

Conclusioni

1. Il 2008 rappresenta, indubbiamente, un anno importante verso la privatizzazione di uno dei maggiori operatori italiani nel settore del cabotaggio, mediante un percorso tracciato dal legislatore nazionale, i cui principali riferimenti sono contenuti nelle disposizioni della legge finanziaria per il 2007. Percorso da condividere con l'Unione Europea, perchè il passaggio della proprietà del Gruppo, costituito da Tirrenia e dalle sue controllate regionali Caremar, Saremar, Siremar e Toremar, dalla mano pubblica a quella di operatori privati, avvenga nel rispetto del Trattato e delle disposizioni comunitarie concernenti l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra gli Stati membri.

Tra il giugno del 2008 e il febbraio del 2009, si sono succedute, a un ritmo alquanto febbrile, diverse disposizioni normative (dei cui estremi e contenuto è dato conto nella parte prima di questa relazione), cui è sottesa l'esigenza di pervenire alla privatizzazione delle società di cabotaggio attraverso meccanismi che, pur rispettosi dei principi della concorrenzialità e della trasparenza, garantiscano il mantenimento del servizio universale e della continuità territoriale con le isole, e salvaguardino il valore di Tirrenia e delle sue controllate, senza trascurare un'attenzione particolare ai livelli occupazionali e di tutela nei confronti dei dipendenti del Gruppo che, è utile ricordarlo, impiegava, a fine 2008, quasi tremila unità di personale.

In sintesi, ne deriva un quadro per il quale: a) le convenzioni tra lo Stato, Tirrenia e le società regionali sono prorogate a tutto il 2009; b) entro il 31 dicembre del medesimo anno deve trovare completamento il processo di privatizzazione delle società del Gruppo da realizzarsi attraverso la cessione a operatori privati della totalità del capitale di Tirrenia, mediante ricorso a procedura competitiva, trasparente e non discriminatoria; c) con il nuovo assetto proprietario lo Stato stipula convenzioni, con scadenza non anteriore al 2012, per assicurare i servizi di collegamento essenziali alla continuità territoriale con le isole maggiori e minori del Paese.

Sin qui, quanto disposto dalla legge e, in attuazione delle relative disposizioni, dal Governo (DPCM 13 marzo 2009).

A pochi mesi dalla scadenza definitiva delle sovvenzioni di servizio pubblico, il percorso attraverso cui giungere alla privatizzazione di Tirrenia e delle sue controllate, appare, però, avviarsi a una diversa sistemazione.

Nel dibattito istituzionale sembra, infatti, emergere l'ipotesi, già considerata dal legislatore nel 2008 (con specifiche disposizioni abrogate nell'arco di pochi mesi), di una cessione non onerosa del capitale delle società marittime regionali alle Regioni di rispettiva pertinenza territoriale. Enti, questi, su cui ricadrebbe la responsabilità di individuare i percorsi di privatizzazione (ovvero di provvedere alla gestione diretta, da esercitare attraverso società *in house*), secondo una tempistica, da concordare a livello comunitario, coerente con la privatizzazione promossa dallo Stato e riguardante, dunque, la sola Tirrenia.

Ove questa strategia venisse condivisa degli enti territoriali (Regioni Sardegna, Toscana, Lazio e Campania e Sicilia), lo Stato assumerebbe l'impegno di trasferire a ciascuna Regione, a sostegno degli oneri di servizio pubblico, sulla base di specifici accordi di programma, una quota di risorse che ciascun ente, ove voglia conservare l'attuale assetto delle rotte, dovrà integrare con finanziamenti propri.

Si assiste, d'altro canto, già nel 2008 alla consistente riduzione degli stanziamenti di bilancio destinati dallo Stato a coprire i disavanzi nei collegamenti territoriali garantiti dal Gruppo di cabotaggio.

Basti considerare come la sovvenzione di equilibrio 2008, iscritta nel bilancio consolidato del Gruppo (dopo il parere espresso dalla conferenza di servizi che siede presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) sia pari a circa 240 milioni, cui corrisponde uno stanziamento iscritto nel bilancio dello Stato che non arriva ai 157 milioni. Solo nel 2009, con un finanziamento di 83 milioni previsto dalla legge di assestamento del bilancio dello Stato (l. n. 121/2009), sembra potrà completarsi il quadro delle risorse necessarie per il 2008.

Non minori difficoltà paiono delinearsi per il 2009, tant'è che si è resa necessaria un'integrazione degli stanziamenti destinati alla copertura finanziaria della sovvenzione dei servizi di collegamento effettuati dal Gruppo Tirrenia (anche per queste esigenze, l'art. 19, comma 13 *bis*, della legge n. 102/2009, di

conversione del d.l. n. 78/2009 dispone risorse aggiuntive per complessivi 49 milioni di euro).

Diversi e di diversa natura sono i fattori che hanno concorso all'incremento della misura della sovvenzione di equilibrio. Primo fra tutti l'aumento dei costi per i carburanti e lubrificanti delle navi (oltre 33 milioni, a livello di Gruppo). La situazione non favorevole della congiuntura economica ha, poi, negativamente influito, sia pure in misura non particolarmente accentuata, sul livello dei ricavi delle prestazioni e, in particolare, dei noli marittimi. La situazione di crisi economica, poi, certamente non ha agevolato Tirrenia e le sue controllate - astrette da rigidità tariffarie e nello stesso assetto dei collegamenti nautici dalle disposizioni della convenzione - nelle strategie di contrasto alla concorrenza degli operatori privati.

Sarebbe, allora, stato necessario, già nel 2008, per garantire l'equilibrio finanziario, il riassetto dei servizi di collegamento previsti dalla convenzione, attuando una strategia volta al contenimento dei costi.

Questo implicava, naturalmente, l'attivazione di una specifica azione - che (almeno sino a metà del 2009) non v'è stata - condizionata da una pluralità di ragioni, pur di natura diversa: la necessità di garantire i servizi di continuità territoriale con le isole minori; l'opposizione delle collettività locali e dei competenti enti territoriali alla soppressione (o rilevante riduzione) dei collegamenti più onerosi in termini di differenza tra costi e ricavi; l'esigenza di salvaguardare i livelli occupazionali delle società del Gruppo; l'imminente scadenza di un regime destinato a essere profondamente rivisto con il processo di privatizzazione in atto.

Ne è conseguito, sotto il profilo strettamente finanziario, il forte aumento dei crediti vantati dal Gruppo nei confronti dello Stato che, a fine 2008, ammontano a oltre 150 milioni.

Un ultimo elemento, infine, merita non essere trascurato e, cioè, il peso ben diverso che il corrispettivo statale per i servizi svolti in convenzione - quale risultante della differenza tra ricavi del traffico e costi del servizio calcolati, questi ultimi, sulla base di ben definiti parametri di spesa - assume in rapporto ai ricavi propri (delle vendite e delle prestazioni) di Tirrenia e delle società regionali. Per

Tirrenia, nel 2007, i ricavi propri sono stati di €/mgl 292.135, a fronte di un contributo di €/mgl 46.307; nel 2008 i due valori si assestano, rispettivamente, su €/mgl 279.718 e 101.576.

Sul totale del valore della produzione i contributi da sovvenzione incidono all'incirca per il 12 per cento nel 2007 e per il 25 per cento nel 2008.

La situazione delle società regionali mostra dati di diversa valenza: nel 2007 il totale dei ricavi propri delle controllate è di €/mgl 81.910, a fronte di contributi per 134.962; nel 2008 i due valori raggiungono, rispettivamente, €/mgl 85.833 e 138.388. Per queste società, i contributi da sovvenzione sono pari a circa il 60 per cento del valore della produzione nel 2007, e a circa il 59 nel 2008.

Va, poi considerato come i dati del 2008 siano particolarmente condizionanti per Tirrenia, giacché la misura della sovvenzione è molto influenzata dall'aumento dei costi per il carburante che, in larga quota, hanno inciso, sulla gestione della capo gruppo, proprietaria della flotta più numerosa.

2. Il valore iscritto in bilancio della flotta di Tirrenia – costituito da 25 unità, 10 delle quali con anzianità dalla costruzione sino a dieci anni – è pari a fine 2008 a €/mgl 855.291.

Rilevante, però, è l'esposizione debitoria della società nei confronti, soprattutto, del sistema bancario. Si tratta di debiti di natura finanziaria che ammontano complessivamente a €/mgl 594.522, che, per €/mgl 317.174, trovano la propria origine nella residua quota di mutui stipulati per l'ammodernamento della flotta e per €/mgl 277.348 sono a breve termine.

Sono, inoltre a breve termine, i debiti assunti da Tirrenia per fare fronte alle esigenze di cassa conseguenti ai ritardi nell'incasso dei corrispettivi del rapporto di convenzione con lo Stato, pari a €/mgl 46.039.

Tirrenia è, dunque, esposta verso le banche per €/mgl 640.561, su un importo complessivo di debiti di natura finanziaria che tocca €/mgl 725.136, al netto delle disponibilità liquide e dei crediti finanziari a breve. Situazione, questa,

non molto distante da quella registrata nel 2007 in cui l'esposizione debitoria netta di natura finanziaria era pari a €/mgl 715.941.

Se si considera, poi, l'importo totale dei debiti della società (di natura finanziaria, commerciale e vari) l'importo ascende a €/mgl 804.791, a fronte di partite creditorie per €/mgl 204.865 (di cui €/mgl 90.130, costituiti da crediti nei confronti dello Stato derivanti dal rapporto di convenzione).

Il patrimonio netto di Tirrenia passa da €/mgl 299.673 del 2007, a €/mgl 357.988 del 2008, risultato in prevalenza da ricondurre alla rivalutazione, disposta in corso d'esercizio, del patrimonio immobiliare della società.

Quanto ai risultati reddituali, il saldo della gestione caratteristica (differenza tra valore e costi della produzione) è nel 2008 di €/mgl 40.736, in miglioramento sul 2007 per €/mgl 2.065.

All'andamento di questo saldo - a fronte di un aumento dei costi, trainato dalle maggiori spese per l'acquisto del carburante delle navi - concorre in misura importante l'incremento della sovvenzione di equilibrio, che passa dagli €/mgl 46.307 del 2007, agli €/mgl 101.576 del 2008, con un aumento quasi pari al 120 per cento.

L'utile di esercizio è di €/mgl 16.235 (14.050 nel 2007).

3. A livello di Gruppo il valore della flotta - costituito da 72 unità, 20 delle quali interamente ammortizzate - è pari a fine 2008 a €/mgl 986.014.

L'esposizione debitoria è, soprattutto, nei confronti del sistema bancario. Si tratta di debiti di natura finanziaria che ammontano complessivamente a €/mgl 661.539, di cui €/mgl 349.968 a medio/lungo termine e €/mgl 311.571 a breve termine.

Sono, inoltre a breve termine, i debiti assunti dal gruppo per fare fronte alle esigenze di cassa conseguenti ai ritardi nell'incasso dei corrispettivi del rapporto di convenzione con lo Stato, pari a €/mgl 97.249.

Il Gruppo è, dunque, esposto verso le banche per €/mgl 758.788, su un importo complessivo di debiti di natura finanziaria che tocca €/mgl 829.349, al netto delle disponibilità liquide e dei crediti finanziari a breve. Situazione, questa, non molto distante da quelle registrata nel 2007 in cui l'esposizione debitoria netta di natura finanziaria era pari a €/mgl 814.492.

Se si considera, poi, l'importo totale dei debiti del Gruppo (di natura finanziaria, commerciale e vari) questi ascendono a €/mgl 920.253, a fronte di partite creditorie per €/mgl 249.980 (di cui €/mgl 150.395, costituiti da crediti nei confronti dello Stato derivanti dal rapporto di convenzione).

Il patrimonio netto passa da €/mgl 295.427 del 2007, a €/mgl 352.245 del 2008, risultato in prevalenza da ricondurre alla rivalutazione, disposta in corso d'esercizio, del patrimonio immobiliare della capogruppo.

Quanto ai risultati reddituali, il saldo della gestione caratteristica (differenza tra valore e costi della produzione) è nel 2008 di €/mgl 63.219, in flessione sul 2007 per €/mgl 1.968.

L'utile di esercizio è di €/mgl 14.738 (15.364. nel 2007).



TIRRENIA DI NAVIGAZIONE S.p.A.

ESERCIZIO 2008

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PAGINA BIANCA

CONSIDERAZIONI GENERALI

Signori Azionisti,

con riferimento ai servizi di interesse pubblico svolti dalla Tirrenia e dalle Società Regionali, il DI n. 207/2008 (convertito dalla legge n. 14/2009) ha prorogato di un anno, nei limiti degli stanziamenti di Bilancio in essere, la scadenza delle convenzioni vigenti, che è passata, quindi, dal 31 dicembre 2008 a fine del 2009. Resta fermo quanto previsto dall'art. 1, commi 998 e 999 della legge n. 296/2006, circa la stipula delle nuove convenzioni per gli anni successivi.

La finalità del provvedimento di proroga, indicata nella stessa legge, è quella di pervenire alla completa liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo attraverso il completamento, entro la fine del 2009, del processo di privatizzazione delle Società del Gruppo.

A tal proposito, il 13 marzo u.s. è stato emanato, ai sensi dell'art. 1, comma 2 del DI n. 332/1994, il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, che ha definito i criteri di privatizzazione e le modalità di dismissione del Gruppo.

Esso prevede la cessione dell'intero pacchetto azionario, comprensivo anche delle partecipazioni totalitarie detenute dalla Tirrenia nelle Società Marittime Regionali, mediante ricorso a procedura competitiva, trasparente e non discriminatoria. La finalità della privatizzazione è, contestualmente, quella di massimizzare l'introito della cessione e di garantire la stabilità dell'assetto proprietario e industriale della Società, adottando adeguate misure di salvaguardia dei livelli occupazionali e di tutela nei confronti dei dipendenti del Gruppo. Ai potenziali acquirenti è richiesta la presentazione di un Piano industriale coerente con le nuove convenzioni di servizio pubblico.

In tale ambito, a gennaio scorso, la Capogruppo Fintecna ha nominato l'*advisor* finanziario e quello legale che si occuperanno dell'operazione.

Si evidenzia inoltre che, per quanto riguarda i collegamenti locali, è stato emanato a giugno scorso il DI n. 112/2008, poi modificato a novembre dal DI n. 185/2008 (convertito nella legge 2/2009). Con quest'ultimo provvedimento modificativo è stato stabilito lo slittamento al 1° gennaio 2010 del passaggio alle Regioni delle competenze in materia di trasporto marittimo locale e l'abrogazione della norma che dava la possibilità alle Regioni interessate di acquisire a titolo gratuito l'intero pacchetto azionario detenuto da Tirrenia nelle quattro Società Regionali Marittime, nonché il ramo di azienda relativo ai collegamenti con le isole Tremiti gestito direttamente dalla Tirrenia stessa.

In ordine ai servizi nautici svolti nel 2008, la Società ha operato secondo gli assetti dei servizi già assentiti in precedenza, con la soppressione del solo collegamento Ortona-Vasto/Tremiti, così come da autorizzazione ministeriale.

Inoltre, dal mese di luglio, in seguito alla vicenda giudiziaria che ha interessato il Porto di Genova e ha reso indisponibile il terminal di attracco ivi impiegato, l'unità navale utilizzata sulla linea merci Genova/Cagliari è stata spostata sulla linea Livorno/Cagliari. L'iniziativa ha avuto notevole gradimento da parte degli autotra-

sportatori, pertanto, si è ottenuta dall'Amministrazione l'autorizzazione ad utilizzare, per tale nave, lo scalo di Livorno come alternativo a quello di Genova.

Nel corso del 2008, il Vostro settore si è ancora più caratterizzato per le politiche commerciali molto concorrenziali messe in atto dalle compagnie del settore (in termini sia di tariffe promozionali che di capacità offerta). Ne ha risentito la Vostra Società con una riduzione del traffico passeggeri e auto. Il traffico merci, invece, ha presentato nella prima metà dell'anno un buon indice di crescita, rallentando poi nella seconda metà. Il saldo finale del trasportato merci è stato, comunque, a fine anno positivo.

Il quadro di mercato si presenta molto complesso e incerto anche nel 2009, in conseguenza sia della crisi economica in atto, che non ha precedenti negli ultimi anni, sia dell'ampia capacità di trasporto disponibile sul mercato, soprattutto nel periodo estivo, dove si concentra maggiormente l'attività degli altri operatori che propongono offerte promozionali per passeggeri e auto molto competitive. Tutto ciò in una situazione in cui permane sulle linee sovvenzionate – per i vincoli posti dalla convenzione – un notevole divario tra la Tirrenia e i suoi concorrenti nella flessibilità di applicazione delle tariffe promozionali e nel numero di posti auto scontati offerti, nonché nei livelli provvigionali. Per far fronte a tale situazione, oltre alle iniziative messe in essere per gestire fuori convenzione in alta stagione alcune linee (Genova/Porto Torres e Civitavecchia/Olbia, come da autorizzazione ministeriale), la Società ha continuato nel 2008 (e anche nel 2009) a potenziare la rete aziendale di venditori, ponendo in essere una costante azione commerciale di sviluppo mirata, oltretutto ai *tour-operator*, anche ai grossi gruppi di acquisto del settore (associazioni di agenzie). L'attenzione è stata rivolta anche allo sviluppo delle modalità di acquisto via internet da parte dell'utenza privata.

Le richieste formulate all'Amministrazione si riferiscono ad iniziative funzionali non solo a contenere la crescita del fabbisogno di sovvenzione, ma altresì a preservare il valore del Gruppo in vista della sua prossima privatizzazione, essendo ogni riduzione di quota di mercato detenuta estremamente dannosa a tal scopo. Infatti, in questa prolungata fase di transizione, la Società ha continuato a porre in essere ogni iniziativa nella prospettiva di gestire alcuni dei suoi principali collegamenti al di fuori del rapporto con lo Stato. Nel 2008 (come nel 2007) è stata confermata la sospensione temporanea dal regime convenzionale della linea Genova/Porto Torres nel periodo estivo e, inoltre, è stata ottenuta dall'Amministrazione l'estensione di analoga iniziativa anche alla linea Civitavecchia/Olbia, il tutto coerentemente con le linee strategiche contenute nel Piano industriale. In questo modo è stato possibile contenere la forte riduzione di traffico, che si stava verificando sulle due più importanti linee esercite dalla Società, avendo la possibilità di applicare, con detto provvedimento, un efficace e flessibile sistema tariffario nel periodo estivo, adeguato ai livelli di mercato, mantenendo, comunque, gli obblighi di servizio in termini di frequenza delle corse e di tariffe praticate ai residenti e alle altre categorie speciali. Infatti, su dette linee si è venuta a determinare una particolare situazione di mercato, con politiche tariffarie molto flessibili praticate dalle altre compagnie e un aumento dell'offerta (ulteriori due unità immesse sulla Civitavecchia/Olbia da parte dell'armamento privato) che, in assenza di adeguati strumenti commerciali competitivi a disposizione della Società, comporterebbe inevitabilmente una rilevante perdita di traffico e di noli.

Su tali due collegamenti è stato possibile applicare l'importantissimo accordo sindacale stipulato nel 2007, con il quale le Organizzazioni sindacali, nell'ambito delle strategie aziendali di efficientamento e di recupe-

ro di competitività, hanno aderito alla richiesta, per le linee da porre fuori convenzione, di equiparare il costo del lavoro a quello più contenuto dell'armamento privato (con recuperi di circa il 23%).

Per quanto concerne gli aspetti economici del Bilancio che sottoponiamo alla Vostra approvazione, dobbiamo sottolineare che essi sono influenzati notevolmente dalla crescita del prezzo del combustibile, avvenuta nel corso del 2008, e dagli effetti negativi sul trasportato in conseguenza sia della congiuntura economica sia delle politiche commerciali molto spinte della concorrenza.

Sul traffico, oltreché il contesto di mercato non favorevole, hanno inciso i ritardi con cui si sono potute mettere in atto alcune iniziative commerciali, in quanto le autorizzazioni dell'Amministrazione sono pervenute a campagna prevendita già inoltrata (come è avvenuto, tra l'altro: per la messa fuori convenzione nel periodo estivo della linea Civitavecchia/Olbia; nonché per l'applicazione di tariffe speciali su alcune linee anche nel periodo invernale). I detti fattori negativi hanno gravato sull'ammontare del corrispettivo di convenzione spettante per i servizi svolti nel 2008.

Tale corrispettivo, escludendo le partite che ritornano alla collettività, si riduce a 64,1 milioni di euro, diminuendo ulteriormente a circa 57,9 milioni, se riferito ai soli collegamenti di media e lunga percorrenza (escludendo, quindi, i collegamenti locali con le isole Tremiti, aventi una valenza esclusivamente sociale). Infatti, il costo del servizio pubblico è riconducibile per 11,1 milioni di euro alla remunerazione del capitale investito dall'Azionista, per 22,3 milioni alle agevolazioni tariffarie applicate a particolari utenti (essenzialmente i residenti), per 1,6 milioni alle imposte connesse ai servizi (di ammontare comunque contenuto, per effetto dei benefici collegati alle navi iscritte nel registro internazionale), per 2,6 milioni agli interessi sui ritardati pagamenti del corrispettivo di convenzione da parte della Pubblica amministrazione e per circa 6,2 milioni allo sbilancio sui collegamenti con le isole Tremiti.

Sull'ammontare della sovvenzione i maggiori costi del combustibile hanno inciso per circa 26 milioni di euro. Per quanto riguarda i ritardi nei pagamenti del corrispettivo di convenzione, particolarmente problematici da gestire in questa fase di stretta creditizia, si precisa che essi hanno portato ad un aggravio di oneri finanziari di circa 7,5 milioni di euro a livello di Gruppo.

In ogni caso, l'ammontare della sovvenzione va rapportato alla vastità della rete dei collegamenti che la Vostra Società gestisce e al cospicuo traffico che assicura con una delle più moderne flotte di traghetti in Europa: 16 collegamenti regolari con 25 unità navali, del valore di circa 860 milioni di euro, trasportando circa 2,4 milioni di passeggeri, 600.000 auto e 4,2 milioni di metri lineari di mezzi commerciali, percorrendo 1,3 milioni di miglia, effettuando 8.000 traversate con un fatturato di circa 280 milioni di euro. In questo contesto, tenuto conto dei fattori congiunturali e di mercato avversi che hanno influito sui noli e sui consumi di combustibili, la compensazione netta indicata copre il 17% dei costi di gestione.

L'ammontare della sovvenzione di Tirrenia, sommato a quello delle Società Regionali, risulta superiore allo stanziamento pubblico del 2008. Di ciò è stata data tempestiva e continuativa informativa all'Amministrazione già nel corso dell'anno, in concomitanza con gli aggiornamenti periodici del fabbisogno di sovvenzione, in modo da permettere alla stessa di intraprendere ogni possibile iniziativa ritenuta necessaria.

La Conferenza dei servizi dei Ministeri concertanti (Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Ministero dello Sviluppo Economico), sulla base dei criteri determinativi

stabiliti dalla convenzione, ha determinato l'importo della sovvenzione nella seduta del 25 marzo 2009. In presenza dei suddetti fattori esterni, che hanno influito negativamente sulla gestione, sono state poste in essere una serie di misure di efficientamento. In particolare, il costo del lavoro ha beneficiato sia della riduzione del numero di dipendenti che hanno usufruito della procedura di esodo volontario incentivato, sia dell'estensione del succitato accordo sindacale sottoscritto per la gestione fuori convenzione della linea Genova/Porto Torres anche alla linea Civitavecchia/Olbia. Si segnala pure, per il personale navigante, una attenta gestione delle tabelle di armamento, in modo flessibile, in funzione dei passeggeri trasportati. Ulteriori recuperi hanno interessato i premi assicurativi e i costi di struttura. Per quanto riguarda l'efficientamento di questi ultimi costi, si segnala, tra l'altro, che è stata affidata a terzi, come già avvenuto nel recente passato per altri uffici, l'attività di biglietteria dell'ufficio di Palermo.

Per quanto riguarda i consumi di combustibili, la crescita dei costi per l'incremento dei prezzi è in parte stata contenuta da iniziative di risparmio messe in atto, quali: la riduzione della velocità, attuata senza arrecare disagi alla clientela; l'eliminazione di alcune corse aggiuntive estive di Tirrenia che hanno presentato, in relazione alla situazione congiunturale sfavorevole, scarse richieste; la rinegoziazione delle condizioni contrattuali con alcuni fornitori di combustibili, per renderle quanto più vantaggiose possibili.

Sul versante dei ricavi si evidenzia il noleggio a terzi nel periodo estivo di un mezzo nautico disponibile.

Le misure di recupero di costi sono state attuate nonostante che la struttura della spesa dell'azienda abbia, come noto, caratteristiche di notevole rigidità in connessione con l'obbligo di garantire la continuità dei servizi. Pur in presenza di tale vincolo, oltre alle economie e sinergie già realizzate con la standardizzazione di alcune procedure di gruppo, è continuato il forte impegno aziendale ad attuare un costante processo di selezione e monitoraggio della spesa e di scelta dei fornitori per conseguire i risparmi sul fronte dei costi.

Relativamente alle Società controllate (Caremar, Saremar, Siremar, Toremar), l'attività convenzionata di trasporto marittimo locale è avvenuta regolarmente nel corso del 2008, come meglio specificato nel prosieguo. Anche i servizi marittimi svolti sono quelli già assentiti in precedenza. Ugualmente vi è stato un andamento regolare della gestione per le iniziative imprenditoriali avviate in *partnership* dalla Società, negli anni precedenti, sia in Terminal Traghetti Napoli S.r.l., che svolge attività di terminalista all'interno del porto di Napoli, sia in Tirrenia Eurocatering S.p.A., che gestisce il catering di bordo. Come noto, tali iniziative sono finalizzate allo svolgimento di alcune attività al di fuori del rapporto di convenzione con lo Stato, in modo tale da migliorare la redditività aziendale e specializzare determinate funzioni attraverso *partners* di settore.

Con riferimento all'esercizio in corso si precisa che, in seguito alla proroga delle convenzioni vigenti, l'Amministrazione ha richiesto – con lettera prot. 468 del 9 gennaio 2009 a firma del Ministro dei Trasporti – alle Società del Gruppo il mantenimento dei servizi approvati in precedenza, fino alla definizione di un nuovo assetto dei collegamenti marittimi da parte dei Ministeri competenti. Inoltre, recentemente ha autorizzato l'apertura delle prenotazioni per l'intero periodo estivo.

Vi è però l'esigenza di contemperare l'assetto dei servizi assentito con gli attuali ridotti stanziamenti pubblici per il 2009 (art. 26 del DI n. 185/2008 e art. 26 del DI n. 207/2008). La Società è in attesa, al riguardo, di specifiche indicazioni da parte dell'Amministrazione alla quale è stato fatto anche presente che il ritardo

con cui si è potuta avviare l'attività di prevendita, dopo la detta autorizzazione pervenuta ad inizio marzo, ha comportato una perdita di introiti rispetto al 2008 di circa 5 milioni (le altre compagnie di navigazione hanno invece lanciato le loro offerte per tutto il 2009 già a dicembre scorso).

Le aspettative per il 2009 sono fortemente condizionate dalla rilevante crisi economica e finanziaria in atto, oltre che dall'inasprimento, in questa fase congiunturale, dell'azione della concorrenza. A fronte di tali fattori la Società ha posto in essere, tra l'altro, una serie di iniziative commerciali e di assetto (messa fuori convenzione anche nel periodo estivo 2009 della linea Civitavecchia/Olbia e Genova/Porto Torres; chiusura della linea veloce estiva Fiumicino/Golfo Aranci e della linea veloce estiva Fiumicino/Arbatx, per quest'ultima si è in attesa dell'autorizzazione ministeriale, come per altre iniziative richieste all'Amministrazione), finalizzate a mantenere il traffico e a contenere la crescita del fabbisogno di sovvenzione. In conclusione, l'esercizio corrente si prospetta di fondamentale importanza per il futuro aziendale e del Gruppo, sia per la stipula della nuova convenzione che per l'attuazione del processo di privatizzazione. Pertanto, in questa particolare fase della vita aziendale, si confida nel massimo impegno di tutte le migliori risorse e del grande patrimonio umano e professionale disponibile. Sicuramente l'a-

