in partnership con la Yacht Chartering Italia (YCI S.r.l.) e con una partecipazione da parte della Vostra Società del 40%, è stata costituita la Smeralda Bunker Trade (SBT S.p.A.). Tale Società è finalizzata all'insediamento di una struttura di rifornimento di combustibili e lubrificanti per le navi sociali e di altri armatori, da localizzare ad Olbia, ma con possibilità di operare anche in altri scali della Sardegna, con prezzi competitivi rispetto a quelli offerti dal mercato.

Per quanto attiene, infine, alla procedura comunitaria tuttora in corso relativamente alle Società controllate (Adriatica e Società Regionali), si ritiene che la stessa possa concludersi entro il primo semestre dell'anno. La Commissione infatti ha recentemente comunicato che "la chiusura del procedimento d'indagine formale riguardante le Società del Gruppo Tirrenia diverse dalla Tirrenia S.p.A., inizialmente prevista per luglio 2002, è stata poi rimandata per una serie di ritardi imputabili alla notevole complessità tecnica delle questioni da esaminare". È probabile che la decisione venga adottata nel corso del mese di aprile.

La chiusura della predetta procedura comunitaria costituisce elemento importante nel processo della futura privatizzazione del Gruppo poiché – come anche segnalato dalla Corte dei Conti nella sua relazione annuale al Parlamento sul Bilancio dell'esercizio 2001 – solo a quel punto potranno riprendersi i necessari passaggi propedeutici alla privatizzazione stessa. Secondo la Corte, infatti, tenendo conto degli orientamenti che saranno contenuti nella decisione europea, potranno essere rielaborati i Piani Quinquennali delle Società Adriatica e Regionali e potrà, infine, essere riformulato il Piano industriale dell'intero Gruppo.

In questo contesto la Corte dei Conti – auspicando che, fino al termine delle convenzioni, lo Stato conservi un ruolo di garanzia e di controllo – ha fatto riferimento ad ulteriori iniziative che potrebbero migliorare la redditività aziendale e, quindi, in ultima analisi, il valore dell'Azienda, quali le attività fuori convenzione e la revisione dei termini del contratto con la Pubblica amministrazione e della remunerazione del patrimonio netto aziendale.

In tal modo "il Piano industriale potrà dunque essere formulato in una visione di obiettivi di grande portata, divenendo lo strumento cardine della privatizzazione del Gruppo".

MERCATO ED ATTIVITÀ SOCIALE

L'esercizio 2002 è stato caratterizzato da una flessione del numero dei passeggeri e del numero delle auto al seguito trasportati, pari in termini percentuali a circa il 9-10%.

La riduzione dei noli riferiti ai passeggeri (8% circa in valore percentuale) è risultata tuttavia più contenuta per effetto dell'incremento del nolo medio, in conseguenza delle più elevate tariffe praticate sulle rotte servite dalle nuove unità in servizio sui collegamenti con la Sardegna, in virtù del più elevato standard alberghiero che le caratterizza.

È da tenere presente che nel corso dell'anno 2002 l'attività nautica si è ridotta di circa il 7% in termini di viaggi effettuati e di miglia percorse. Tale riduzione si è concentrata nei mesi estivi.

Le motivazioni del calo del traffico sono state già ampiamente esaminate nella prima parte della presente Relazione.

Per quanto concerne il traffico di automezzi commerciali, si è registrata una modesta flessione complessiva dei metri-lineari di carico trasportati. I noli merci si sono ridotti nella stessa proporzione.

Tale flessione è la conseguenza di una riduzione del traffico merci sulla linea Napoli/Palermo, determinata dall'ingresso sulla stessa rotta di due unità miste della Società Snav.

Complessivamente, infatti, le altre linee hanno registrato un modesto incremento del traffico merci.


tirrenia
tirrenia


tirrenia


tirrenia


raffaele rubattino
tirrenia