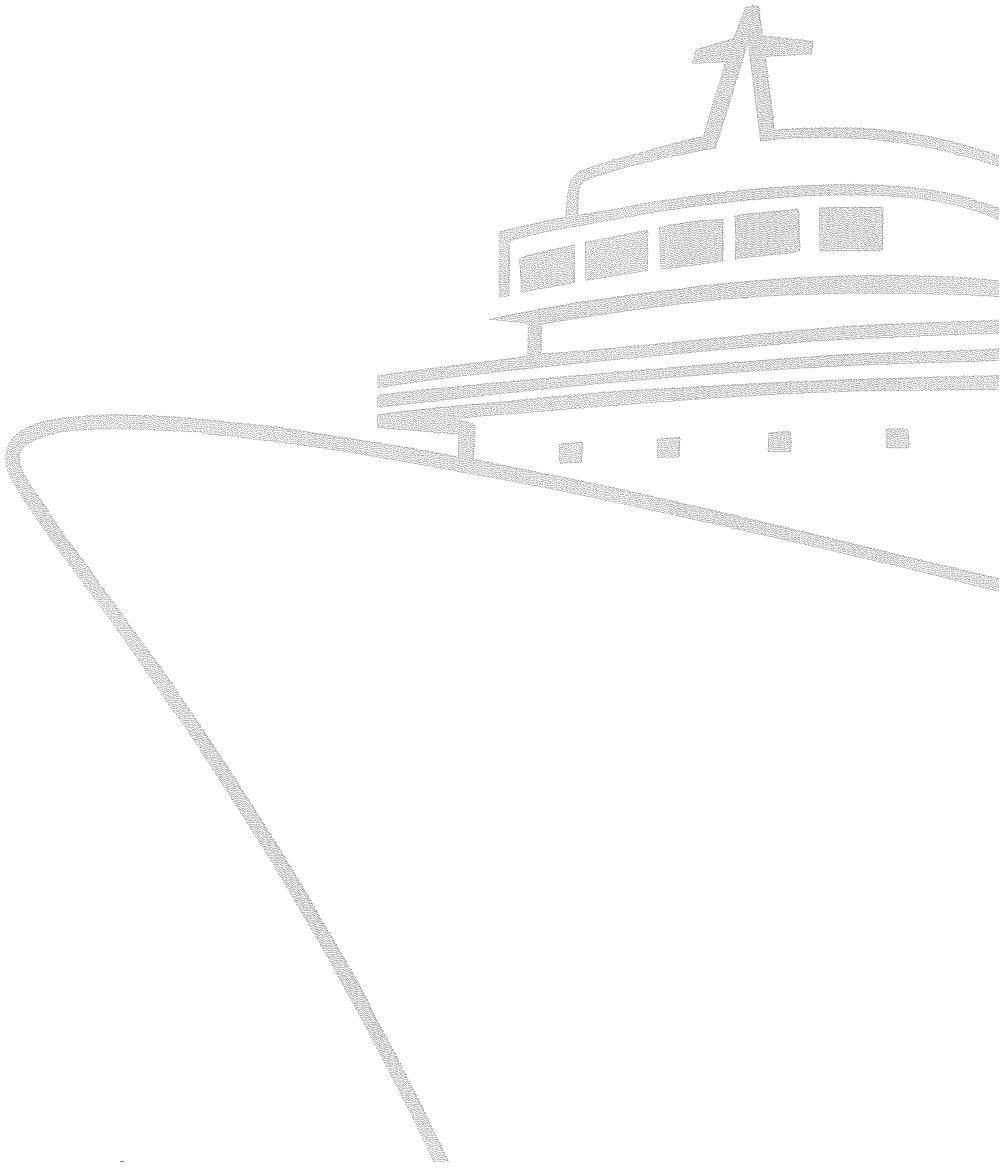
GRUPPO TIRRENIA DI NAVIGAZIONE

BILANCIO CONSOLIDATO 2002 E RELAZIONI

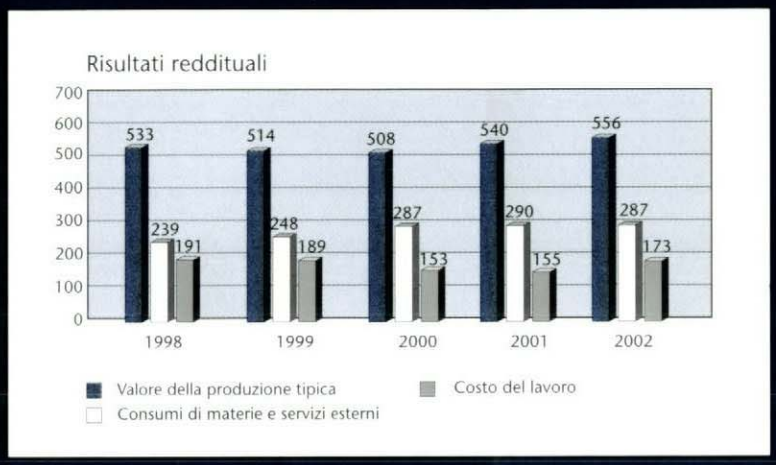


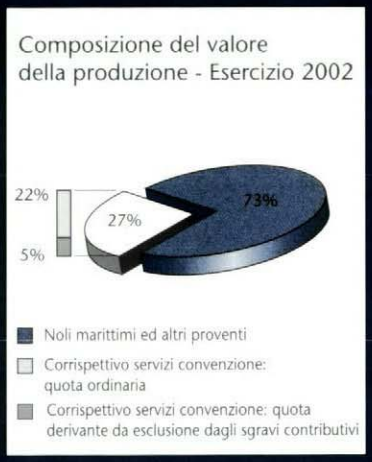
GRUPPO TIRRENIA DI NAVIGAZIONE S.P.A.

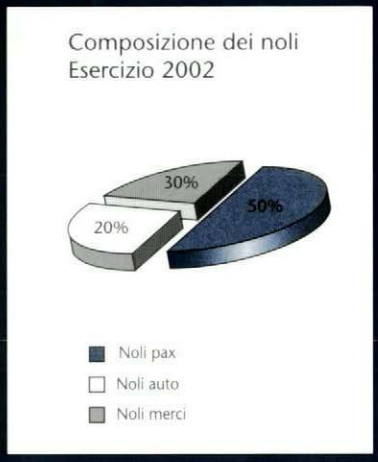
RELAZIONE SULLA GESTIONE DELL'ESERCIZIO 2002



RAPPRESENTAZIONE DI ALCUNI RISULTATI DEL GRUPPO TIRRENIA DI NAVIGAZIONE







CONSIDERAZIONI GENERALI

Signori Azionisti,

come specificato nei successivi paragrafi, l'anno 2002 è stato caratterizzato da esiti non omogenei in termini sia di volumi di traffico, che di ricavi per tutte le Società del Gruppo.

Al 31 dicembre 2002, l'assetto del Gruppo, immutato rispetto al precedente esercizio, era il seguente (il capitale è espresso in migliaia di euro):

Denominazione	Sede	Capitale	Quota partecipazione
TIRRENIA di Navigazione S.p.A.	Napoli	108.360	Capogruppo
ADRIATICA di Navigazione S.p.A.	Venezia	23.547	100%
Campania Regionale Marittima - CAREMAR S.p.A.	Napoli	5.422	100%
Sardegna Regionale Marittima - SAREMAR S.p.A.	Cagliari	1.290	100%
Sicilia Regionale Marittima - SIREMAR S.p.A.	Palermo	7.612	100%
Toscana Regionale Marittima - TOREMAR S.p.A.	Livorno	5.474	100%

Come noto, nel corso del 2001 si è conclusa positivamente la procedura di informazione aperta dalla Commissione europea nei confronti dello Stato italiano per presunti aiuti di cui avrebbero beneficiato le Società del Gruppo, relativamente alla sola Capogruppo Tirrenia.

È stato conseguentemente approvato il Piano Quinquennale 2000/2204 di Tirrenia S.p.A., sia pure con alcune modifiche apportate per recepire le indicazioni dell'Autorità comunitaria.

La chiusura della procedura d'informativa per presunti aiuti conferiti alle Società controllate, inizialmente prevista per l'anno 2002, dovrebbe avvenire entro il primo semestre del 2003.

Si è fiduciosi in una conclusione positiva della procedura, anche in considerazione dell'esito di quella analoga già aperta con riferimento alla Capogruppo Tirrenia, che ha riconosciuto la piena legittimità della convenzione vigente con lo Stato.

L'attività di Adriatica e delle Società Regionali – in attesa dell'approvazione del Piano Quinquennale 2000/2004 (strumento per pianificare l'attività sotto il profilo dei collegamenti e della flotta impiegata nell'arco di cinque anni) sottoposto all'esame del Ministero competente che lo ha, di fatto, congelato in attesa della definizione della procedura europea – è stata svolta sulla base degli assetti dei servizi approvati dalla Pubblica amministrazione.

L'attività nautica è rimasta pertanto sostanzialmente immutata in termini di numero di viaggi e di miglia percorse. Nel periodo estivo è stato attivato un collegamento giornaliero con l'unità veloce "Guizzo" tra Mazara del Vallo e Pantelleria, con soddisfazione dei passeggeri e delle comunità locali interessate.

Si rimanda alla Nota integrativa per il commento delle specifiche poste patrimoniali ed economiche del Bilancio consolidato, che espone un utile d'esercizio pari a 9.546 migliaia di euro, con una riduzione di 1.924 rispetto al precedente esercizio.

I RICAVI

Il valore della produzione del Gruppo è stato pari a 585.205 migliaia di euro, con un incremento di 18.223 rispetto all'esercizio precedente.
Tale variazione è sostanzialmente la risultante della diminuzione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni (-23.875) e degli incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (-2.985), compensata dall'incremento degli altri ricavi e proventi (+45.083), in particolare dei contributi per i servizi di convenzione (+49.533).

L'incremento di questi ultimi, come evidenziato nella Relazione sulla gestione di Tirrenia S.p.A., è dipeso per circa 28.800 dal mancato riconoscimento degli sgravi contributivi per il personale navigante.

LA FLOTTA

Al 31 dicembre 2002, la flotta di proprietà delle Società del Gruppo aveva la seguente consistenza:

	NUMERO	TSL
Navi traghetto miste (m/l percorrenza)	19	326.907
Navi traghetto miste (servizi locali)	29	48.185
Navi traghetto veloci	11	64.570
Altre unità veloci (servizi locali)	19	4.785
Navi traghetto tutto-merci	12	127.679
Totale	**90**	**572.126**

In "Allegato" viene fornita la composizione delle flotte di tutte le singole Società.
Nel corso del 2002 è entrata in flotta l'unità di nuova costruzione "Janas", adibita alla medio-lunga percorrenza, caratterizzata da un elevato standard alberghiero.

L'ATTIVITÀ ED I RISULTATI

Nel complesso, l'attività nautica del Gruppo risulta lievemente diminuita in termini di viaggi e di miglia percorse rispetto all'anno precedente.
I passeggeri trasportati e le auto al seguito mostrano un calo di circa il 2,4%, mentre gli automezzi commerciali espongono una riduzione più modesta (-0,8%).
I noli registrano complessivamente una diminuzione del 5,5%.
L'attività svolta nel 2002 sul settore tirrenico della medio-lunga percorrenza è stata caratterizzata da una flessione del numero dei passeggeri trasportati e delle auto al seguito di circa il 9-10%. È risultata tuttavia più

contenuta in termini percentuali la riduzione dei relativi noli.

Per quanto concerne il traffico merci, si è registrata una modesta flessione complessiva in termini di metri lineari e di noli conseguiti.

La contrazione del traffico è collegabile alla sfavorevole congiuntura economica nazionale, oltre che all'accentuarsi dell'attività della concorrenza.

Per gli stessi motivi, anche l'attività svolta sul settore adriatico e sul settore cabotaggio tirrenico dalla Società Adriatica, sostanzialmente immutata in termini di miglia percorse (-1,1%), ha manifestato un calo dei passeggeri trasportati (-11,0%) a fronte di un modesto incremento dei veicoli al seguito (+2,2%). Tale andamento, unito ad una contrazione del trasporto di merci (-2,9%), si è tradotto in una riduzione complessiva dei noli conseguiti di circa il 5,5%.

L'attività nautica con le isole minori è stata svolta sulla base degli stessi assetti dell'anno precedente ed è rimasta sostanzialmente immutata in termini di numero di viaggi e di miglia percorse. Nel periodo estivo è stato attivato un collegamento giornaliero con l'unità veloce "Guizzo" tra Mazara del Vallo e Pantelleria, che ha incontrato il gradimento dei passeggeri e delle comunità locali interessate.

Complessivamente, i collegamenti con le isole minori hanno registrato un modesto incremento del traffico di passeggeri (+1,4%) e di auto al seguito (+1,9%).

Queste variazioni sono la risultante di una crescita di circa il 4-5% registrata sulle linee dell'arcipelago campano e pontino e delle isole minori della Sicilia, e di una flessione del traffico di circa il 2% nei servizi svolti sulle linee dell'arcipelago toscano e delle isole minori sarde.

Nel prospetto che segue sono indicati i risultati di esercizio conseguiti da ciascuna Società, espressi in migliaia di euro, oltre che l'effetto delle rettifiche di consolidamento.

	2002	2001
TIRRENIA	12.392	14.063
ADRIATICA	1.651	2.822
CAREMAR	1.502	1.515
SAREMAR	497	427
SIREMAR	1.455	1.778
TOREMAR	1.211	1.288
Totale risultati aggregati	**18.708**	**21.893**
Rettifiche di consolidamento	(9.162)	(10.423)
Utile consolidato	**9.546**	**11.470**

Come nel precedente esercizio, le rettifiche di consolidamento, oltre che dall'eliminazione dei dividendi rilevati dalla controllante Tirrenia, derivano essenzialmente dall'ammortamento dei plusvalori riconosciuti ai cespiti delle controllate all'atto dell'acquisizione delle stesse, al netto dell'assorbimento del fondo di consolidamento per rischi ed oneri futuri.

PROCEDURA COMUNITARIA

Nel corso dell'anno 1999, la Commissione europea ha aperto una procedura di informazione nei confronti dello Stato italiano per presunti aiuti conferiti alle Società del Gruppo Tirrenia.
Nell'anno 2001 si è conclusa positivamente la procedura di informazione relativa alla sola Capogruppo Tirrenia. È invece ancora pendente presso la Commissione la medesima procedura con riferimento a tutte le altre Società del Gruppo.
La vicenda è prevista concludersi entro il primo semestre del corrente anno.

CONTENZIOSO

Nel corso dell'anno 2002 è stata respinta in appello dal Consiglio di Stato l'impugnativa di Tirrenia avverso l'espressione di congruità del prezzo dei mm/tt "Lazio" e "Puglia" determinata dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione, di cui si è data notizia nella Relazione al bilancio dell'esercizio precedente. Si continuerà pertanto a coprire con mezzi propri i costi non riconosciuti dall'Amministrazione in sede di determinazione del corrispettivo per gli obblighi di servizio pubblico.

È ancora pendente, presso il Tribunale di primo grado del Lussemburgo, il ricorso presentato da Adriatica per l'ammenda inflitta nel 1998 alla Società dalla Commissione delle Comunità europee, per la partecipazione ad un presunto cartello fra armatori sulle tratte marittime Italia-Grecia. Si ritiene che sussistano i presupposti per una riduzione dell'ammenda; pertanto, il fondo rischi a suo tempo costituito non è stato incrementato degli interessi maturati.

Presso lo stesso Tribunale è ancora pendente anche il ricorso presentato da Adriatica avverso la decisione del 1999 della Commissione delle Comunità europee che ha stabilito la restituzione degli sgravi contributivi concessi dal Governo italiano alle imprese di Venezia e Chioggia negli anni 1994-1997, in quanto ritenuti incompatibili con le norme comunitarie. Nel corso del 2001 il Governo italiano è intervenuto *ad juvandum* nella vertenza. Come già riferito nella Relazione sulla gestione dell'esercizio precedente, i rapporti esistenti con la Pubblica amministrazione consentono di non ravvisare alcun effetto economico a carico dell'esercizio 2002 e dei successivi.

IL PERSONALE

La consistenza del personale dipendente del Gruppo alla data del 31 dicembre 2002, è risultata di complessive 3.968 unità, di cui 3.354 occupate a tempo indeterminato (costituite da 2.827 naviganti e 527 amministrativi) e 614 con contratto a tempo determinato.
Rispetto all'anno precedente, si riscontra una riduzione di 126 unità, pari al 3,0% in termini percentuali.

Il costo del lavoro, comprensivo sia del personale navigante che del personale amministrativo, è stato complessivamente pari a 172.668 migliaia di euro, con un aumento di 18.043 migliaia di euro rispetto all'anno precedente.
Tale aumento è stato di gran lunga inferiore al maggior costo derivante dalla Legge 28 dicembre 2001 n. 448 di sostegno alla flotta di bandiera dedita all'attività di cabotaggio, che ha escluso le linee marittime svolte in ambito di rapporto di convenzione con lo Stato dalla proroga dei benefici in materia di sgravi previdenziali, riconosciuti invece al restante armamento di settore.
Ulteriori effetti incrementativi sono derivati dall'applicazione del rinnovo del contratto di lavoro, oltre che dalla normale dinamica retributiva connessa alle anzianità di servizio.

Nel corso dell'anno 2002 sono stati effettuati corsi di aggiornamento e qualificazione per un totale di 69.114 ore, che hanno interessato complessivamente 2.109 unità tra personale navigante ed amministrativo, con un aumento dell'attività rispetto all'anno precedente pari a circa il 27%, sia in termini di volume di ore che in termini di dipendenti coinvolti.
Per il personale navigante l'attività di formazione si è concentrata sulle materie della sicurezza e della qualità: MAMS, sopravvivenza e salvataggio, antincendio di base ed avanzato, MABEV, addestramento uso sistemi radar, ARPA, PSSR, assistenza medica a bordo, primo soccorso, GMDSS (Global Maritime Distress Safety System).
Per quanto riguarda il personale amministrativo, il principale tema dell'attività di formazione è stato l'aggiornamento tecnico degli addetti dei sistemi informativi.
Nel corso dell'anno si è realizzato l'obiettivo dell'integrale applicazione dell'accordo 14 dicembre 2001 ed annessi accordi aziendali, con i quali si è provveduto, tra l'altro, alla rimodulazione sia quantitativa che qualitativa delle tabelle di armamento delle unità sociali.
Le tabelle di armamento sono state definitivamente decretate, per le unità tipo "Strada", con provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 24 ottobre 2002.

Il contenzioso del lavoro prodottosi nel 2002 ha confermato la tendenza, già manifestatasi nel corso degli anni precedenti, ad una moderata crescita fisiologica, senza far registrare significative spinte legate ad eventuali istanze di massa.
Un cenno particolare merita il filone di vertenze incardinate a cura del personale marittimo trasferito dalla Società Tirrenia alla Società Adriatica, che ha visto gli interessati procedere alla conciliazione della lite con la contestuale esplicita accettazione dei principi ispiratori delle intese pattizie raggiunte attraverso la sottoscrizione degli accordi sindacali del 9 ottobre 2000.
In prospettiva, non si intravedono spunti di particolare preoccupazione per l'evoluzione di un contenzioso.

ORGANIZZAZIONE

Nel corso dell'anno 2002 sono state apportate modifiche alle strutture e alle funzioni delle singole Società

del Gruppo, in modo da sviluppare ulteriori sinergie ed ottimizzare complessivamente l'economicità della gestione e la qualità dei servizi offerti.
Sono stati costantemente verificati i carichi di lavoro del personale di tutte le Società, per perseguire una distribuzione corretta delle funzioni assegnate in relazione alle risorse esistenti.

In particolare, nel mese di giugno 2002 è stata collocata presso la sede di Napoli della Tirrenia la funzione di controllo dei rendiconti delle dipendenze dirette e delle agenzie raccomandatarie della Capogruppo, precedentemente svolta dal *service* di Gruppo operante a Venezia.
Nel mese di luglio 2002, inoltre, sono state accentrate presso la Capogruppo le funzioni alberghiere della Società Adriatica.

SISTEMI INFORMATIVI

In seguito dell'affidamento alla Società Engineering Ingegneria Informatica, del compito del rifacimento dei principali sistemi applicativi aziendali della Capogruppo, è stata svolta l'attività di analisi funzionale necessaria per la personalizzazione del SAP/R3, prodotto leader di mercato che è stato prescelto per la gestione di tutti gli aspetti amministrativi e di controllo di gestione. Sono stati installati i server e le infrastrutture necessarie allo sviluppo del primo prototipo applicativo del suddetto SAP.

Per quanto riguarda il nuovo sistema di booking in corso di sviluppo, che sarà utlizzato da tutte le Società del Gruppo, sono state avviate le interviste degli utenti necessarie per rilevare le attività svolte e definire i requisiti del nuovo sistema.
È stato quasi completato il collegamento telematico di tutti gli scali; sono state apportate tutte le modifiche necessarie per la gestione di linee operanti con scali esteri; sono state completate le interfacce per la gestione centralizzata del controllo della rendicontazione delle agenzie presso il *service* di Gruppo di Genova.

Nell'ambito del processo di omogeneizzazione delle procedure informatiche, è stato reso operativo anche per Adriatica il sistema di booking derivato da quello di Tirrenia; è stata inoltre avviata l'estensione alle navi di Adriatica del sistema Tirrenia di gestione dei dati alberghieri.

Al fine di migliorare i servizi resi alla clientela, sono stati installati sulle navi della linea Napoli-Palermo i primi terminali per la gestione di pagamenti con carta di credito; sono in corso di installazione analoghe attrezzature su tutte le navi miste della Capogruppo.

ANALISI PATRIMONIALE, ECONOMICA E FINANZIARIA

Nelle tavole che seguono vengono riclassificati i principali dati patrimoniali ed economici consolidati dell'esercizio, al fine di consentire una più immediata visione di tali aspetti della gestione (importi in migliaia di euro).

TAVOLA PER L'ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE CONSOLIDATA

	31/12/2002	31/12/2001	Variazioni
A. – IMMOBILIZZAZIONI			
Immobilizzazioni immateriali	4.967	2.417	2.550
Immobilizzazioni materiali	1.041.809	998.797	43.012
Immobilizzazioni finanziarie	4.441	4.829	(388)
	1.051.217	**1.006.043**	**45.174**
B. – CAPITALE DI ESERCIZIO			
Rimanenze di magazzino	18.929	18.330	599
Crediti commerciali	99.530	61.514	38.016
Altre attività [1]	78.487	78.320	167
Debiti commerciali	(61.693)	(73.153)	11.460
Fondi per rischi ed oneri	(51.239)	(61.533)	10.294
Altre passività [2]	(57.823)	(57.660)	(163)
	26.191	**(34.182)**	**60.373**
C. – CAPITALE INVESTITO, dedotte le passività di esercizio (A+B)	**1.077.408**	**971.861**	**105.547**
D. – TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	**48.850**	**47.868**	**982**
E. – CAPITALE INVESTITO, dedotte le passività di esercizio e il TFR (C-D)	**1.028.558**	**923.993**	**104.565**
Coperto da:			
F. – CAPITALE PROPRIO			
Quote della Capogruppo	227.435	217.888	9.547
Quote di terzi	–	–	–
	227.435	**217.888**	**9.547**
G. – INDEBITAMENTO FINANZIARIO A MEDIO/LUNGO TERMINE	**501.799**	**437.480**	**64.319**
H. – INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE TERMINE (DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE)			
– debiti finanziari a breve	300.556	270.759	29.797
– disponibilità e crediti finanziari a breve	(1.232)	(2.134)	902
	299.324	**268.625**	**30.699**
I. – TOTALE, COME IN E (F+G+H)	**1.028.558**	**923.993**	**104.565**

[1] Comprendono i "crediti vari" del circolante (di cui al prospetto contenuto nella Nota integrativa che rappresenta i crediti distinti per scadenza e natura) ed i ratei e risconti attivi.

[2] Comprendono i "debiti vari" del circolante (di cui al prospetto contenuto nella Nota integrativa che rappresenta i debiti distinti per scadenza e natura) e i ratei e risconti passivi, esposti al netto dei crediti verso lo Stato per contributi di credito navale iscritti nelle immobilizzazioni finanziarie.