

In proposito basti considerare come la voce dello stato patrimoniale "debito verso altri finanziatori" - in cui sono iscritte le anticipazioni dei corrispettivi di servizio pubblico, ottenute con il ricorso al credito a breve termine, mediante contratti di *factoring* stipulati con istituti bancari - è stata pari, nel 2004, ad €/mgl 10.945 (nello stesso esercizio il Gruppo ha ottenuto, altresì, un finanziamento dalla controllante di €/mgl 60.000, a fronte, anche, del fabbisogno derivante dall'aumento del credito nei confronti della Pubblica Amministrazione), nel 2005 a €/mgl 72.357, nel 2006 a €/mgl 82.515, nel 2007 a €/mgl 15.419, per attestarsi nel 2008 a €/mgl 97.249. All'inizio del 2009, infine, v'è stata un'anticipazione sui corrispettivi del servizio di €/mgl 67.000.

Si tratta, peraltro, di aspetti di criticità che le nuove convenzioni - che saranno stipulate dal 2010, in esecuzione della legge finanziaria per il 2006 - potranno superare, tenuto anche conto che la Deliberazione CIPE del 9 novembre 2007 sulla determinazione degli oneri di servizio pubblico nel settore dei servizi di cabotaggio marittimo di pubblico interesse prevede, al punto 9.1, che "[I]l livello di rimborso degli oneri di servizio pubblico è predeterminato nelle convenzioni per un intero periodo.. *omissis*" e, al punto 9.3, che "[I]l combinato disposto del perimetro dei servizi offerti, dei vincoli tariffari previsti ai sensi del paragrafo 6 e del livello degli oneri di servizio pubblico di cui al punto precedente è tale da consentire all'esercente, in via previsionale, la copertura dei costi ammessi. *omissis*". Nella sostanza si configura un nuovo regime di convenzione che - oltre a riconoscere alle società un certo grado di libertà tariffaria - sostituisce, a un sistema *ex post*, uno *ex ante* che dovrebbe garantire una maggiore certezza, al soggetto esercente i servizi di collegamento in regime di convenzione, sulle relative disponibilità finanziarie.

5. Cenni sull'andamento dell'attività nautica. La flotta del Gruppo

Il 2008 è stato contraddistinto, in base alle informazioni poste a disposizione dalla società capogruppo, da un'attività nautica di Tirrenia e delle società regionali rimasta sostanzialmente stabile sia in termini di viaggi effettuati, sia di miglia percorse.

In particolare il numero dei viaggi (51.850 nel 2007, 51.526 nel 2008) è diminuito dello 0,6 per cento, che è il risultato di un inconsistente decremento dei viaggi di Tirrenia, della flessione di quelli di Siremar e Toremar (rispettivamente, dell'1,5 per cento e del 6,1 per cento) e dell'incremento dell'attività di Caremar e Saremar (rispettivamente, 0,4 e 1,9 per cento). Le miglia percorse dai mezzi nautici sono passate dai 2.909.529 del 2007, ai 2.853.202 del 2008, con una flessione percentuale dell'1,9 per cento.

Più consistente la flessione dei passeggeri trasportati e delle auto al seguito, che sono diminuiti a livello di Gruppo, rispettivamente del 4,6 e del 9,8 per cento (con una contrazione, in valori assoluti, di 511.552 passeggeri e 167.121 auto trasportate). In particolare, è Tirrenia a registrare il dato peggiore con passeggeri in calo del 12,1 per cento e auto al seguito per il 13,5 per cento. In aumento, invece, è il traffico complessivo di trasporto merci tra il 2007 e il 2008, per una percentuale del 2,1 per cento.

La tabella 5 espone a un livello di maggior dettaglio i dati testé commentati.

Tab. 5

GRUPPO TIRRENIA: ATTIVITA' E TRAFFICO							
SOCIETA'			Viaggi	Miglia	N. passeggeri	N. auto al seguito	Mi. Commerciali
TIRRENIA	anno	2007	3.512,5	1.348.568,0	2.726.717,0	639.036,0	4.210.455,0
(Tirrenia + Adriatica)		2008	3.507,5	1.325.508,0	2.397.274,0	552.520,0	4.245.852,0
	variaz.	assoluta	-5,0	-23.060,0	-329.443,0	-86.516,0	35.397,0
		%	-0,1%	-1,7%	-12,1%	-13,5%	0,8%
CAREMAR	anno	2007	12.252,5	452.530,7	3.105.118,0	196.135,0	770.582,0
		2008	12.306,0	450.695,5	3.044.811,0	185.700,0	804.302,0
	variaz.	assoluta	53,5	-1.835,2	-60.307,0	-10.435,0	33.720,0
		%	0,4%	-0,4%	-1,9%	-5,3%	4,4%
SAREMAR	anno	2007	16.458,0	129.378,0	1.579.594,0	396.768,0	382.554,8
		2008	16.776,0	131.644,0	1.481.905,0	342.287,0	449.150,0
	variaz.	assoluta	318,0	2.266,0	-97.689,0	-54.481,0	66.595,2
		%	1,9%	1,8%	-6,2%	-13,7%	17,4%
SIREMAR	anno	2007	11.022,5	739.188,5	1.814.537,0	108.249,0	422.768,5
		2008	10.854,5	714.205,5	1.821.387,0	95.128,0	397.626,5
	variaz.	assoluta	-168,0	-24.983,0	6.850,0	-13.121,0	-25.142,0
		%	-1,5%	-3,4%	0,4%	-12,1%	-5,9%
TOREMAR	anno	2007	8.605,0	239.864,2	1.780.928,0	359.674,0	332.524,9
		2008	8.082,5	231.149,1	1.749.965,0	357.106,0	347.914,0
	variaz.	assoluta	-522,5	-8.715,1	-30.963,0	-2.568,0	15.389,1
		%	-6,1%	-3,6%	-1,7%	-0,7%	4,6%
TOTALE REGIONALI	anno	2007	48.338,0	1.560.961,4	8.280.177,0	1.060.826,0	1.908.430,2
		2008	48.019,0	1.527.964,1	8.098.068,0	980.221,0	1.998.992,5
	variaz.	assoluta	-319,0	-32.997,3	-182.109,0	-80.605,0	90.562,3
		%	-0,7%	-2,1%	-2,2%	-7,6%	4,7%
TOTALE GRUPPO	anno	2007	51.850,5	2.909.529,4	11.006.894,0	1.699.862,0	6.118.885,2
		2008	51.526,5	2.853.202,1	10.495.342,0	1.532.741,0	6.244.844,5
	variaz.	assoluta	-324,0	-56.327,3	-511.552,0	-167.121,0	125.959,3
		%	-0,6%	-1,9%	-4,6%	-9,8%	2,1%

La flotta del Gruppo è costituita da 72 navi in proprietà (74 nel 2007) di differente tipologia per una stazza lorda complessiva di 567.164 tonnellate. Le caratteristiche delle navi e la loro ripartizione tra le diverse società è indicata nella tabella 5.1.

Tab. 5.1

Flotta al 31/12/2008	Tirrenia		Caremar		Saremar		Siremar		Toremar		Totale Gruppo	
	nr.	TSL	nr.	TSL	Nr.	TSL	nr.	TSL	nr.	TSL	nr.	TSL
Navi traghetto miste	13	364.775	-	-	-	-	-	-	-	-	13	364.775
Navi traghetto miste (servizio locale)	1	1.925	6	8.526	7	8.609	7	31.804	7	12.719	28	63.583
Navi traghetto miste tutto merci	5	71.990	-	-	-	-	-	-	-	-	5	71.990
Unità veloci di nuova tecnologia	5*	48.907	2	3.850	-	-	3**	9.888	-	-	10	62.645
Altre unità veloci (servizio locale)	1	391	5	1.679	-	-	9	1.877	1	224	16	4.171
Totale navi di proprietà	25	487.988	13	14.055	7	8.609	19	43.569	8	12.943	72	567.164

* Di cui tre radiate anticipatamente dai servizi.

* Di cui una radiata anticipatamente dai servizi.

La tabella 5.2 dà conto dell'età media delle navi (rispetto all'anno di costruzione) con riferimento alla flotta di ciascuna società suddivisa per tipologia; mostra, inoltre, il numero sia delle navi interamente ammortizzate, sia di quelle in vita utile, in relazione alla diversa durata dei periodi di ammortamento previsti dalla convenzione Stato-Società del Gruppo (in proposito è da considerare che il periodo di vita utile dei traghetti tradizionali è di circa trent'anni, quello degli aliscafi di venti anni, mentre quello delle altre grandi unità veloci è compreso tra i venticinque e i trent'anni. In conseguenza d'interventi di ristrutturazione/ammodernamento la vita utile giunge, per alcune unità navali, sino a 35 anni).

Tab 5.2

Flotta al 31/12/2008	Tirrenia		Caremar		Saremar		Siremar		Toremar		Totale Gruppo	
	nr.	età media	Nr.	età media	nr.	età media	nr.	età media	nr.	età media	nr.	età media
Navi traghetto miste	13	15	-	-	-	-	-	-	-	-	13	15
Navi traghetto miste (servizio locale)	1	16	6	26,5	7	28,5	7	21	7	24,6	28	24,8
Navi traghetto miste tutto merci	5	15	-	-	-	-	-	-	-	-	5	15
Unità veloci di nuova tecnologia	5	10	2	9,5	-	-	3	11	-	-	10	10,2
Altre unità veloci (servizio locale)	1	16	5	18,6	-	-	9	7,7	1	21	16	12,4
Totale navi in vita utile	25		6		3		15		3		52	
Totale navi interamente ammortizzate	0		7		4		4		5		20	
Totale navi di proprietà	25		13		7		19		8		72	

Riferisce la società che, sempre nel 2008, due unità veloci di nuova tecnologia ("Scatto" e "Taurus"), con 14 e 10 anni di anzianità, non sono state

operative perché poste in disarmo, rispettivamente, dal 2003 e dal 2005 in applicazione delle disposizioni dell'art. 7 della convenzione, che disciplina i casi di anticipata radiazione delle navi (per modifiche nell'assetto dei servizi, assentite dall'Amministrazione statale) e prevede che le eventuali perdite patrimoniali derivanti dalla vendita siano poste a carico dello Stato secondo il procedimento stabilito nel medesimo articolo. Sempre per modificazioni afferenti ai collegamenti (sospensione della linea) altra nave della medesima tipologia (si tratta della "Scorpio", costruita nel 1999) è stata, nel 2008, radiata anticipatamente dai servizi e affidata in locazione a terzi per il periodo estivo.

Dal 2006 è altresì in disarmo l'unità veloce "Guizzo" (1993) di Siremar, già destinata alla soppressa linea Mazara del Vallo-Pantelleria.

Nel corso del 2008 sono state vendute due navi (aliscafi), entrambe interamente ammortizzate, l'una di proprietà di Tirrenia, l'altra di Siremar.

Dal complesso dei dati sopra esposti emerge come, all'interno del Gruppo, il livello di ammodernamento della flotta presenti notevoli differenze tra società e società, rese già evidenti dall'età media per tipologia di flotta (tabella 5.2). Può aggiungersi che le navi di Tirrenia con età sino a dieci anni ammontano, escluse le unità radiate, a 10 unità (su un totale di 25), quelle di Siremar a 8 (su 19), di Caremar a 2 (su 13), mentre le navi più "giovani" di Toremar e Saremar hanno, rispettivamente 17 e 16 anni.

Il valore netto della flotta del Gruppo Tirrenia, quale risulta dai documenti di bilancio, è pari, nel 2008, a €/mgl 986.014. La tabella 5.3 espone il valore lordo delle unità navali che compongono la flotta, le variazioni intervenute in corso d'esercizio e il valore finale al 31.12.2008, per ogni singola società¹¹.

¹¹ In proposito riferisce la società che il differenziale tra il totale del valore residuo al 31.12.2008 della flotta delle singole società (euro/mgl 982.903) ed il valore residuo della flotta nel bilancio consolidato di Gruppo dello stesso anno (euro/mgl 986.014) è dovuto alle scritture di consolidamento ed in particolare all'allocatione del plusvalore (rispetto ai valori contabili) riconosciuto alla flotta a seguito dell'incorporazione di Adriatica.

Tab. 5.3

€/mgl

Società	Valore lordo al 31.12.2008	rivalutazioni	Fondo ammortamento al 31.12.2008	Valore residuo al 31.12.2008
Tirrenia	1.443.139	23.600	611.448	855.291
Caremar	82.986	5.560	67.650	20.896
Saremar	30.667	-	25.101	5.566
Siremar	185.682	2.570	95.371	92.881
Toremar	58.688	4.925	55.344	8.269

E', infine, da considerare come su 19 navi di proprietà del Gruppo siano iscritte ipoteche a favore degli istituti bancari finanziatori, per un debito residuo al 31.12.2008 pari a €/mgl 254.979.

6. Le politiche del personale

La consistenza complessiva del personale del Gruppo Tirrenia è al 31.12.2008 di 2.985 unità, con una variazione negativa di 149 unità rispetto al 2007, per effetto, anche, delle iniziative societarie intese a proseguire in una politica d'incentivazione all'esodo volontario.

Questa variazione costituisce il saldo tra 272 cessazioni dal servizio e 123 nuove assunzioni, 100 delle quali a tempo indeterminato (la sola Tirrenia fa registrare 86 nuovi ingressi a tempo indeterminato, mentre i 23 nuovi contratti a tempo determinato sono a carico esclusivamente delle società regionali).

La tabella 6 indica la ripartizione dei dipendenti, nel 2007 e nel 2008, tra personale navigante e personale amministrativo e la ripartizione per qualifiche.

Tab. 6

Dipendenti 31.12.2008	Personale navigante				Personale Amministrativo			
	2007	2008	di cui a tempo deter. (2008)	variaz.	2007	2008	di cui a tempo deter. (2008)	variaz.
Dirigenti					23	21	-	-2
Qualifiche apicali	564	540	129	-24	22	19	-	-3
Altre Qualifiche	2175	2069	335	-106	350	336	-	-14
Totale	2739	2609	464	-130	395	376	-	-19

Rispetto a questi dati è da dire che l'intero organico dirigenziale, costituito da 21 unità, fa capo a Tirrenia. Le società regionali impiegano personale navigante per 1.152 unità, su un totale di 2.609 marittimi (2.739 nel 2007). Il personale navigante a tempo determinato è pari a livello di Gruppo a 464 unità (525, nel 2007), di cui 249 impiegati dalle società collegate. Le 355 unità di personale amministrativo non dirigenziale (372 nel 2007) prestano, per la gran parte, servizio presso la società capogruppo, che ne occupa 259.

Per quanto attiene ai dati sulla consistenza del personale delle singole società regionali (e sui relativi costi) si fa rinvio alle informazioni contenute nella parte quarta di questa relazione.

I costi complessivi sostenuti dal Gruppo Tirrenia per il personale sono pari, nel 2008, a €/mgl 136.997, e mostrano un decremento sul 2007 di €/mgl 2.979.

I costi sono riferibili quanto a €/mgl 68.422 al personale di Tirrenia (in diminuzione sul 2007 di €/mgl 2.896) e a €/mgl 68.575 alle società regionali (con

un decremento rispetto al 2007 di €/mgl 83). Nell'ambito delle società regionali è la Siremar a sostenere il maggior onere per il personale (€/mgl 24.223, nel 2008), in ragione del più elevato numero di dipendenti in attività di servizio (la consistenza media 2008 è di 530 unità.).

Da queste informazioni è agevole rilevare come la flessione complessiva dei costi in parola, tra il 2007 e il 2008, per una percentuale del 2,13 per cento, sia da ricondurre in misura assolutamente prevalente al risultato di Tirrenia e ciò non solo perché interessata, in misura maggiore, rispetto alle società regionali, dal saldo negativo tra cessazioni dal servizio e nuove assunzioni, ma perché, essa soltanto, ha potuto giovare delle meno onerose condizioni contrattuali relative al personale navigante impiegato sulle linee "fuori convenzione" Civitavecchia-Olbia, Genova-Porto Torres.

Va anche considerato che la contrazione dei costi è il derivato, secondo quanto riferito da Tirrenia, dell'applicazione del contratto di lavoro "Confitarma" e di una attenta gestione nella movimentazione del personale navigante che, riducendone il numero di utilizzo medio annuale, ha comportato un incremento della produttività.

Le tabelle 6.1 e 6.2 danno conto, rispettivamente per il Gruppo e per la sola Tirrenia, della ripartizione del costo totale del lavoro tra personale navigante e amministrativo, nonché del costo unitario medio in anni persona.

Tab. 6.1

(euro/mgl)

Costo del lavoro	Personale navigante		Personale amministrativo	
	2007	2008	2007	2008
Gruppo Tirrenia				
Spese per il personale	95.999,0	94.482,0	16.337,0	15.668,0
Accantonamento TFR	5.005,0	4.918,0	1.676,0	1.539,0
Onere totale come da conto ec.	117.368,0	115.503,0	22.608,0	21.494,0
Numero dipendenti *	2.422,1	2.420,7	413,9	393,9
Onere medio	48,5	47,7	54,6	54,6

* medi retribuiti

Tab. 6.2

(euro/mgl)

Costo del lavoro	Personale navigante		Personale amministrativo	
	2007	2008	2007	2008
Tirrenia				
Spese per il personale	47.753,0	46.651,0	13.359,0	12.505,0
Accantonamento TFR	2.673,0	2.597,0	1.387,0	1.245,0
Onere totale come da conto ec.	52.739,0	51.173,0	18.579,0	17.249,0
Numero dipendenti *	1.197,2	1.165,3	321,5	295,8
Onere medio	44,1	43,9	57,8	58,3

* medi retribuiti

L'effetto dei risultati di Tirrenia sulla diminuzione dei costi complessivi del personale contribuisce, insieme ad altri fattori dei quali più avanti si dà contezza, a mantenere stabile la sensibile differenza tra il costo medio del personale navigante della capogruppo, rispetto a quello del Gruppo. Nel 2008, l'uno si attesta su €/mgl 43,9, l'altro su €/mgl 47,7 (con una differenza, e quindi un maggiore onere a carico delle società regionali, di €/mgl 3,8 nel 2008, che era di €/mgl 4,4 nel 2007). In controtendenza sono, invece, i dati relativi al personale amministrativo che, nel 2008, segnano il maggior costo medio dei dipendenti Tirrenia (+ €/mgl 3,71), differenza, questa, agevolmente riconducibile alla circostanza che sulla società capogruppo pesa l'onere di tutto il personale dirigenziale (21 unità).

Per quanto attiene alla disciplina del rapporto di lavoro e alle relazioni sindacali è da considerare come il 5 giugno 2007 siano stati rinnovati i contratti collettivi nazionali di lavoro del settore marittimo, con scadenza 31 dicembre 2010, per la parte giuridica, e 31 dicembre 2008 per quella economica, attraverso i quali si è proceduto sul percorso di completamento del processo di unificazione contrattuale per il settore pubblico e privato, definito in occasione del rinnovo contrattuale 5 agosto 1999.

Già nella relazione della Corte dei conti sulla gestione di Tirrenia e del Gruppo nel periodo 2004-2007 è stato riferito sugli aspetti maggiormente qualificanti del nuovo CCNL e a essa si fa, pertanto, rinvio.

E' da aggiungere che il 3 febbraio 2009 è stato raggiunto l'accordo per il rinnovo della parte economica dei contratti per il biennio 2009-2010, relativi sia al personale navigante, sia a quello di terra. Gli aumenti contrattuali hanno riguardato anche gli ufficiali di stato maggiore navigante in Regolamento Organico, il cui rapporto è disciplinato da un particolare regime giuridico-contrattuale risalente al

RD n. 2614/1936 che, ai sensi dell'art. 3, comma 10, della legge n. 856/1986, resta applicabile al solo personale iscritto alla data di entrata in vigore della legge medesima.

Aspetti qualificanti della nuova disciplina contrattuale sono:

- a) un incremento retributivo suddiviso in due *tranches*, la prima con decorrenza 1 gennaio 2009, la seconda dal 1 gennaio 2010;
- b) un incremento, a decorrere dal 2010, del premio annuo destinato alla copertura delle assicurazioni per morte o invalidità (da 86 euro a 140 euro);
- c) un adeguamento del premio assicurativo annuo per la polizza sanitaria a favore dei comandanti e direttori di macchina.

Secondo informazioni fornite da Tirrenia¹² il costo medio complessivo della forza lavoro della società è superiore, per la maggior parte dei collegamenti gestiti, di circa il 24,6 per cento rispetto al costo del lavoro dei concorrenti privati.

Per le società regionali questo differenziale di costo medio complessivo, riferito al settore dei traghetti, risulta ancor più elevato e si attesta mediamente sul 48 per cento, "in considerazione di una specifica organizzazione del lavoro a bordo implicante, tra l'altro, l'impiego permanente dei doppi equipaggi al fine di consentire una rotazione del personale che renda possibile la perfetta equivalenza tra periodi di lavoro e periodi di riposo a terra".

In un'azione volta a uniformare i contratti e i trattamenti salariali del personale dipendente dalla società del Gruppo a quelli dell'armamento privato, sono segnalate, tra le iniziative maggiormente significative condotte negli ultimi anni: i) la diminuzione media di personale annualmente imbarcato (strettamente correlato con il numero di passeggeri effettivamente trasportato; ii) il congelamento alla data del luglio 1997 dei costi relativi alle prestazioni accessorie di bordo; iii) l'eliminazione dei "riposi di linea" e l'allungamento del periodo di imbarco (accordo sindacale del 2006).

Un particolare rilievo è, poi, fatto assumere ai due accordi sindacali (7 novembre 2006 e 26 novembre 2007) finalizzati ad applicare il contratto di lavoro dell'armamento privato al personale navigante impiegato sulle linee poste fuori convenzione nei periodi estivi del 2007 e del 2008 (come già detto, si tratta delle linee Genova/Porto Torres e Civitavecchia/Olbia).

¹² Gruppo Tirrenia: Piano Industriale 2009-20014 (Maggio 2008). E' da aggiungere che dal 2008 questa forbice, secondo quanto precisato dalla stessa società, si riduce sensibilmente nei riguardi dei marittimi imbarcati sulle tratte gestite "fuori convenzione" (Civitavecchia-Olbia; Genova-Porto Torres).

Il 31 dicembre 2007 le organizzazioni sindacali dei lavoratori impiegati nel Gruppo hanno sostanzialmente dato la propria adesione al piano strategico della società che si colloca nell'ambito di una profonda rivisitazione delle tratte da gestire fuori convenzione e in convenzione. Si perverrebbe, così, ad una diversa disciplina retributiva del personale, a seconda del suo utilizzo, così da consentire una riduzione del costo del lavoro di circa il 18 per cento, per quelle da gestire in libera attività imprenditoriale, e del 5 per cento per le linee che continuano a operare in convenzione.

Si tratta ora di vedere l'attualità del quadro appena tracciato - i cui attesi effetti positivi si collegano alla stipula di nuove convenzioni tra lo Stato e le società del Gruppo - con la situazione cui si perverrà in esito al percorso di privatizzazione di Tirrenia e delle sue controllate.

7. La situazione economico-finanziaria. Dati di sintesi

È utile far precedere alla più approfondita analisi dei fatti di gestione, le tabelle (1.1, 1.2) che mostrano i principali indicatori economici, patrimoniali e finanziari, rispettivamente, di Tirrenia e del Gruppo e che possono contribuire a integrare vicende e aspetti problematici del 2008, oggetto di questa relazione.

Tab 1.1 TIRRENIA €/mgl

	2007	2008
economici		
Valore della produzione tipica	349.528	391.551
Margine operativo lordo	68.091	85.449
Risultato operativo	38.671	40.736
Utile del periodo	14.050	16.235
patrimoniali		
Capitale investito	1.015.614	1.083.124
Capitale proprio	299.673	357.988
Indebitamento finanziario (a+b-c):	715.941	725.136
(a) a medio lungo termine	424.278	317.174
(b) a breve	342.509	438.174
(c) disponibilità e crediti a breve	(50.846)	(30.212)
finanziari		
Ind. fin. netto iniziale a breve	(255.326)	(291.663)
Flussi monetari del periodo	(36.337)	(116.299)
Ind. fin. netto finale a breve	(291.663)	(407.962)

Con riguardo ai risultati reddituali è da dire che l'incremento dei ricavi di esercizio (+ €/mgl 42.023) deriva dal saldo fra l'aumento dei contributi pubblici (+€/mgl 54.440) e la flessione dei noli e altri proventi del traffico marittimo (-€/mgl 12.417). E' questo risultato a essere determinante sul miglioramento sia del margine operativo lordo per €/mgl 17.358 (su cui incidono, per €/mgl 27.561, maggiori costi per l'acquisto di materie prime e servizi, parzialmente compensati da minori oneri di personale per €/mgl 2.896), sia del risultato operativo per €/mgl 2.065. L'utile del periodo s'incrementa, rispetto al precedente esercizio, di €/mgl 2.185.

Il capitale investito (al netto delle passività di esercizio e del TFR) aumenta nel 2008 di €/mgl 67.510, cui corrisponde, ai fini della copertura, l'aumento del capitale proprio (€/mgl 58.315, risultato determinato, in misura prevalente, dalla rivalutazione del valore degli immobili societari, iscritto a riserva per €/mgl 42.079) e un maggiore indebitamento complessivo per €/mgl 9.195. Da notare, in assenza di nuove operazioni di finanziamento, la significativa riduzione del debito a medio/lungo termine per il rimborso di rate di mutuo; circostanza, questa, che,

unita all'incremento dei crediti commerciali (€/mgl 71.156, prevalentemente da ricondurre al ritardo nella corresponsione da parte dello Stato dei corrispettivi della sovvenzione) fa segnare il forte aumento dell'indebitamento a breve, pari a €/mgl 116.299.

Quanto, infine ai risultati finanziari del 2008, il flusso finanziario negativo del periodo è prevalentemente da ricondurre (€/mgl 105.016) al rimborso dei finanziamenti a medio/lungo termine, ma ad esso concorrono anche i flussi monetari da attività di esercizio (€/mgl 8.174, per effetto della variazione del capitale d'esercizio, trainato dall'aumento dei crediti verso lo Stato) e da attività di investimento in immobilizzazioni (€/mgl 3.109).

Tab 1.2 GRUPPO

€/mgl

	2007	2008
economici		
Valore della produzione tipica	566.937	616.697
Margine operativo lordo	110.771	125.980
Risultato operativo	65.187	63.226
Utile del periodo	15.364	14.738
patrimoniali		
Capitale investito	1.109.919	1.181.595
Capitale proprio	295.427	352.246
Indebitamento finanziario (a+b-c):	814.492	829.349
(a) a medio lungo termine	464.859	349.968
(b) a breve	350.636	480.726
(c) disponibilità e crediti a breve	(1.003)	(1.345)
finanziari		
Ind. fin. netto iniziale a breve	(372.219)	(349.633)
Flussi monetari del periodo	22.586	(129.748)
Ind. fin. netto finale a breve	(349.633)	(479.381)

Anche a livello di Gruppo, con riferimento ai risultati reddituali, è positivo, rispetto al 2007, l'andamento dei ricavi di esercizio (+€/mgl 49.760) che consegue, in misura prevalente, al saldo fra l'aumento dei contributi pubblici (+€/mgl 58.694) e la flessione dei noli e altri proventi del traffico marittimo (-€/mgl 8.039). Come già per Tirrenia, ma con evidenza maggiore, questa variazione positiva viene a essere assorbita dal sensibile aumento dei costi (€/mgl 37.529), in particolare di quelli per i rifornimenti delle navi, con il conseguente ridimensionamento del margine operativo lordo (+€/mgl 15.209) e un risultato operativo che non mostra significative variazioni (-€/mgl 1.961). L'utile del periodo, pari a €/mgl 14.738, flette sul 2007 per €/mgl 626.

Il capitale investito (al netto delle passività di esercizio e del TFR) aumenta nel 2008 di €/mgl 71.676, cui corrisponde, ai fini della copertura, l'aumento del capitale proprio (€/mgl 56.819) e un maggiore indebitamento complessivo per

€/mgl 14.857. Da notare, come già per Tirrenia, la significativa riduzione del debito a medio/lungo termine per il rimborso di rate di mutuo; circostanza, questa, che - unita all'incremento dei crediti commerciali (€/mgl 84.430, quasi esclusivamente da ricondurre al ritardo nella corresponsione da parte dello Stato dei corrispettivi della sovvenzione) - fa segnare il forte aumento dell'indebitamento a breve, pari a €/mgl 129.748.

Quanto, infine ai risultati finanziari del 2008, il flusso finanziario negativo del periodo è prevalentemente da ricondurre (€/mgl 112.787) al rimborso dei finanziamenti a medio/lungo termine, ma ad esso concorrono anche i flussi monetari da attività di esercizio (€/mgl 12.451, per l'effetto determinante della variazione del capitale d'esercizio, trainato dall'aumento dei crediti verso lo Stato) e da attività di investimento in immobilizzazioni (€/mgl 4.510).

PARTE SECONDA**1. Tirrenia. Gli organi, l'assetto organizzativo, le consulenze**

Non sono da registrare, nel 2008, modifiche nella composizione degli organi di governo della società, rispetto a quanto già anticipato nella relazione della Corte dei conti relativa all'esercizio 2007.

Basti qui ricordare come, in attuazione dell'art. 3, comma 12, della legge n. 244/2007, l'Assemblea Straordinaria degli Azionisti (16 giugno 2008) ha apportato alcune modifiche statutarie che, in particolare, portano da nove a cinque il numero dei componenti del Consiglio di Amministrazione di Tirrenia (analoga misura è stata adottata anche con riguardo alle società controllate). Il mese successivo sono stati nominati, sempre dall'Assemblea, i componenti del Consiglio di Amministrazione di Tirrenia per il triennio 2008/2010 ed è stato fissato in 120.000 euro annui il compenso complessivamente spettante all'organo (precedentemente fissato in € 275.000 per una composizione di nove membri).

Il Consiglio di Amministrazione ricostituito ha, quindi (14 luglio 2008), nominato il Presidente e l'Amministratore Delegato (quest'ultimo già legato da rapporto di lavoro subordinato con la società sino al 2006, data del pensionamento, poi novato in rapporto di lavoro autonomo), confermando nell'incarico i medesimi soggetti che già ricoprivano queste cariche.

Il Collegio dei Sindaci (cinque componenti, di cui due supplenti) è stato rinnovato nel 2007 e resterà in carica, pur con intervenute modifiche nella sua composizione, sino al 2009. Il relativo compenso, quale stabilito dall'Assemblea degli azionisti del 10 luglio 2007, è di € 46.500 per il presidente e di € 31.000 per ciascuno dei membri.

La tabella 1 mostra la misura dei compensi annui da corrispondere alle cariche sociali, quale determinata dal Consiglio di Amministrazione, nell'ambito dell'importo complessivo individuato dall'Assemblea degli Azionisti.

Tab. 1

(euro)

30 maggio 2005- 8 luglio 2008		dall'8 luglio 2008	
Presidente*	42.000	Presidente	40.000
Amministratore Delegato	37.000	Amministratore delegato	20.000
Componente	28.000	Componente	20.000

*Oltre un compenso annuo di € 48.000, attribuito dal CdA ai sensi dell'art. 2389, terzo comma, c.c.

La spesa complessiva per i compensi agli organi è stata pari nel 2008 a € 369.791, di cui € 235.139 per gli amministratori e € 134.652 per i sindaci. Nel 2007, la società riferiva, per la medesima voce, la spesa di € 1.108.227 (€ 973.313 per gli amministratori; € 134.914 per i sindaci). La differenza tra gli importi complessivi del 2008 e del 2007 è in larga quota da ricondurre all'iscrizione, in quest'ultimo esercizio, tra le spese degli organi, degli emolumenti (comprensivi di provvidenze straordinarie) concernenti il rapporto di lavoro autonomo di natura dirigenziale instauratosi tra la società e l'Amministratore Delegato, criterio rettificato nel 2008 con la registrazione dei relativi costi tra quelli del personale.

La *governance* aziendale è, quindi, articolata nel Consiglio di Amministrazione, cui è demandata la nomina del Presidente (qualora già non vi abbia provveduto l'Assemblea degli azionisti) e dell'Amministratore Delegato.

Al Collegio Sindacale spetta di vigilare sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo, nonché sulla correttezza dell'azione della società e sull'adeguatezza della sua struttura organizzativa.

La revisione contabile del bilancio d'esercizio è affidata a una società esterna.

L'assetto della società, a prescindere da alcune modificazioni concernenti la soppressione di uffici o all'istituzione di altri, non fa registrare, sul 2007, mutamenti sostanziali nella struttura organizzativa. Essa è costituita da due direzioni generali, l'una, con compiti essenzialmente amministrativi, l'altra, di natura tecnica, cui si affiancano due divisioni (*Adriatica* e *Media/Lunga Percorrenza*). Sono presenti uffici periferici a Roma, Genova, Civitavecchia, Olbia e Porto Torres.

Tirrenia, in attuazione di quanto disposto dal d.lgs n. 231/2001, ha adottato, già dal 2004, il "Modello di organizzazione, gestione e controllo", prevedendo l'istituzione dell'Organismo di Vigilanza, preposto alla sua osservanza e a vigilare sull'applicazione. Quest'organismo, costituito da due soggetti esterni, nominati nel 2008, ha operato sulla base di un "Piano delle verifiche" delle aree aziendali a carattere quadriennale

Del "modello 231" fa parte il codice etico, documento contenente i principi e le norme di condotta cui è ispirata l'attività della società e dei suoi dipendenti. Il codice etico contiene le norme di comportamento che dipendenti, fornitori e collaboratori esterni di Tirrenia devono adottare nei confronti di ogni rappresentante delle amministrazioni pubbliche italiane ed estere.

La società, in attuazione di quanto stabilito dal d.lgs n. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, ha adottato misure per la gestione e il trattamento