

ienda saprà rispondere alle esigenze e alle aspettative del mercato, considerato che la Vostra Società, avendo completato negli ultimi anni il piano di investimenti, ha una flotta all'avanguardia, con una vita media delle unità miste più rappresentative, tenuto conto degli interventi di ringiovanimento, di circa dieci anni, fra le più basse in Europa nel settore traghetti.

SISTEMA DI GOVERNANCE

Le linee generali del sistema di *corporate governance* di Tirrenia di Navigazione S.p.A. sono le seguenti:

ASSETTI PROPRIETARI

Il capitale di Tirrenia di Navigazione S.p.A. è costituito esclusivamente da azioni ordinarie. La Società è soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte di Fintecna - Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A., con sede in Roma, che è Azionista unico. Nella Nota integrativa vengono riportati i principali dati dell'ultimo Bilancio approvato della Controllante.

ORGANIZZAZIONE DELL'AZIENDA

L'organizzazione dell'azienda, basata sul modello tradizionale, è così articolata:

- Consiglio di Amministrazione: investito dei più ampi poteri per l'amministrazione della Società, ad esclusione degli atti riservati – dalla legge o dallo Statuto – all'Assemblea. Si compone di cinque membri. Il Consiglio (qualora non vi abbia provveduto l'Assemblea) nomina il Presidente al quale spettano i poteri di legge e di Statuto, nonché la rappresentanza legale dell'azienda di fronte a terzi e in giudizio e la firma sociale. Il Consiglio può nominare altresì un Amministratore Delegato, al quale conferire attribuzioni e poteri.
- Collegio Sindacale: cui spetta il compito di vigilare sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo, nonché sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società, del sistema di controllo interno e del sistema amministrativo contabile. Si compone di tre membri effettivi, tutti indipendenti, e di due membri supplenti, pure indipendenti.
- Assemblea degli Azionisti: competente a deliberare in sede ordinaria e straordinaria sulle materie alla stessa riservate dalla legge o dallo Statuto.
- Società di revisione: alla quale sono affidati i compiti di controllo contabile e revisione contabile del bilancio.

SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO

Il sistema di controllo interno è l'insieme dei processi diretti a monitorare l'efficienza delle operazioni aziendali, l'affidabilità delle informazioni finanziarie, il rispetto delle leggi, nonché la salvaguardia dei beni aziendali. Si basa sul sistema normativo aziendale; sul sistema di deleghe e attribuzione di poteri e sulle attività di controllo svolte dalle funzioni aziendali. Lo Statuto della Società prevede la figura del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, che è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione nel corso del 2007. La coerenza e la sostenibilità del sistema di controllo sono assicurati dalla coesistenza di diversi enti dedicati ai controlli specifici (Collegio Sindacale, Organismo di vigilanza, Dirigente preposto alla re-

dazione dei documenti contabili societari, *Internal auditing*) e dalle interrelazioni e i confronti periodici formalizzati tra gli stessi enti.

MODELLO ORGANIZZATIVO E GESTIONALE EX DLGS N. 231/2001

La Società adotta un modello di organizzazione, gestione e controllo atto a prevenire i reati contemplati dal Dlgs n. 231/2001. Il modello include il codice etico, che contiene le norme di condotta alle quali è ispirata l'attività della Società e quindi dei dipendenti, e ha previsto l'istituzione di un Organismo di vigilanza con il compito di vigilare sull'applicazione, l'adeguatezza e l'aggiornamento del modello stesso, nonché sul rispetto del codice etico. L'Organismo è formato da due soggetti esterni all'azienda.

MERCATO E ATTIVITÀ SOCIALE

L'esercizio 2008 è stato caratterizzato da una flessione del numero di passeggeri e delle auto al seguito. Il traffico di automezzi commerciali ha mostrato invece un modesto incremento. Complessivamente, i noli e gli altri proventi del traffico marittimo hanno registrato una riduzione di circa il 4,5%.

L'attività nautica è rimasta sostanzialmente stabile sia in termini di viaggi effettuati che di miglia percorse. Nel 2008 le caratteristiche del mercato hanno assunto connotazioni ancora più concorrenziali e si è estesa l'offerta di tariffe *low-cost* per i passeggeri da parte degli armatori concorrenti. Al fine di difendere le quote di mercato sono state, inoltre, sviluppate forme dinamiche di gestione delle tariffe relativamente ai collegamenti non inclusi nei servizi di convenzione. Inoltre, è stato dato impulso alle attività di acquisizione, con una più intensa e capillare azione commerciale nei confronti di agenzie di viaggio, *tour-operator* e gruppi d'acquisto. L'ammontare delle vendite tramite *web* è cresciuto di circa il 26% rispetto all'anno precedente. Per quanto riguarda le linee "tutto-merci" si segnala che, a partire dal mese di giugno del 2008, non viene più svolto il collegamento Genova/Cagliari. È stata potenziata corrispondentemente la linea Livorno/Cagliari, sulla quale dal mese di luglio è stato raddoppiato il numero dei viaggi.

Nel corso del 2008 l'attività è stata esercitata sulle linee indicate nella tabella che segue.

LINEE PASSEGGERI

Napoli-Palermo	Giornaliera + attività di rinforzo stagionale
Civitavecchia-Olbia	Giornaliera + attività di rinforzo stagionale
Civitavecchia-Cagliari (con due approdi intermedi settimanali ad Arbatax)	Giornaliera
Napoli-Cagliari	Settimanale + attività di rinforzo stagionale
Genova-Porto Torres	Giornaliera + attività di rinforzo stagionale
Genova-Olbia (con due prolungamenti settimanali ad Arbatax)	Trisettimanale; pentasettimanale nel periodo estivo
Fiumicino-Golfo Aranci	Giornaliera/bigioraliera in alta stagione
Fiumicino-Arbatax	Bisettimanale in alta stagione
Palermo-Cagliari	Settimanale
Cagliari-Trapani	Settimanale
Bari-Durazzo	Giornaliera + attività di rinforzo stagionale
Collegamenti con le isole Tremiti	Plurigiornaliera

LINEE MERCI

Livorno-Cagliari	Trisettimanale fino al 30/6/2008/esasettimanale dall'1/7/2008
Napoli-Cagliari	Bisettimanale/trisettimanale
Genova-Cagliari	Trisettimanale/quadrissettimanale fino al 30/6/2008
Ravenna-Catania	Trisettimanale/quadrissettimanale

FLOTTA

Al 31/12/2008 la flotta di proprietà sociale era costituita da 25 unità, per una stazza lorda di 487.988 ton.

FLOTTA SOCIALE	NUMERO	TSL
Navi traghetto miste	14	366.700
Navi veloci	5	48.907
Monostab e aliscafi	1	391
Navi traghetto tutto-merci	5	71.990
Totale	25	487.988

L'evidenza dettagliata della composizione della flotta di proprietà è riportata in "allegato". Nel corso del 2008 è stato dismesso l'aliscafo "Diomedea" (TSL 173) utilizzato per i servizi locali.

RAPPORTI DI CONVENZIONE CON LO STATO

I servizi di trasporto marittimo, di cui agli obblighi di convenzione, sono stati svolti in conformità a quanto previsto dall'ultimo Piano quinquennale approvato e successive varianti. Per ulteriori informazioni si rinvia a quanto esposto nel paragrafo "considerazioni generali".

Il corrispettivo per i servizi di convenzione svolti nell'esercizio è stato determinato in 101,5 milioni di euro. I rapporti patrimoniali con lo Stato per corrispettivi a fronte degli obblighi di servizio pubblico esprimevano al 31 dicembre 2008 un saldo a credito della Società pari a circa 90,1 milioni di euro.

GESTIONE DELLE RISORSE UMANE

Alla data del 31/12/2008 il personale navigante era costituito da 1.242 unità con contratto a tempo indeterminato (di contro alle 1.245 risultanti al 31 dicembre 2007) e 215 unità con contratto a tempo determinato (di contro alle 273 risultanti al 31/12/2007). Il personale amministrativo al 31/12/2008 era costituito da 280 unità con contratto a tempo indeterminato, di contro alle 306 unità risultanti alla stessa data del-

l'anno precedente. La consistenza complessiva del personale inquadrato con contratto a tempo indeterminato risultava quindi pari, al 31/12/2008, a 1.522 unità, con un saldo netto di 29 unità in meno rispetto all'anno precedente pur con l'assunzione a tempo indeterminato di 79 marittimi, in applicazione dell'accordo sindacale che ha consentito l'adozione del contratto di lavoro Confitarma anche sulla linea Civitavecchia/Olbia gestita parzialmente in regime "fuori convenzione", come già nell'anno 2007 era avvenuto per la linea Genova/Porto Torres.

Anche nell'anno 2008 la riduzione del personale è stata realizzata senza ricorso a procedure di licenziamento, ma con la continuazione della politica di incentivazione all'esodo volontario.

Il costo complessivo del lavoro è stato pari a 68,4 milioni di euro e presenta una flessione rispetto al precedente esercizio di 2,9 milioni di euro, pari a circa il 4,1%. Tale risultato è stato conseguito in presenza degli incrementi retributivi derivanti dal rinnovo della parte economica dei contratti nazionali di lavoro (sia per il personale navigante che amministrativo), oltre che della normale dinamica salariale legata agli scatti di anzianità.

È continuato l'impegno della Società nel perseguire obiettivi di formazione del personale, utilizzando prevalentemente finanziamenti ottenuti dal Fondo paritetico interprofessionale nazionale per la formazione continua per le imprese del terziario. In totale, nel corso del 2008, hanno usufruito di attività di formazione 1.556 dipendenti, di cui 1.531 marittimi e 25 amministrativi, per 16.332 ore totali complessive. In particolare, per quanto riguarda il personale navigante sono stati tenuti corsi in materia di sicurezza e di automazione delle procedure che hanno interessato 1.531 addetti, per un totale di 15.794 ore di formazione.

Infine, nel corso del 2008 sono stati tenuti diversi *stages* a bordo e a terra rivolti a studenti e laureati.

SICUREZZA SUL LAVORO

Nel rispetto del dettato dei Decreti legislativi n. 271/1999 e n. 272/1999, tutte le navi sono dotate di un piano di sicurezza redatto ai sensi della Circolare ministeriale n. 09/SM del 2006.

Il personale di bordo è stato adeguatamente formato e informato mediante addestramenti specifici, peraltro già dettati dalle norme internazionali in vigore in tema di sicurezza della navigazione e formazione del personale navigante marittimo (vedi corsi su: Responsabilità sociale; Primo soccorso sanitario; Antincendio di base e avanzato; Assistenza e Salvataggio). Grande attenzione è stata prestata alla prevenzione degli infortuni che, come dimostrato dalla statistiche aziendali, riguardano nella stragrande maggioranza piccoli avvenimenti con prognosi estremamente contenute. L'attività di prevenzione, formazione e addestramento è stata perseguita anche in ambito delle strutture di terra e del personale amministrativo.

La Società, avvalendosi di un Servizio di prevenzione e protezione esterno, ma con la collaborazione delle strutture societarie dedicate, ha dato corso agli adempimenti previsti dal Dlgs n. 81/2008.

RELAZIONI INDUSTRIALI

Anche nel corso del 2008 le relazioni industriali si sono svolte nel clima di correttezza che caratterizza i rapporti tra la Società e le controparti sindacali. Tuttavia, l'incertezza del quadro normativo e la scadenza prevista per la fine dell'anno 2008 del regime di convenzione fra il Gruppo Tirrenia e lo Stato ha avuto alcune ripercussioni. Nel corso del mese di luglio, le principali Organizzazioni sindacali hanno proclamato lo stato di agitazione al fine di ottenere garanzie da parte del Governo sul futuro delle Società del Gruppo Tirrenia. Le giornate di sciopero che erano state proclamate sono state successivamente revocate, in seguito all'intervento della Commissione di garanzia e dello stesso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha avviato un confronto sulla questione del rinnovo delle convenzioni con le rappresentanze sindacali e datoriali, nonché con le Regioni interessate ai collegamenti effettuati dalle Società del Gruppo Tirrenia.

Un'iniziativa di sciopero si è concretizzata nel mese di novembre, proclamata dalle Organizzazioni confederali a causa della mancata prosecuzione del predetto confronto e dell'insufficienza delle risorse stanziato dal Governo per le Società del Gruppo Tirrenia per gli anni successivi al 31 dicembre 2008, data di scadenza delle convenzioni. L'iniziativa, alla quale ha aderito anche la Federmar-Cisal, ha registrato un'ampia adesione fra i lavoratori marittimi e amministrativi e ha comportato il fermo della maggior parte delle navi. In ogni caso, sono stati garantiti come sempre i servizi indispensabili di cui al protocollo sulle Relazioni industriali nel Gruppo Tirrenia del 1° agosto 2000.

Nel corso del 2008 il contenzioso del lavoro ha mantenuto livelli fisiologici. La tipologia delle controversie non è sostanzialmente mutata, mostrando una relativa tipizzazione delle azioni promosse, quasi tutte volte all'impugnativa di provvedimenti disciplinari comminati, alla richiesta di risarcimenti a fronte di asserito danno biologico o al riconoscimento della natura a tempo indeterminato del rapporto di lavoro instaurato attraverso il contratto di arruolamento. Si è di fatto arrestata la produzione di cause per il riconoscimento del

danno biologico da usura psico-fisica per lavoro ininterrotto prestato in regime di cd. "settimo giorno". Gran parte delle controversie incardinate dai lavoratori marittimi (e da alcuni lavoratori amministrativi) sono state rigettate dal Giudice del lavoro.

La resistenza approntata in sede di giudizio avverso i ricorsi depositati dai dipendenti si avvale della collaborazione di Fedarlinea, che svolge attività di coordinamento e consulenza.

ORGANIZZAZIONE

Nel corso dell'anno, compatibilmente con la riduzione della consistenza numerica del personale amministrativo, sono stati operati alcuni interventi organizzativi sulla struttura aziendale finalizzati ad aumentare l'efficacia delle attività e a rendere ancora più stringente il controllo della spesa.

Sono stati costituiti nuovi uffici dedicati all'acquisizione e alla gestione del traffico passeggeri. Maggiori risorse sono state dedicate al monitoraggio dei costi del personale e al controllo dei costi portuali.

È stata, inoltre, istituita la funzione di verifica delle politiche tariffarie e sono state potenziate le funzioni di controllo del credito commerciale nei confronti di caricatori e di uffici viaggi.

In tema di sicurezza e igiene del lavoro, sono stati individuati i responsabili e specificate le competenze di tutti gli organismi per la prevenzione e la protezione previsti dal Dlgs n. 626 e dalle altre normative in materia.

È stato nominato l'Agente di sicurezza ed è stato istituito il Comitato di coordinamento delle emergenze.

SISTEMI E TECNOLOGIE INFORMATICHE

Nel corso del 2008 gli sforzi sono stati orientati principalmente al miglioramento e all'aggiornamento dei sistemi. Per quanto riguarda l'area commerciale, è stata estesa la gestione della tariffazione dinamica, che permette di modificare le tariffe in ragione delle previsioni di riempimento e delle politiche di promozione. Inoltre, sono state ampliate le funzioni statistiche e analitiche rendendo possibile, per gli utenti finali, l'accesso semplice e rapido ai dati quantitativi ed economici.

È stata avviata una revisione delle funzioni riservate alle agenzie di viaggio nel sistema di *booking* al fine di snellire e migliorare l'operatività.

Nell'area "sistemi di bordo" sono state ampliate le funzionalità del "giornale di macchina" e della gestione delle presenze e degli orari di lavoro degli equipaggi. Con l'installazione a bordo delle navi di macchine dedicate alla identificazione dei biglietti è stata migliorata la gestione del *check-in*.

È stato completato il progetto VOIP (*Voice Over I. P.*) per la gestione del collegamento telefonico delle sedi di tutte le Società del Gruppo e degli scali.

Nel corso del mese di novembre è stata realizzata la migrazione del sistema SAP alla versione più recente, ottenendo una riduzione dei costi di manutenzione, il miglioramento delle prestazioni e una più efficiente gestione operativa.

PRIVACY INFORMATICA

In ottemperanza a quanto stabilito dal Dlgs n. 196/2003 in materia di tutela dei dati personali (*data-privacy*), la Società adotta misure per la gestione e il trattamento elettronico dei dati personali e per la sicurezza informatica e ha attivato procedure di controllo. Le "regole di sicurezza informatica" sono contenute in un manuale disponibile nella rete intranet. La Società ha redatto il "documento programmatico sulla sicurezza".

ESERCIZIO DELLA FLOTTA E PROBLEMATICHE PORTUALI

Anche nel 2008 le navi sono state gestite in piena aderenza con le certificazioni di sicurezza statutarie e obbligatorie, tra le quali il Certificato di sicurezza trasporto passeggeri, il *Safety management certificate* e DOC aziendale SMS, il certificato di *Security* ai sensi del Regolamento n. 725/04/CE. Relativamente a quest'ultima certificazione, l'ispezione eseguita nel corso dell'anno da funzionari della Comunità Europea ha attestato la piena rispondenza dell'organizzazione di bordo e amministrativa della Società al disposto comunitario.

Nel corso del 2008 è stata completata la fase di adeguamento, sia sotto l'aspetto strutturale delle navi che sotto l'aspetto organizzativo e formativo del personale navigante, alla normativa in materia di trasporto di passeggeri a mobilità ridotta. Nell'ambito delle attività di formazione e addestramento del personale navigante, sono stati avviati anche i corsi finalizzati alla riconversione delle Certificazioni MAMS e MABEV.

La gestione delle problematiche portuali è proseguita nel solco della continuità, riservando una particolare attenzione al perseguimento di obiettivi di efficienza ed economicità nell'ambito dei servizi resi dagli operatori di scalo.

Come riferito nella Relazione sulla gestione dell'anno 2007, l'area di Ponte Libia sita nel Porto di Genova, della quale la Tirrenia ha la concessione dal 2004, è stata oggetto di iniziativa giudiziaria introdotta da Grendi Trasporti per far dichiarare la invalidità della concessione. Tale iniziativa si è favorevolmente esaurita con il rigetto delle istanze avversarie. Per altro verso, l'area è stata oggetto di sequestro penale preventivo operato dalla Procura di Genova nell'ambito di un complesso procedimento istruttorio penale che vede imputati i vertici dell'Autorità Portuale di Genova, accusati di avere illegittimamente rilasciato la concessione in argomento (i rappresentanti di Tirrenia sono riconosciuti estranei alle accuse). Tale sequestro, tuttora in atto, ha portato alla riconsegna dell'area all'Autorità Portuale e alla consegna dell'area stessa alla Grendi Trasporti. Il TAR Liguria ha accolto l'impugnativa di Tirrenia dell'avvenuta consegna dell'area all'armatore, ma l'Autorità Portuale ha impugnato la sentenza avanti il Consiglio di Stato. La causa è pendente.

INIZIATIVE IN MATERIA AMBIENTALE

Le esigenze di prevenire l'inquinamento e di salvaguardare l'ambiente sono tenute in massimo conto nel corso delle attività operative.

Tutte le unità della flotta operano sulla base dei più alti *standard* dettati dalle normative nazionali, comunitarie e internazionali inerenti il rispetto dell'ambiente.

Le navi sono certificate dal Registro italiano navale in relazione a numerose normative, tenuto conto delle specificità della classificazione a cui appartengono:

Convenzione MARPOL - Ambiente marino: ogni nave soggetta alla norma è dotata di certificazione *International oil pollution prevention*;

Convenzione MARPOL - Inquinamento dell'aria: ogni nave soggetta alla norma è dotata di certificazione *International air pollution prevention* e, nel rispetto del dettato del Dlgs n. 205/2007 che ha recepito la Direttiva n. 2005/33/CE, ove la legge ne prescrive l'utilizzo, tutte le unità sociali usano combustibile a basso tenore di zolfo;

Convenzione MARPOL - Ambiente marino: ogni nave soggetta alla norma è dotata di certificazione *International sewage pollution prevention*. Tale certificazione garantisce che gli impianti di depurazione delle acque grigie prodotte dalla nave siano in piena efficienza e operanti nel rispetto delle norme vigenti.

Le navi che disponevano di impianti estinzione incendio ad halon, come agente estinguente, sono state adeguate alle nuove norme e tale gas è stato sostituito con l'anidride carbonica.

Infine, le navi smaltiscono i rifiuti prodotti nel rispetto del disposto del Dlgs n. 182/2003 e del Dlgs n. 152/2006, in particolare per ciò che attiene ai rifiuti classificati come speciali.

CONTENZIOSI

La vicenda riguardante la decisione del 25 novembre 1999 della Commissione Europea che qualificava gli sgravi contributivi concessi negli anni 1995/1997 dal Governo italiano alle imprese di Venezia – tra cui l'incorporata Società Adriatica di Navigazione –, quali aiuti di Stato incompatibili con il mercato comune, ha avuto alcuni sviluppi nel corso dell'anno 2008.

Nelle relazioni degli anni precedenti era stato riferito che il ricorso presentato dalla Società era sospeso in attesa dell'esame, da parte del Tribunale di Primo Grado del Lussemburgo, di alcune "cause pilota", scelte per essere rappresentative dei motivi di diritto invocati nei numerosi ricorsi presentati dalle aziende veneziane. Nel corso del mese di novembre del 2008 il Tribunale ha respinto senza eccezioni tutti i motivi di ricorso sollevati nelle "cause pilota". Da parte sua, la Società ha richiesto al Tribunale di riprendere la causa nel punto esatto in cui era stata interrotta, esaminando i motivi di ricorso peculiari che distinguono la posizione della Società da quella delle imprese selezionate per le "cause pilota". Si ricorda al riguardo che, nell'ambito giurisdizionale nazionale, i procedimenti promossi dall'INPS e volti al recupero degli sgravi (quantificati in circa 8,8 milioni di euro) sono stati sospesi dal Giudice del lavoro in attesa della pronuncia del Tribunale del Lussemburgo. Alla luce anche della corrispondenza intercorsa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non si è ravvisato alcun effetto economico a carico dell'esercizio 2008, né di esercizi successivi, come conseguenza di detta vertenza, in quanto l'onere che dovesse rinvenire è riconducibile alla gestione dei servizi in convenzione.

Un'altra vicenda che ha avuto recenti significativi sviluppi riguarda la decisione della Commissione Europea del 16 marzo 2004 (2005/163/CE) relativa agli aiuti di Stato corrisposti dall'Italia alle Compagnie marittime Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar (Gruppo Tirrenia), decisione che le Società avevano impugnato nel 2004, chiedendo l'annullamento della parte in cui sono considerati come nuovi aiuti le sovvenzioni per obblighi di servizio pubblico corrisposte alle Compagnie del Gruppo e obbliga il recupero delle stesse misure corrisposte ad Adriatica.

Con sentenza del 4 marzo 2009, pronunciata nelle cause riunite T-265/04, T-292/04 e T-504/04, il Tribunale di Primo grado della CE ha annullato la decisione della Commissione nella parte in cui qualifica le sovvenzioni come nuovi aiuti. La decisione è viziata da insufficienza di motivazione, tale da impedire al Tribunale il controllo di legittimità: in particolare, secondo il Tribunale, la Commissione ha ommesso di soffermarsi sulla data effettiva di istituzione delle misure, quando le Autorità italiane e le Compagnie del Gruppo avevano sostenuto, invece, che gli aiuti traevano origine da una normativa nazionale specifica entrata in vigore nel 1936, ovvero prima dell'entrata in vigore del Trattato europeo.

Si ricorda che, nel corso del 2007, Tirrenia, a seguito di richiesta pervenuta in tal senso dal Ministero dei Trasporti, aveva provveduto a restituire la somma di 8,7 milioni di euro.

Per gli altri contenziosi in essere, che trovano copertura nei fondi iscritti in bilancio, si rinvia al paragrafo "fondi per rischi e oneri" della Nota integrativa.

ANDAMENTO PATRIMONIALE, ECONOMICO E FINANZIARIO

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

STRUTTURA PATRIMONIALE

	31/12/2008	31/12/2007	Variazioni
A. IMMOBILIZZAZIONI			
Immobilizzazioni immateriali	4.996	8.729	(3.733)
Immobilizzazioni materiali	916.853	916.101	752
Immobilizzazioni finanziarie ⁽¹⁾	48.716	47.721	995
	970.565	972.551	(1.986)
B. CAPITALE DI ESERCIZIO			
Rimanenze di magazzino	25.295	24.888	407
Crediti commerciali	138.882	67.726	71.156
Altre attività ⁽²⁾	38.223	47.840	(9.617)
Debiti commerciali	(35.465)	(33.835)	(1.630)
Fondi per rischi e oneri	(17.643)	(23.060)	5.417
Altre passività ⁽³⁾	(14.928)	(15.678)	750
	134.364	67.881	⁽⁴⁾ 66.483
C. CAPITALE INVESTITO, dedotte le passività di esercizio (A+B)	1.104.929	1.040.432	64.497
D. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	21.805	24.818	(3.013)
E. CAPITALE INVESTITO, dedotte le passività di esercizio e il TFR (C-D)	1.083.124	1.015.614	67.510
Coperto da:			
F. CAPITALE PROPRIO			
Capitale versato	108.360	108.360	-
Riserve e risultati a nuovo	233.393	177.263	56.130
Utile (perdita) del periodo	16.235	14.050	2.185
	357.988	299.673	58.315
G. INDEBITAMENTO FINANZIARIO A MEDIO/LUNGO TERMINE	317.174	424.278	(107.104)
H. INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE (DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE)			
- debiti finanziari a breve	438.174	342.509	95.665
- disponibilità e crediti finanziari a breve	(30.212)	(50.846)	20.634
	407.962	291.663	116.299
I. TOTALE, COME IN E (F+G+H)	1.083.124	1.015.614	67.510

⁽¹⁾ I "crediti verso lo Stato per contributi di credito navale" sono iscritti nelle immobilizzazioni finanziarie, diminuiti dei corrispondenti risconti passivi.

⁽²⁾ Comprendono i "crediti vari" del circolante (di cui al prospetto contenuto nella Nota integrativa nell'Analisi delle partite creditorie e debitorie) e i ratei e risconti attivi.

⁽³⁾ Comprendono i "debiti vari" del circolante (di cui al prospetto contenuto nella Nota integrativa nell'Analisi delle partite creditorie e debitorie) e i ratei e risconti passivi.

⁽⁴⁾ Vedere la corrispondente voce nel Rendiconto finanziario.

Nell'anno 2008 non sono stati realizzati investimenti nella flotta. Il valore delle immobilizzazioni risulta sostanzialmente invariato in quanto la riduzione di valore connessa agli ammortamenti dell'esercizio è stata sostanzialmente compensata dagli effetti della rivalutazione degli immobili eseguita nel Bilancio al 31 dicembre 2008. Tale operazione – come più ampiamente riferito in Nota integrativa – ha determinato l'iscrizione nel patrimonio netto di una riserva di rivalutazione di 42.080, che ha contribuito all'aumento del capitale proprio (+58.315). Non essendo state concluse altre operazioni di finanziamento, l'indebitamento finanziario a medio/lungo termine si è ridotto sensibilmente attraverso il rimborso delle rate di mutuo (-107.104). Tale variazione, unita al sensibile incremento dei crediti commerciali (+71.156) dovuto, in particolare, all'aumento dei crediti verso lo Stato per i servizi in convenzione che al 31 dicembre 2008 ammontavano a 90.130, ha reso necessario un maggiore ricorso all'indebitamento a breve (+116.299).

Nel corso dell'anno il costo medio del denaro per la Società si è incrementato in misura pari a circa lo 0,28%.

* * *

RISULTATI REDDITALI

	2008	2007
A. RICAVI	391.551	349.528
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	-	-
B. VALORE DELLA PRODUZIONE TIPICA	391.551	349.528
Consumi di materie e servizi esterni	(237.680)	(210.119)
C. VALORE AGGIUNTO	153.871	139.409
Costo del lavoro	(68.422)	(71.318)
D. MARGINE OPERATIVO LORDO	85.449	68.091
Ammortamenti	(47.522)	(48.479)
Altri stanziamenti rettificativi	(1.891)	(1.554)
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	(5.470)	(1.526)
Saldo proventi e oneri diversi	10.170	22.139
E. RISULTATO OPERATIVO	40.736	38.671
Proventi e oneri finanziari	(22.489)	(23.938)
Rettifiche di valore di attività finanziarie	12	22
F. RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE IMPOSTE	18.259	14.755
Proventi e oneri straordinari	(1.912)	(846)
G. RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	16.347	13.909
Imposte sul reddito	(112)	141
H. UTILE DEL PERIODO	16.235	14.050

La variazione dei ricavi dell'esercizio (+42.023) è connessa prevalentemente all'aumento dei contributi pubblici (+54.440), in particolare alle compensazioni spettanti per lo svolgimento dei servizi in convenzione. Infatti, nel 2008 i noli e gli altri proventi del traffico marittimo hanno registrato nel complesso una contrazione (-12.417).

I costi per l'acquisto di materie prime e di servizi hanno mostrato un considerevole aumento (+27.561) dovuto sostanzialmente agli effetti dell'aumento del prezzo dei combustibili delle navi. Il costo del lavoro ha registrato invece una diminuzione (-2.896). Il risultato operativo espone un incremento di 2.065.

Il risultato della gestione finanziaria evidenzia un miglioramento di 1.439 nonostante i ritardi nelle erogazioni dei corrispettivi di convenzione da parte dello Stato e nonostante un lieve incremento del costo del denaro. Il carico fiscale della Società è influenzato dalla normativa speciale prevista per le navi iscritte nel registro internazionale. L'utile del periodo si è incrementato rispetto al precedente esercizio di 2.185.

* * *

RENDICONTO FINANZIARIO

	2008	2007
A. DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE INIZIALI (INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE INIZIALE)	(291.663)	(255.326)
B. FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI ESERCIZIO		
Utile (perdita) del periodo	16.235	14.050
Ammortamenti	47.522	48.479
(Plus) o minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni (Rivalutazioni) o svalutazioni di immobilizzazioni	(67)	43
(Rivalutazioni) o svalutazioni di immobilizzazioni	(42.360)	(22)
Iscrizione riserva di rivalutazione	42.080	-
Variazione del capitale di esercizio ⁽¹⁾	(68.571)	14.969
Variazione netta del "trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato"	(3.013)	(3.339)
	(8.174)	74.180
C. FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO IN IMMOBILIZZAZIONI		
Investimenti in immobilizzazioni:		
- immateriali	(283)	(1.665)
- materiali	(2.064)	(460)
- finanziarie	(1.015)	(24)
Prezzo di realizzo/valore di rimborso di immobilizzazioni	253	2.216
	(3.109)	67
D. FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO		
Nuovi finanziamenti	-	-
Conferimenti dei soci	-	-
Contributi di credito navale	2.088	2.220
Rimborsi di finanziamenti	(107.104)	(112.804)
Rimborsi di capitale proprio	-	-
	(105.016)	(110.584)
E. DISTRIBUZIONE DI UTILI	-	-
F. FLUSSO MONETARIO DEL PERIODO (B+C+D+E)	(116.299)	(36.337)
G. DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE FINALI (INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE FINALE) (A+F)	(407.962)	(291.663)

⁽¹⁾ La variazione del capitale di esercizio non coincide con quella indicata nella "Struttura patrimoniale", in conseguenza della diversa classificazione dell'incasso dei contributi di credito navale che sono stati inclusi nel "flusso monetario da attività di finanziamento".

Il flusso monetario da attività di esercizio è stato influenzato significativamente dalla variazione del capitale d'esercizio che – come riferito nell'analisi della struttura patrimoniale – ha risentito del notevole incremento dei crediti verso lo Stato per i servizi in convenzione.

Il flusso monetario da attività di finanziamento è negativo (-105.016) ed è connesso ai rimborsi di finanziamenti a medio/lungo termine. È stato compensato dalla variazione dell'indebitamento finanziario netto a breve, che è aumentato di 116.329.

Il maggior valore riconosciuto agli immobili, con la rivalutazione eseguita nel Bilancio al 31 dicembre 2008 e la contemporanea iscrizione della riserva di rivalutazione, sono stati rappresentati nel flusso monetario da attività di esercizio.

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

Sono qui di seguito riepilogati alcuni indicatori alternativi di *performance*, che forniscono ulteriori informazioni sull'andamento della gestione corrente. I dati (espressi in migliaia di euro o in percentuali) sono confrontati con le risultanze dell'esercizio precedente.

DESCRIZIONE	31/12/2008	31/12/2007
ROE	4,94%	4,80%
ROI	3,88%	3,69%
EBIT	40.736	38.671
EBITDA	93.728	88.676
Indice di struttura secco	37,00%	31,00%
Rigidità impieghi	90,00%	96,00%
Indice di indebitamento finanziario (al netto dei crediti verso lo Stato)	58,00%	44,00%
Giacenza media dei crediti	61	60
Rotazione dei crediti	6	6
Giacenza media dei debiti	54	59
Rotazione dei debiti	7	6
Valore aggiunto	153.871	139.409
Valore della produzione	391.551	349.528
Risultato netto	16.235	14.050
Capitale d'esercizio	134.364	67.881
Capitale investito netto	1.083.124	1.015.614
Indebitamento finanziario netto a breve termine	(407.962)	(291.663)
Indebitamento finanziario netto a lungo termine	(317.174)	(424.278)
Indebitamento finanziario complessivo al netto dei crediti verso lo Stato	(618.623)	(673.461)
Patrimonio netto	357.988	299.673

Di seguito sono descritte le componenti di calcolo di ciascuno di tali indicatori:

Return on equity (ROE): è calcolato come rapporto tra il risultato netto e il valore medio del patrimonio netto nei due esercizi presentati a confronto.

Return on investments (ROI): è calcolato come rapporto tra il reddito operativo e il valore medio del capitale investito netto nei due esercizi presentati a confronto.

EBIT: è pari al risultato ante imposte e ante proventi e oneri finanziari, senza alcuna rettifica.

EBITDA: è pari al risultato ante imposte, ante proventi e oneri finanziari e ante ammortamenti e stanziamenti a fondi per rischi e oneri, senza alcuna rettifica.

Indice di struttura secco: è calcolato come rapporto tra il capitale proprio e il valore delle immobilizzazioni.

Rigidità impieghi: è calcolata come rapporto tra il valore delle immobilizzazioni e il capitale investito (dedotte le passività di esercizio e il TFR).

Indice di indebitamento finanziario: è calcolato come rapporto tra il capitale proprio e il valore dell'indebitamento finanziario a breve e a medio/lungo termine.

Giacenza media dei crediti: è calcolata come rapporto (parametrato su 365 giorni) tra il valore dei crediti commerciali (al netto del credito verso lo Stato per convenzione) e il fatturato.

Rotazione dei crediti: è calcolata come rapporto tra il fatturato e i crediti commerciali (al netto del credito verso lo Stato per convenzione).

Giacenza media dei debiti: è calcolata come rapporto (parametrato su 365 giorni) tra il valore dei debiti commerciali e i costi operativi.

Rotazione dei debiti: è calcolata come rapporto tra i costi operativi e i debiti commerciali alla fine dell'esercizio.

Per ulteriori dettagli sull'analisi dei restanti indicatori si rinvia ai precedenti prospetti riclassificati "Struttura patrimoniale", "Risultati reddituali" e "Rendiconto finanziario".

ANALISI DEI RISCHI FINANZIARI: RISCHIO CAMBIO

La Società opera esclusivamente nell'ambito del territorio nazionale, con la sola eccezione della linea Bari/Durazzo, per la quale comunque i noli passeggeri e merci sono espressi, contabilizzati e incassati in euro. Parimenti gli acquisti di materiali di manutenzione e di consumo e le prestazioni di servizio sono, per la quasi totalità, espressi e pagati in euro. Pertanto la Società non è sostanzialmente soggetta al rischio di cambio.

ANALISI DEI RISCHI FINANZIARI: RISCHIO TASSO

L'esposizione verso le banche al 31 dicembre 2008 era rappresentata da debiti per finanziamenti a medio/lungo termine per 317 milioni di euro (circa il 53% del totale), regolati per la quasi totalità a tasso fisso. Gli unici due finanziamenti regolati a tasso variabile erano di modesto valore residuo (10 milioni di euro) e uno di essi (8 milioni di euro) coperto da un contratto di *swap* che garantisce la Società dal rischio di aumento del tasso di interesse.

Ovviamente, l'esposizione a breve termine verso le banche, pari a 277 milioni di euro (circa il 47%) è per sua natura a tasso variabile e quindi esposta ai rischi connessi alle variazioni dei tassi. Come riferito più avanti, a proposito del "rischio liquidità", sono in corso di definizione operazioni finalizzate a ridurre l'esposizione a breve.

ANALISI DEI RISCHI FINANZIARI: RISCHIO LIQUIDITÀ

La struttura finanziaria della Società è caratterizzata da un peso crescente dell'esposizione a breve collegato anche alla copertura del fabbisogno di capitale circolante generato dai notevoli ritardi nei tempi di incasso delle sovvenzioni dallo Stato per servizi erogati ai sensi delle convenzioni vigenti.

Sebbene l'indebitamento complessivo al netto dei crediti di sovvenzione verso lo Stato sia in costante diminuzione, il livello dell'esposizione a breve potrebbe costituire un elemento di difficoltà considerando le attuali condizioni di crisi del sistema creditizio e gli impegni per i mutui in essere.

Ciò nonostante sono state concluse e sono in fase di trattativa operazioni finanziarie sia a breve termine sia a medio/lungo termine finalizzate a rendere più solida la struttura dell'indebitamento, anche utilizzando la possibilità di fornire in garanzia le unità navali disponibili e libere da gravami per un controvalore pari a 240 milioni di euro sulla base di una perizia resa da un primario *broker* nel mese di maggio del 2008.

Le previsioni di tesoreria a livello dell'intero Gruppo Tirrenia redatte per l'anno 2009 con criteri prudenziali (che non considerano il reperimento di nuove fonti di finanziamento) non evidenziano situazioni di particolare criticità.

In proposito va fatto presente che, relativamente a potenziali tensioni di liquidità che potrebbero verificarsi solo a fine anno (per circa 33 milioni di euro), sono allo studio soluzioni alternative che prevedono, ove necessario, anche la cessione di residui crediti scaduti verso lo Stato.

Si tratta di aspetti di natura esclusivamente finanziaria visto che l'equilibrio economico-patrimoniale della Società è usualmente conseguito in virtù della vigenza delle convenzioni con lo Stato che, come noto, sono state rinnovate fino al 31/12/2009, nei limiti degli stanziamenti di bilancio in essere, come previsto dal Dl n. 207/2008 (cd. "Decreto Milleproghe"), convertito nella legge 27 febbraio 2009, n. 14, nelle more degli adempimenti comunitari strumentali alla stipula delle nuove convenzioni pluriennali con lo Stato ai sensi della legge n. 296/2006.

In ogni caso tutte le opzioni disponibili verranno sottoposte al vaglio dell'Azionista Fintecna, che ha sempre fornito il proprio supporto, alla luce del processo di privatizzazione formalmente avviato con il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 13 marzo 2009 al fine di salvaguardare il valore patrimoniale e massimizzare il valore industriale e finanziario della Società e del Gruppo.

STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI

Allo scopo di ridurre il rischio connesso ad un possibile aumento dei tassi di interesse, nel corso del 2004 furono stipulati, a fronte di quattro mutui regolati a tasso variabile, altrettanti contratti *swap* di copertura. Tali strumenti finanziari derivati fissavano, per ognuno dei mutui sottostanti, un livello massimo del

tasso, fino al raggiungimento del quale, il tasso dei mutui resta variabile e parametrato al tasso *euribor* a sei mesi (come da contratto originario). Inoltre, esso era determinato alla fine piuttosto che all'inizio del semestre.

Nel corso dell'esercizio 2008, unitamente all'estinzione dei mutui sottostanti, tre dei quattro contratti *swap* di copertura sono stati chiusi.

Inoltre, nel 2006 venne sottoscritta con l'istituto Nomura un'operazione di *extension-swap* per trasformare parte dell'esposizione a tasso variabile a breve termine in un'esposizione a tasso fisso della durata di cinque anni con rimborso graduale.

Nel corso del 2008 il contratto originario è stato modificato unicamente in relazione alla durata del finanziamento, la cui scadenza è attualmente fissata al 12 ottobre 2009.

In Nota integrativa vengono indicate le principali caratteristiche di tali operazioni di copertura, il valore nominale sul quale vengono calcolati gli *interest rate swap*, il valore di mercato (*fair value*) degli strumenti finanziari e la durata delle operazioni.

RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE

Nel corso dell'esercizio 2008 la Società ha intrattenuto rapporti commerciali e finanziari con la Controllante Fintecna - Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A., Azionista unico della Società, e con la sua controllata Fincantieri S.p.A., operando in tutti i casi secondo normali regole di mercato.

Al 31 dicembre 2008 il Bilancio esponeva i seguenti saldi debitori e creditori nei confronti delle Società del Gruppo Fintecna (importi in migliaia di euro).

SALDI PATRIMONIALI AL 31/12/2008 CON LE SOCIETÀ DEL GRUPPO FINTECNA

	ATTIVO			PASSIVO		
	Crediti commerc.	Crediti finanziari	Totale crediti	Debiti commerc.	Debiti finanziari	Totale debiti
Fintecna S.p.A., Roma	-	-	-	-	71.620	71.620
Fincantieri S.p.A., Trieste	-	-	-	350	-	350

I saldi patrimoniali nei confronti della Controllante Fintecna includono un finanziamento di 60 milioni di euro.

Nel Conto economico dell'esercizio 2008 sono state registrate operazioni per gli ammontari appresso specificati (importi in migliaia di euro).