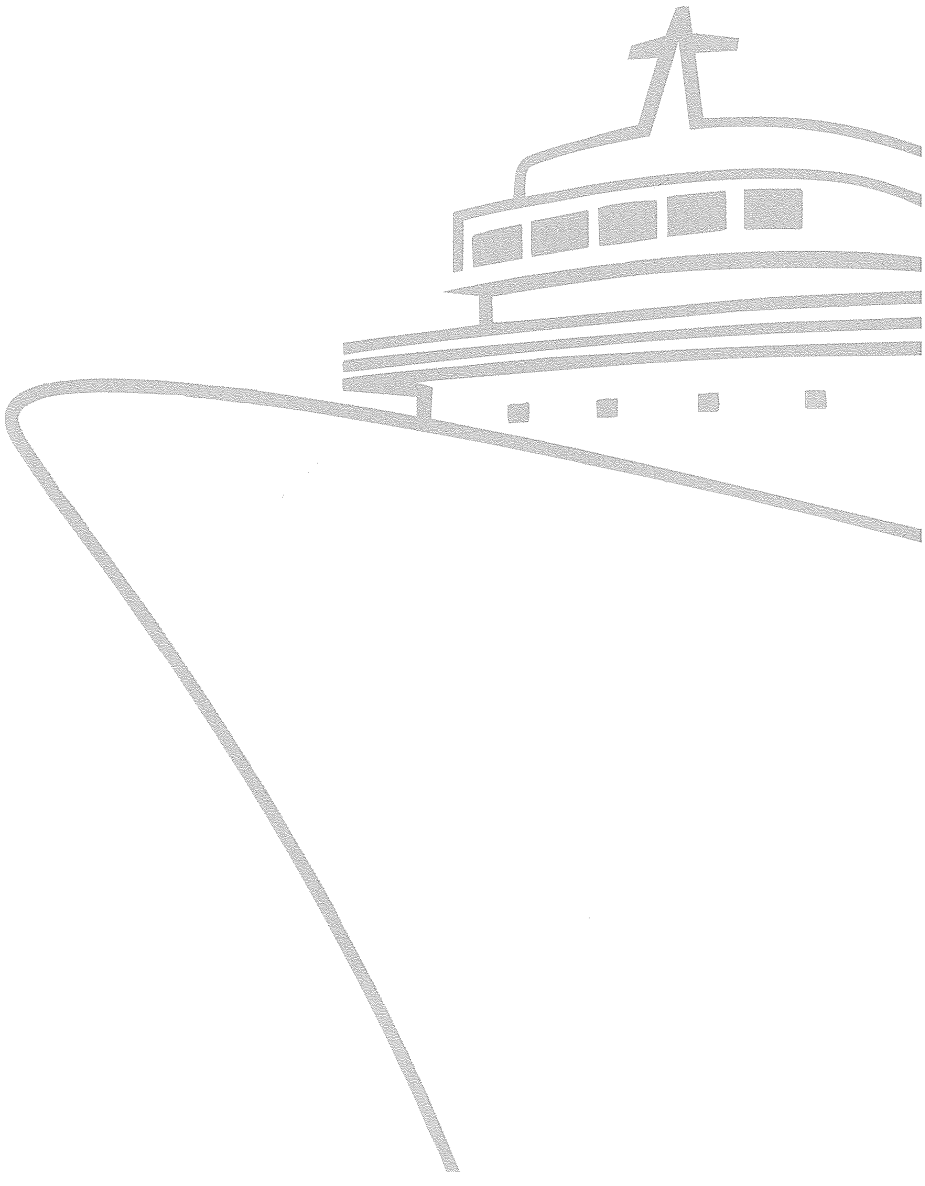
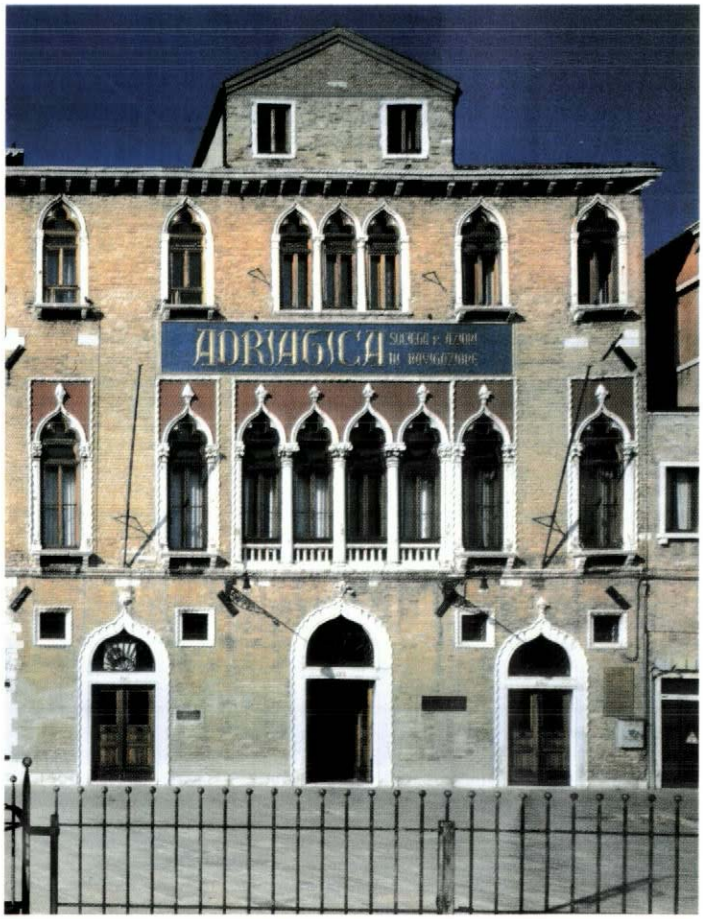
ADRIATICA DI NAVIGAZIONE S.P.A.

RELAZIONE SULLA GESTIONE DELL'ESERCIZIO 2002



COMPOSIZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE E NATURA DELLE DELEGHE CONFERITE

Presidente con rappresentanza legale	Ing. Mario Murri
Amministratore Delegato e Direttore Generale con rappresentanza legale, poteri di ordinaria amministrazione e, in casi di urgenza, di straordinaria amministrazione	Ing. Antonio Cacucci
Consiglieri	Dott. Roberto Liguori Dott. Augusto Rocchi Ing. Carlo Stagnaro



CONSIDERAZIONI GENERALI

Signori Azionisti,

La Vostra Società ha esercitato, nel corso dell'esercizio 2002, i propri servizi sulla base dell'assetto assentito dalla Pubblica amministrazione.
Il risultato della gestione economica presenta un utile pari a 1.651 migliaia di euro, in linea con le previsioni.

PROCEDURA COMUNITARIA

Con riferimento alla Vostra Società, così come per le altre Società del Gruppo Tirrenia, è ancora pendente presso la Commissione europea la procedura di informazione aperta nel corso dell'anno 1999 nei confronti dello Stato italiano per presunti aiuti di cui avrebbero beneficiato le Società del Gruppo.
Si è fiduciosi che la vicenda possa, entro il corrente anno, concludersi positivamente anche per quanto riguarda la Vostra Società, in considerazione dell'esito positivo di quella analoga già aperta con riferimento alla Capogruppo Tirrenia e conclusa con la decisione dell'Autorità comunitaria del 21 giugno 2001 che ha riconosciuto la piena legittimità della Convenzione vigente con lo Stato.
La procedura ha, di fatto, congelato l'approvazione da parte dell'Amministrazione del Piano Quinquennale della Società, che è lo strumento per pianificare l'attività sotto il profilo dei collegamenti e della flotta impiegata nell'arco di cinque anni.

ORGANIZZAZIONE

Nonostante la mancata approvazione del Piano Quinquennale la Vostra Società ha avviato, sulla base degli indirizzi espressi della Capogruppo, tutti quei processi indicati nel Piano industriale tendenti a realizzare una nuova organizzazione con la razionalizzazione e l'unificazione delle attività comuni all'interno del Gruppo stesso.
In particolare oltre ad interventi sull'organigramma aziendale al fine rendere la struttura della Società omogenea alla struttura della Capogruppo è stato dato avvio a nuove procedure, comuni a livello di Gruppo, in particolare per quanto concerne le paghe e la movimentazione del personale marittimo nonché le prenotazioni e l'emissione della biglietteria passeggeri. Infine, per una maggiore integrazione funzionale, le funzioni di regia del servizio alberghiero sulle unità sociali sono state affidate all'Ufficio Alberghiero della Capogruppo.

ATTIVITÀ E FLOTTA SOCIALE

L'attività nautica e l'assetto dei servizi svolti nell'esercizio 2002 non hanno registrato significative variazioni rispetto all'esercizio precedente se si eccettua il potenziamento del collegamento Ravenna-Catania con l'impiego di una terza unità in precedenza impiegata sul collegamento Livorno-Catania.

Dopo un esercizio come il 2001 di forte espansione, i dati di traffico del 2002 – esercizio influenzato anche da una contingenza economica generale negativa – registrano un peggioramento sia per le merci che per passeggeri ed auto. L'entità complessiva dei noli riflette tale andamento evidenziando un decremento rispetto all'esercizio precedente pari al 5,5%.

ATTIVITÀ

	Viaggi effettuati N.	Miglia percorse N.	Passeggeri trasportati N.	Veicoli al seguito N.	Metri lineari trasportati N.	Noli conseguiti Euro/000
2001	2.391	931.345	668.859	76.793	1.310.193	77.375
2002	2.309	920.789	595.311	78.458	1.271.899	73.102
Variazione	-82	-10.556	-73.548	1.665	-38.294	-4.273
Variazione %	-3,4	-1,1	-11,0	2,2	-2,9	-5,5

Il dettaglio della composizione della flotta sociale al 31 dicembre 2002 è riportato in "Allegato" alla presente Relazione, essa non risulta variata rispetto all'esercizio precedente.

L'attività nautica svolta nel corso del 2002 è di seguito sintetizzata:

Settore Medio e Basso Adriatico

Bari-Durazzo: giornaliera;

Ancona-Durazzo: quadrisettimanale;

Ancona-Spalato: bisettimanale con rinforzo stagionale;

Ancona-Bar: settimanale.

Settore Alto Adriatico

Trieste e Lignano-Porti istriani: stagionale, n. 6 viaggi settimanali.

Settore Tremiti

Termoli-Tremiti (motonave): da 9 a 7 viaggi settimanali;

Termoli-Tremiti (mezzo veloce): stagionale, da 17 a 21 viaggi settimanali;

Termoli-Tremiti (motonave solo merci): da 2 a 6 viaggi settimanali;

Ortona-Vasto-Tremiti: stagionale, giornaliera;

Manfredonia-Vieste-Tremiti: stagionale, giornaliera con rinforzi.

Settore collegamenti merci con la Sicilia

Catania-Ravenna (solo merci): n. 3, 5 viaggi per settimana;

Catania-Venezia (solo merci): n. 1 viaggio per settimana;

Genova-Termini Imerese (solo merci): n. 4 viaggi per settimana;

Catania-Livorno (solo merci): n. 2 viaggi per settimana.

I RAPPORTI CON LO STATO

Come detto la Società ha esercitato, nel corso dell'esercizio 2002, i propri servizi sulla base dell'assetto inizialmente assentito e delle variazioni successivamente approvate dall'Amministrazione.
Il Programma Quinquennale relativo agli anni 2000/2004, presentato dalla Società al Ministero dei Trasporti e della Navigazione nel mese di settembre 1999 ai sensi del 2° comma dell'articolo 9 della Legge n. 160/89, è stato congelato perché l'Amministrazione competente ha deciso di attendere gli esiti della procedura comunitaria di cui si è già detto, prima di procedere all'istruttoria ed alla successiva approvazione del Programma Quinquennale.
L'importo del corrispettivo a carico della Pubblica amministrazione per i servizi marittimi di convenzione svolti dalla Società nel corso dell'anno è stato determinato nella misura di 26.746 migliaia di euro con un aumento di 9.004 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente.
Per quanto concerne le tariffe di trasporto, sia di merci che di passeggeri e di auto al seguito, la Società ha applicato quelle definite con Decreto interministeriale 28 giugno 2002 di approvazione delle variazioni tariffarie proposte per il 2002.

IL PERSONALE E LE RELAZIONI INDUSTRIALI

Alla data del 31 dicembre 2002 la consistenza complessiva del personale della Società risultava pari a 683 unità, di cui 63 amministrativi e 475 marittimi, questi ultimi ripartiti in 103 Ufficiali di Stato Maggiore in Ruolo Organico (RO)/Continuità di Rapporto di Lavoro (CRL)/Turno Particolare (TP) e 372 Sottufficiali e Comuni in CRL/TP. Alla stessa data erano inoltre imbarcati 145 marittimi dal Turno Generale (TG).
La consistenza del personale complessivamente utilizzato risultava, pertanto, diminuita di 23 unità rispetto al 31/12/2001 per effetto principalmente dell'applicazione delle tabelle di armamento, qualitativamente diverse e quantitativamente più contenute, concordate con le parti sociali.

Il costo del personale nell'anno 2002 è stato pari a 25.162 migliaia di euro evidenziando un incremento rispetto all'esercizio precedente di 735 migliaia di euro per effetto del mancato riconoscimento alla Società degli sgravi contributivi per il cabotaggio previsti dalla Legge n. 522/99, in parte compensato dal minore costo connesso alla sopra richiamata riduzione dei marittimi imbarcati.
Come noto, infatti, l'art. 34 della Legge 1° agosto 2002, n. 166, con la quale sono stati prorogati per l'anno 2002 gli sgravi previsti dalla citata Legge n. 522/99, ha sorprendentemente escluso dal proprio campo d'applicazione 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 sociale del Gruppo Tirrenia.
La Fedarlinea si sta adoperando presso le sedi competenti al fine di superare l'esclusione che, oltre a rappresentare una violazione delle disposizioni comunitarie in materia di libera concorrenza, non ha alcuna giustificazione di carattere finanziario.

Nel corso dell'anno si è realizzato, sia pure con qualche ritardo, l'obiettivo della 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.
Tale ritardo, indipendente dalla Società, è stato dovuto ad alcuni ostacoli nella pratica attuazione della procedura per la determinazione delle tabelle di armamento.
Va ricordato che la procedura vigente in materia – disposta dall'allora Ministero della Marina Mercantile con la Circolare n. 11 del 9 marzo 1993 – richiede la preventiva emanazione in sede locale della tabella provvisoria – sentite le o.s.l. – e in seguito, la definitiva approvazione con Decreto ministeriale.
Questi rilievi procedurali sono stati risolti, anche grazie all'intervento della Fedarlinea, con l'emanazione da parte della richiamata Amministrazione della Circolare n. DNM/CD/768 del 14 maggio 2002.
A seguito dell'emanazione di detto provvedimento, la Capitaneria di Porto di Venezia ha provveduto ad emanare le tabelle provvisorie. Si attende, ora, che il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti pervenga quanto prima alla definizione delle tabelle definitive, attraverso l'emanazione dei relativi decreti.
Nel corso dell'anno in esame le agitazioni sindacali derivanti da una diversa interpretazione da parte dei rappresentanti territoriali degli accordi sottoscritti, nonché da dichiarazioni di sciopero a carattere nazionale, hanno registrato adesioni nella misura di 1.374 ore da parte del personale navigante e di 371,5 ore da parte del personale amministrativo.

Per quanto attiene le vertenze di lavoro, il contenzioso si mantiene su livelli fisiologici. Le vertenze sono attentamente seguite dalla Società, con il coordinamento e la necessaria attività di consulenza prestata dalla Fedarlinea, nel rispetto dello Statuto associativo.

Al fine di adeguare lo standard professionale del personale navigante, nel corso del 2002 la Società ha destinato n. 517 lavoratori marittimi a programmi di formazione per un totale di 19.462 ore. La formazione professionale del personale amministrativo ha curato l'approfondimento delle novità normative che hanno interessato n. 5 unità per un totale di n. 42 ore.

ALTRE INFORMAZIONI SULLA GESTIONE

Safety Management System
Nel corso dell'anno si sono svolte regolarmente le attività di verifica ed ispezione sulle navi sociali. Tutte le navi sociali hanno superato le verifiche e sono tutte certificate.
Sono stati svolti inoltre i corsi di addestramento previsti dalla nuova normativa e dalla convenzione internazionale IMO STCW 78 come emendata '95.

Evoluzione del sistema informativo
Come già detto, nell'esercizio 2002 hanno trovato compimento rilevanti fasi di omogeneizzazione delle procedure adottate dalla Vostra Società con quelle della Capogruppo e in ultimo finalizzate all'unificazione del sistema informativo del Gruppo, secondo le linee guida fissate nel Piano industriale.


MARCONI







In particolare sono entrate in esercizio a regime la procedura per l'elaborazione delle paghe e la movimentazione del personale marittimo nonché le prenotazioni e l'emissione della biglietteria passeggeri.

Contenzioso

Per quanto concerne la restituzione degli sgravi contributivi concessi dal Governo italiano alle imprese di Venezia e di Chioggia nel periodo dal luglio 1994 al novembre 1997, la Società ha presentato ricorso, nell'esercizio 2000, dinanzi al Tribunale di Primo grado del Lussemburgo avverso la relativa decisione della Commissione delle Comunità europee (25 novembre 1999) e il Governo italiano era intervenuto, sia pur tardivamente, *ad juvandum* nella causa promossa da Adriatica.

A seguito degli opportuni contatti con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti non si è ravvisato alcun effetto economico a carico dell'esercizio 2002, né di esercizi successivi, come conseguenza di detta decisione.

Per quanto concerne l'ammenda inflitta alla Vostra Società per la partecipazione ad un presunto cartello fra gli operatori di servizi di traghetto sulle tratte Italia-Grecia, la Società ha presentato ricorso dinanzi al Tribunale di Primo grado del Lussemburgo avverso la relativa decisione della Commissione delle Comunità europee.

Si ritiene che sussistano i presupposti per una riduzione dell'ammenda stessa e coerentemente il relativo fondo rischi, appostato in bilancio, non è stato incrementato per gli interessi nel frattempo maturati.

RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, CONTROLLANTI E IMPRESE SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DI QUESTE ULTIME

La Società non possiede alcuna partecipazione in Società controllate e/o collegate.

Come è noto con effetto dal 1° dicembre 2002 l'Istituto per la Ricostruzione Industriale (IRI) S.p.A. in liquidazione è stato fuso per incorporazione nella Fintecna – Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A. con sede in Roma – che è subentrata a titolo universale in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi della Società incorporata.

I rapporti con Fintecna hanno riguardato l'ottenimento da parte della Società di una fidejussione a garanzia della banca mutuante per un finanziamento a medio e lungo termine ammontante, al 31 dicembre 2002, a 1.420 migliaia di euro.

I rapporti con la Controllante Tirrenia di Navigazione S.p.A. di Napoli si sono concretizzati:

- nel noleggio della motonave sociale "Egitto Express" e nella compravendita delle scorte di combustibili e lubrificanti a bordo della nave;
- nell'agenziamento delle navi sociali nel porto di Genova e nell'utilizzo del terminal di Termini Imerese nonché di agenziamento di navi della Tirrenia nel porto di Venezia;
- nelle attività di coordinamento e di natura amministrativa erogate da parte della Controllante;
- in operazioni di finanziamento.

I crediti e i debiti finanziari con la Controllante sono stati regolati a tassi di interesse convenuti, in linea con quelli del mercato.

I rapporti con le imprese controllate dalla predetta Controllante hanno riguardato: il noleggio di mezzi veloci alla Caremar - Campania Regionale Marittima S.p.A. di Napoli e alla Toremar - Toscana Regionale Marittima S.p.A. di Livorno nonché l'acquisto e vendita delle scorte di combustibili e lubrificanti a bordo delle unità noleggiate.

La Società ha rilevato nel Conto economico operazioni nei confronti di Fintecna e delle Società del Gruppo Tirrenia per gli ammontari appresso specificati (importi in migliaia di euro):

		COSTI ED ONERI	RICAVI E PROVENTI
FINTECNA	Operazioni finanziarie	14	0
TIRRENIA	Operazioni finanziarie e commerciali	3.987	539
CAREMAR	Operazioni commerciali	3	43
TOREMAR	Operazioni commerciali	4	88
SAREMAR	Operazioni commerciali	0	0
SIREMAR	Operazioni commerciali	0	0

Al 31 dicembre 2002 esistevano nei confronti della Fintecna e delle Società del Gruppo Tirrenia i seguenti saldi debitori e creditori (importi in migliaia di euro):

	CREDITI	DEBITI
FINTECNA	0	2.081
TIRRENIA	12.021	18.034
CAREMAR	0	0
TOREMAR	0	0
SAREMAR	0	0
SIREMAR	0	0

ULTERIORI INFORMAZIONI PREVISTE DALL'ART. 2428 C.C.

- Nel corso dell'esercizio 2002 non sono state effettuate attività di ricerca e sviluppo.
- Non si è verificato il possesso né di azioni proprie né di azioni della Controllante e non si è proceduto né ad acquisto né ad alienazione di azioni del tipo sopra esposto.
- Dopo la chiusura dell'esercizio non si sono verificati fatti di rilievo di cui tenere conto nella valutazione delle singole attività e passività interessate o per i quali procedere ad adeguati accantonamenti.
- La Società continuerà anche nell'esercizio in corso la gestione delle linee convenzionate nell'ambito del quadro normativo consolidato.
- Per quanto concerne l'andamento gestionale del 2003, non si prevedono sostanziali variazioni rispetto all'esercizio precedente, pertanto sulla base di quanto al momento configurabile e tenuto conto dei rapporti in essere con la Pubblica amministrazione anche l'esercizio 2003 dovrebbe presentare un risultato ordinario positivo.