

precedente – alla stregua di un esonero preventivo dalla responsabilità patrimoniale dei menzionati soggetti, con una deroga alla disciplina generale che configura, per i destinatari della norma, un trattamento privilegiato che non appare coerente né con gli specifici obiettivi dell'intervento legislativo, né con gli orientamenti della Corte di cassazione circa il regime delle responsabilità che gravano sugli amministratori delle società pubbliche.

3. Cenni sulle nuove convenzioni tra Stato e le società Tirrenia e Siremar

Al solo fine di contestualizzare i fatti di gestione delle società del Gruppo Tirrenia nel 2009 in un ambito quanto più possibile aggiornato con i profondi mutamenti che deriveranno, anche con riferimento al regime dei controlli esterni, dal processo di privatizzazione, è opportuno – con riguardo alle società (Tirrenia e Siremar), rispetto alle quali residua una competenza dello Stato - porre l'accento sul fatto che nel corso del mese di marzo 2010 i Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e finanze hanno approvato (sentita la Regione siciliana, per quel che concerne Siremar) due nuovi, distinti schemi di convenzione per l'esercizio dei servizi marittimi con le isole maggiori e minori del territorio nazionale (Tirrenia) e con le isole minori siciliane (Siremar).

Gli schemi di convenzione, predisposti anche recependo alcune osservazioni formulate dalla Commissione energia e trasporti della Commissione Europea, costituiscono, come già fatto notare nel capitolo due, atti della procedura di privatizzazione sulla cui base i potenziali acquirenti sono tenuti a predisporre un piano industriale, la cui coerenza con le convenzioni medesime è oggetto di verifica da parte di Fintecna, per l'aggiudicazione della gara con il sistema dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

In particolare le linee da servire da parte di Tirrenia, a prevalente trasporto passeggeri, sono: Napoli-Palermo (stagionale invernale); Genova-Porto Torres (stagionale invernale); Genova-Olbia-Arbatax; Napoli-Cagliari; Cagliari-Palermo; Cagliari-Trapani; Civitavecchia-Cagliari-Arbatax; Civitavecchia-Olbia (stagionale invernale); Termoli-Tremi. Per il trasporto merci: Napoli-Cagliari; Livorno o Genova -Cagliari; Ravenna-Catania.

Per quanto riguarda Siremar i servizi di collegamento da assicurare in regime di servizio pubblico, attraverso linee traghetti e aliscafi, sono, tra i principali, quelli da Milazzo per le isole Eolie; da Trapani verso le Egadi e l'isola di Pantelleria; da Palermo per Ustica, da Porto Empedocle verso le isole Pelagie.

Il contenuto delle convenzioni è sostanzialmente analogo, salvo che per i termini di durata (otto anni per Tirrenia, dodici per Siremar), e per i corrispettivi che saranno versati dallo Stato in misura fissa nell'arco temporale interessato (euro 72.685.642 per Tirrenia; 55.694.895 per Siremar).

Sotto questo profilo, dunque, le convenzioni, in conformità a quanto previsto dall'art. 19-ter della legge n. 166/2009, si discostano dai criteri adottati dalle convenzioni prima vigenti, in forza delle quali la sovvenzione c.d. di equilibrio veniva di anno in anno determinata in modo da coprire il differenziale tra costi "parametrati" e ricavi, incrementato da un importo corrispondente al capitale investito.

Pur prevedendo le nuove convenzioni clausole sia di aggiornamento dei parametri economici, sia di salvaguardia qualora si prospettino scostamenti a carattere strutturale, in eccesso o difetto, dei ricavi o dei costi, l'importo della sovvenzione rimane fisso nella sua misura massima. Questo importo è determinato, tenuto conto dell'analisi dei dati storici, con riferimento a uno scenario futuro di attività e di costi ammessi (che, dunque, già includono valutazioni di efficienza e di economicità, secondo i principi di cui alla deliberazione CIPE n. 111/2007, in materia di determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie nel settore dei servizi di cabotaggio marittimo di pubblico interesse), tale per cui l'impresa possa garantire il rispetto degli obblighi di servizio pubblico ad essa imposti, in condizioni di complessivo equilibrio economico-finanziario della gestione con riferimento a un arco temporale non limitato al singolo esercizio. Più in particolare, è convenuto che qualora, in esito a verifiche triennali, si determinino scostamenti delle variabili economiche sottostanti, ovvero si realizzino (in eccesso o in difetto) scostamenti imprevedibili a carattere strutturale dei ricavi o dei costi ammessi in misura superiore al 3 per cento, si proceda, nel primo caso, agendo sul perimetro delle attività e sui vincoli tariffari e, comunque, nell'ipotesi di scostamenti imprevedibili, attraverso accordi volti al ripristino delle condizioni di equilibrio. Resta, in ogni caso, ferma la misura dello stanziamento quale prevista dalle convenzioni medesime.

In conformità ai criteri di regolazione tariffaria dettati dal CIPE, sono stabilite tariffe massime per i vari servizi (specificate in apposito allegato), che si adeguano annualmente sulla base di due formule *price cap*, calcolate, l'una, sul tasso di inflazione programmato e su un tasso di adeguamento reale annuo che rimane costante nel periodo regolatorio, l'altra, sull'andamento dei costi del carburante.

L'importo della sovvenzione è erogato annualmente in tre rate (70, 20 per cento e saldo), con riconoscimento di interessi per i ritardati pagamenti oltre il termine di trenta giorni.

4. I finanziamenti dello Stato al Gruppo Tirrenia di Navigazione nel 2009

Le convenzioni in base alle quali, ancora nel 2009 (ai sensi della nuova proroga disposta dall'art. 19-ter, comma 6, del d.l. n.135/2009, convertito dalla legge n. 166/2009), il Gruppo Tirrenia ha esercitato i compiti di servizio pubblico, prevedono che la sovvenzione annua versata dallo Stato (determinata, ai sensi dell'art. 3, con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con quello dell'economia e finanze, previo parere reso dalla conferenza di servizi composta da rappresentanti degli stessi dicasteri e del Ministero dello sviluppo economico) sia parametrata su criteri di stretta obiettività, attraverso una compensazione tra costi e ricavi, per la quale i ricavi realizzati durante l'alta stagione contribuiscono a ridurre il disavanzo accumulato durante la bassa stagione, cosicché l'ammontare della compensazione annua che ne scaturisce resta, nell'insieme, inferiore a quello che si otterrebbe sommando i disavanzi accumulati linea per linea⁷.

Per un'analisi di maggior dettaglio dei contenuti di queste convenzioni (stipulate nel 1989) è sufficiente fare rinvio alle precedenti relazioni e, in particolare, a quella riguardante l'esercizio 2008, contenente, anche, i relativi dati finanziari dell'ultimo triennio.

Le tabelle che seguono (1, 1-bis e 2) danno conto della misura della sovvenzione che lo Stato ha riconosciuto alle società del Gruppo Tirrenia, a compensazione delle attività da esse svolte in regime di servizio pubblico.

Quanto ai dati esposti nella tabella 2, riferiti all'area di consolidamento al 31 dicembre 2009 (costituita dalla capogruppo e dalla sola società regionale Siremar), il confronto con i risultati dell'esercizio precedente è, ovviamente, da riferire ai soli dati "deconsolidati" esposti nella tabella 1-bis.

A chiarezza dei dati esposti nelle tabelle, è utile precisare come la colonna *b* esponga l'importo delle somme erogate dallo Stato in ciascun anno finanziario a valere sulla misura della sovvenzione annua, mentre la colonna *c* dà conto dei corrispondenti crediti iscritti dalle società nei propri documenti di bilancio.

⁷ In tal senso sono, anche, le decisioni della Commissione Europea n. 2005/163/CE e n. 2001/851/CE

Tab.1

€/mgl

SOVVENZIONE DI EQUILIBRIO 2008			
	<i>a) importo sovvenzione</i>	<i>b) importo sovvenzione erogato dallo Stato</i>	<i>c) credito sovvenzione nei confronti dello Stato</i>
Tirrenia	101.576	26.996	74.580
Saremar	14.243	8.190	6.053
Toremara	13.400	9.299	4.101
Caremar	35.290	20.372	14.918
Siremar	75.454	40.808	34.646
Totale generale	239.963	105.665	134.298

Tab.1-bis

€/mgl

SOVVENZIONE DI EQUILIBRIO 2008 (con effetti deconsolidamento)			
	<i>a) importo sovvenzione</i>	<i>b) importo sovvenzione erogato dallo Stato</i>	<i>c) credito sovvenzione nei confronti dello Stato</i>
Tirrenia	101.576	26.996	74.580
Siremar	75.454	40.808	34.646
Totale generale	177.030	67.804	109.226

Tab.2

€/mgl

SOVVENZIONE DI EQUILIBRIO 2009			
	<i>a) importo sovvenzione</i>	<i>b) importo sovvenzione erogato dallo Stato</i>	<i>c) credito sovvenzione nei confronti dello Stato</i>
Tirrenia	80.010	79.243	767
Siremar	67.009	67.009	0
Totale generale	147.019	146.252	767

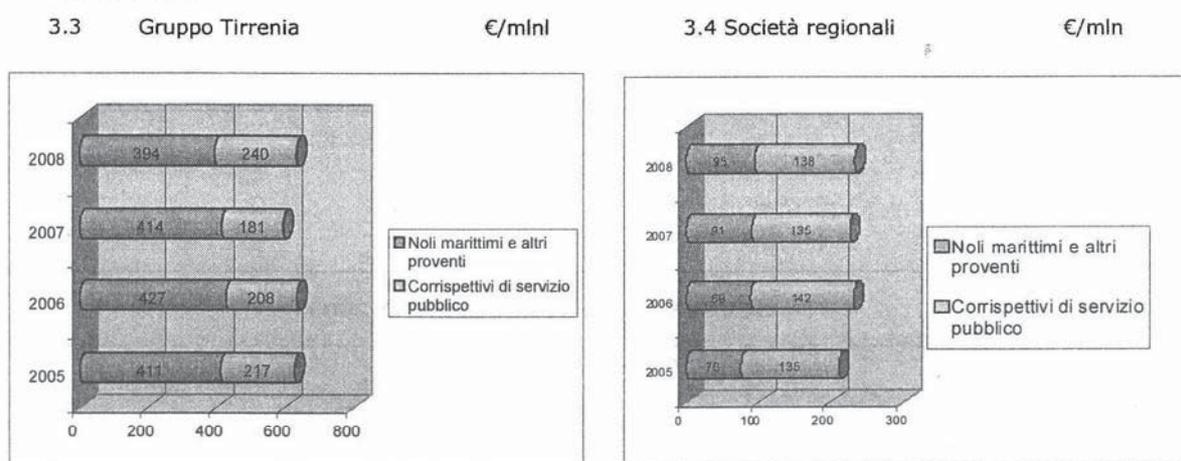
Come esposto nella tabella 1, nel 2008 l'importo della sovvenzione dovuta dallo Stato è stato determinato in €/mgl 239.963 (€/mgl 208.063, nel 2006; €/mgl 181.269, nel 2007), cui ha corrisposto, a consuntivo, uno stanziamento di competenza iscritto nel pertinente capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti pari a €/mgl 156.818.

Si era, quindi, realizzata una situazione di non corrispondenza tra gli oneri che lo Stato si è assunto con la convenzione e le risorse rese disponibili per queste esigenze, con una differenza di €/mgl 83.145, colmatasi solo nel 2009 con un finanziamento di 83 milioni previsto dalla legge di assestamento del bilancio dello Stato (l. n. 121/2009).

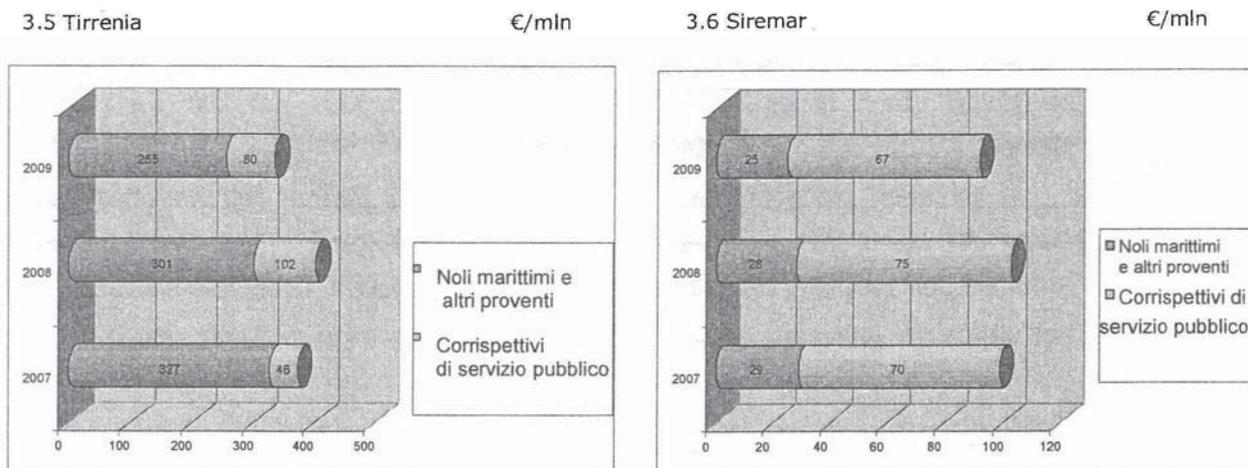
Per quanto concerne l'esercizio 2009 le risorse stanziato dallo Stato per le esigenze della convenzione, sono pari - per tutte le società già costituenti il Gruppo cabotiero - a €/mgl 228.441⁸ (al netto di €/mgl 76.929 destinate alla sovvenzione 2008), a fronte di una sovvenzione determinata in €/mgl 206.242.

I dati esposti nella tabella 2 - riferiti al Gruppo costituito, al 31 dicembre 2009, da Tirrenia e dalla controllata Siremar - espongono la misura della sovvenzione 2009 (€/mgl 147.019), cui corrisponde, in corso di esercizio, un volume di pagamenti pari al 99,5 per cento del dovuto.

I grafici 3.3 - 3.4, danno conto dell'incidenza, negli anni 2005-2008, dei corrispettivi di servizio pubblico sul totale del valore della produzione, con riguardo, rispettivamente al Gruppo, e alle società regionali. I grafici 3.5 e 3.6 espongono analoga incidenza con riferimento, rispettivamente, a Tirrenia e Siremar nel periodo 2007-2009.



⁸ Questo importo è comprensivo delle somme da destinare alle finalità di cui all'art 19, comma 13-bis, della legge n. 102/2009, di conversione del d.l. n. 78/2009 (ammodernamento della flotta e adeguamento alle norme internazionali), liquidate, nel 2009, a titolo di acconto alle società del Gruppo per 16,750 milioni



Nel limitare il commento ai soli dati esposti nei grafici 3.5 e 3.6, è da dire che per Tirrenia l'incidenza del corrispettivo di servizio pubblico sul valore della produzione (grafico 3.5) varia, tra il 2007 e il 2009, tra il 12,3 e il 23,9 per cento. Per Siremar (grafico 3.6), invece il rapporto oscilla tra il 70,7 del 2007 e il 72,9 del 2009.

In proposito è da considerare come i servizi di cabotaggio di Siremar (come del resto quelli di tutte le altre società regionali) hanno continuato sempre a rivestire in questi anni valenza esclusiva di servizio pubblico, al contrario di Tirrenia, autorizzata non solo ad applicare nei collegamenti maggiormente redditizi una particolare politica tariffaria, ma anche (a partire dal 2007) a svolgere alcuni servizi al di fuori dei vincoli della convenzione.

Con riguardo alla sola capogruppo, la tab. 3.7 mostra, nel periodo 2005-2009, le voci cui è riconducibile il costo del servizio pubblico a carico dello Stato, individuate tra quelle che, per loro natura, non sono rappresentative della remunerazione del servizio di cabotaggio reso dalla società.

Tab.3.7

€/mln

anno	Corrispettivi di servizio pubblico Tirrenia	Remunerazione capitale	Tariffe agevolate	imposte	Interessi ritardato pagamento
2009	80	10,3	18,2	0,9	2,4
2008	101,6	11,1	22,3	1,6	2,5
2007	46,3	9,8	23,4	1,2	3
2006	66,2	7,9	22	1,3	2
2005	81,9	7,8	24,3	0	0

Una partita che, dunque, incide in misura rilevante sul costo complessivo del servizio pubblico è quella derivante dalle agevolazioni tariffarie applicate a particolari utenti (essenzialmente i residenti), voce che, nel 2009, è pari per Tirrenia a 18,2 milioni e per Siremar a 4,9 milioni.

Gli oneri sostenuti dallo Stato a consuntivo (*fonte: Sistema Informativo Corte dei Conti*) per le sovvenzioni a Tirrenia, Saremar, Toremar, Caremar e Siremar nel periodo 2005-2009 sono, invece, esposti nella tabella 3.8, che, nell'ultima colonna mostra il credito vantato dalle società al medesimo titolo.

Tab.3.8

€/mgl

anno	a)pagato conto competenza	b)pagato conto residui	totale pag. (a+b)	residui finali Stato	credito Gruppo*
2005	235.700	25.325	261.025	0	47.307
2006	79.900	0	79.900	128.239	176.015
2007	162.269	127.768	290.037	57.768	67.249
2008	105.666	51.152	156.818	57.768	150.395
2009	298.755	57.767	356.522	767	16.864**

* I crediti sono quelli vantati nei confronti dello Stato per il rapporto convenzionale, comprensivi anche dei crediti di cui all'art. 7, in conseguenza delle perdite patrimoniali e disarmi di messa in vendita delle navi nel periodo compreso tra il 1999 e il 2006, per un valore di €/mgl 16.097.

** Questo dato è riferito alle sole società Tirrenia e Siremar ed è da riferire per il 95 per cento alle posizioni creditorie esposte nell'asterisco che precede.

A commento della tabella 3.8 deve dirsi che l'elevato volume di pagamenti del 2009 (rispetto all'importo della sovvenzione, fissato, come già detto, in €/mgl 206.241) è da riferirsi, oltre che al pagamento della sovvenzione 2009, agli importi necessari per completare la sovvenzione dell'esercizio precedente (€/mgl 134.696), cui s'è fatto fronte sia con l'intero ammontare dei residui provenienti dal 2008, sia con una quota dello stanziamento di competenza (€/mgl 76.929). Questi pagamenti comprendono anche gli anticipi erogati per l'adeguamento di alcune unità navali alla normativa internazionale in materia di sicurezza (€/mgl 16.750).

La tabella 3.9 ricostruisce la tempistica dei pagamenti dallo Stato alle società, nell'arco temporale considerato, delle somme relative alla sovvenzione 2009.

Tab.3.9

Anno	importo sovvenzione	1° Acconto		2° acconto		Saldo	
2005	216.953.000	aprile/05	58%	luglio/05 dicembre/05	16% 0,5%	dicembre/05 agosto/06	10,5% 15%
2006	208.063.000	agosto/06 maggio/07 agosto/07	23% 48% 6%	agosto/07 novembre/07	7,5% 13%	dicembre/07	2,5%
2007	181.269.000	dicembre/07	48%	dicembre/07	23,5%	dicembre/07 giugno/08	0,5% 28%
2008	239.963.000	settembre/08 marzo/09	44% 9%	marzo/09 giugno/09	12,5% 2,5%	settembre/09	32%
2009	206.241.507	giugno/09 agosto/09 ottobre/09	57% 2% 8%	agosto/09	17%	dicembre/09	16%

Nel 2009, dunque, non si è riproposto il fenomeno, evidenziato nella precedente relazione (con riguardo anche agli esercizi pregressi), del considerevole ritardo con il quale lo Stato – per deficienze di cassa o per insufficiente stanziamento – corrispondeva al Gruppo il corrispettivo da convenzione. Nell'anno in esame, infatti, non solo sono stati (quasi) integralmente corrisposti i crediti a questo titolo vantati dalle società, ma è stato anche pagato circa il 99 per cento della sovvenzione 2009.

Resta da aggiungere che le criticità rilevate per il passato - che avevano contribuito a determinare negli anni una consistente massa di crediti vantati dalle società nei confronti dello Stato e che si traducevano in un aggravio di oneri a livello di Gruppo (stimati per il 2008 in €/mln 7,5 – €/mln 5,1 per le sole Tirrenia e Siremar- e per il 2009 in 3,4 €/mln), per il ricorso a operazioni di anticipazione dei corrispettivi di servizio pubblico e, più in generale, al credito a breve termine – non dovrebbero, per il futuro, ulteriormente verificarsi, attesi anche i diversi meccanismi (dei quali già s'è detto al capitolo tre) introdotti nelle convenzioni che dal settembre del 2010 regoleranno i rapporti tra le nuove società privatizzate, da una parte, lo Stato e le regioni, dall'altra.

5. Cenni sull'andamento dell'attività nautica. La flotta di Tirrenia e Siremar

Il 2009 è stato contraddistinto, in base alle informazioni poste a disposizione dalla società Capogruppo, da un'attività nautica di Tirrenia e di Siremar, in flessione con riguardo sia ai viaggi effettuati, sia alle miglia percorse. In contrazione, anche, il traffico passeggeri e quello di automezzi commerciali, che hanno risentito degli effetti di un mercato fortemente concorrenziale nell'alta stagione e della più generale fase di recessione economica.

In particolare per Tirrenia il numero dei viaggi (3.507 nel 2008) ha registrato nel 2009 una riduzione di circa il 9 per cento; le miglia percorse dai mezzi nautici (1.325.508 nel 2008) è diminuita di circa l'8 per cento. In sensibile riduzione anche il traffico passeggeri e auto al seguito e il traffico di automezzi commerciali, con una diminuzione complessiva dei noli pari a circa il 17,6 per cento sul 2008 e minori ricavi (a parità del perimetro dei servizi) per circa 37,7 milioni.

In flessione nel 2009 anche l'attività nautica di Siremar da ricondurre - oltre a fattori comuni a quelli già esposti con riguardo alla Capogruppo - alle avverse condizioni meteo-marine e ad avarie tecniche che hanno riguardato sia navi che aliscafi. I noli totali di Siremar si attestano, pertanto, su €/mgl 19.717, a fronte di €/mgl 22.391 nel 2008.

Sempre con riguardo ai servizi nautici, nel 2009 Tirrenia ha operato in base all'assetto delle tratte autorizzate per l'anno precedente, con la sola soppressione delle linee veloci estive Fiumicino/Arbatax e Fiumicino/Golfo Aranci. Nel medesimo esercizio, nel periodo giugno-settembre, la società è stata autorizzata - in attuazione di una strategia posta in essere sin dal 2007, al fine anche di contrastare il crescente peso della concorrenza - a gestire fuori convenzione i collegamenti Civitavecchia/Olbia e Genova/Porto Torres (regime confermato anche per il 2010, con l'estensione alla tratta Napoli/Palermo). Per Siremar si registrano, invece, solo variazioni dei collegamenti (o rimodulazioni degli stessi) connesse all'indisponibilità di mezzi nautici, in sosta per motivi tecnici o per incidente.

La flotta del Gruppo, che al 31.12.2008 era composta da 72 navi (incluse le unità di proprietà delle società regionali cedute: Caremar, Saremar, Toremar), è costituita, a fine 2009, da 44 navi in proprietà (senza, quindi che si registrino variazioni rispetto al precedente esercizio) di differente tipologia per una stazza lorda complessiva di 531.655 tonnellate. Le caratteristiche delle navi e la loro ripartizione tra le due società è indicata nella tabella 4.

Tab.4

Flotta al 31/12/2009	Tirrenia		Siremar		Totale Gruppo	
	nr.	TSL	nr.	TSL	nr.	TSL
Navi traghetto miste	13	364.775	-	-	13	364.775
Navi traghetto miste (servizio locale)	1	1.925	7	31.918	8	33.843
Navi traghetto miste tutto merci	5	71.990	-	-	5	71.990
Unità veloci di nuova tecnologia	5*	48.907	3**	9.888	8	58.795
Altre unità veloci (servizio locale)	1	391	9	1.871	10	2.262
Totale navi di proprietà	25	487.988	19	43.677	44	531.665

* Tutte destinate alla vendita

** Di cui una destinata alla vendita

La tabella 5 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

Flotta al 31/12/2009	Tirrenia		Siremar		Totale Gruppo	
	nr.	età media	nr.	età media	nr.	età media
Navi traghetto miste	13	16	-		13	16
Navi traghetto miste (servizio locale)	1	17	7	22	8	21,4
Navi traghetto miste tutto merci	5	16	-		5	16
Unità veloci di nuova tecnologia	5	11	3	12	8	11,6
Altre unità veloci (servizio locale)	1	17	9	8,7	10	9,5
Totale navi in vita utile	25		16		41	
Totale navi interamente ammortizzate	0		3		3	
Totale navi di proprietà	25		19		44	

Con riguardo alla flotta di Tirrenia, già nella precedente relazione era riferito come due unità veloci di nuova tecnologia ("Scatto" e "Taurus"), con 15 e 11 anni di anzianità, non fossero 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; a queste unità si sono aggiunte nel 2009 la "Aries" e la "Capricorn" (che vantano, rispettivamente, un'anzianità di 11 e 10 anni) anch'esse distolte dai servizi e destinate alla vendita.

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

Dal complesso dei dati sopra esposti emerge come, all'interno del Gruppo, il livello di ammodernamento della flotta non presenti notevoli differenze attestandosi intorno ai 15 anni (tabella 5). Può aggiungersi che le navi di Tirrenia con età sino a dieci anni ammontano a 9 unità (su un totale di 25), quelle di Siremar a 8 (su 19).

Il valore netto della flotta del Gruppo Tirrenia, quale risulta dai documenti di bilancio, è pari, nel 2009, a €/mgl 914.615. La tabella 6 espone il valore lordo delle unità navali che compongono la flotta, le variazioni intervenute in corso d'esercizio e il valore finale al 31.12.2009, per ogni singola società⁹.

Tab.6

€/mgl

Società	Valore lordo al 31.12.2009	Rivalutazioni	Fondo ammortamento al 31.12.2009	Valore residuo al 31.12.2009
Tirrenia	1.445.158	23.600	(645.168)	823.590
Siremar	185.682	2.570	(99.676)	88.577

È, infine, da considerare come su 15 navi di proprietà del Gruppo siano iscritte ipoteche a favore degli istituti bancari finanziatori, per un debito residuo al 31.12.2009 pari a €/mgl 189.137.

⁹ Come già annotato nella precedente relazione, il differenziale tra il totale del valore residuo al 31.12.2009 della flotta delle singole società (€/mgl 912.166) ed il valore residuo della flotta nel bilancio consolidato di Gruppo dello stesso anno (€/mgl 914.615) è dovuto alle scritture di consolidamento ed in particolare all'allocatione delle plusvalenze (rispetto ai valori contabili) riconosciuto alla flotta a seguito dell'incorporazione di Adriatica.

6. Le politiche del personale

La consistenza complessiva del personale del Gruppo Tirrenia era al 31.12.2008 di 2.985 unità.

A fine 2009, con la fuoriuscita dall'ambito di consolidamento delle tre società regionali, la consistenza dei dipendenti di Tirrenia e Siremar (a tempo indeterminato e determinato) è pari a 2.120 unità, con una variazione negativa rispetto al precedente esercizio (il confronto è tra dati omogenei, escludendo, cioè, le società trasferite) di 113 unità.

Più in dettaglio, il personale a tempo indeterminato diminuisce di 94 unità, di cui 82 marittimi e 12 amministrativi, quello a tempo determinato di 19 unità.

Rispetto a questi dati è da dire che il personale navigante del Gruppo è nel 2009 di 1.811 unità (1.500 a tempo indeterminato; 311 a tempo determinato), mentre il personale amministrativo si attesta su 309 unità (269 delle quali, ivi compreso l'intero organico dirigenziale, in servizio presso Tirrenia).

Per quanto attiene ai dati sulla consistenza del personale della Siremar (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 2009, a €/mgl 86.185, e mostrano un decremento sul 2008 di €/mgl 6.460.

I costi sono riferibili quanto a €/mgl 62.393 al personale di Tirrenia (in diminuzione sul 2008 di €/mgl 6.029) e a €/mgl 23.791 alla società regionale (con una riduzione rispetto al 2008 di €/mgl 432).

I costi per il personale del Gruppo si sono, dunque, ridotti tra il 2008 e il 2009 (avendo sempre a riferimento dati "deconsolidati") del 7 per cento, risultato raggiunto benché il 2009 sia stato interessato da incrementi retributivi (per il personale marittimo e amministrativo) legati al rinnovo della parte economica del CCNL per il biennio 2009/2010. La flessione dei costi complessivi è, quindi, da porre in relazione alla diminuzione del personale impiegato e, più in generale, a interventi di razionalizzazione di quello navigante in "continuità di rapporto di lavoro", che hanno consentito il minore impiego di avventizi.

Le tabelle 7 e 8 danno conto, rispettivamente per il Gruppo (tenuto conto, quanto al 2008, degli effetti del deconsolidamento) e per la sola Tirrenia, del costo totale del lavoro, nonché del costo unitario con riferimento al numero medio dei dipendenti retribuiti.

Tab.7

€/mgl

Costo del lavoro	Personale	
	2008*	2009
Gruppo Tirrenia		
Salari e stipendi	77.631	72.082
Oneri sociali	9.275	8.787
Trattamento di fine rapporto	4.739	4.255
Trattamento di quiescenza e simili	88	93
Altri costi	912	968
Onere totale come da conto ec.	92.645	86.185
Numero dipendenti**	1.991	1.853
<i>Naviganti</i>	1.654	1.536
<i>Amministrativi</i>	337	317
Onere medio	46,53	46,51

* con effetti di deconsolidamento

** medi retribuiti

Tab.8

€/mgl

Costo del lavoro	Personale	
	2008	2009
Tirrenia		
Salari e stipendi	59.153	53.896
Oneri sociali	4.632	4.224
Trattamento di fine rapporto	3.753	3.324
Trattamento di quiescenza e simili	88	93
Altri costi	796	856
Onere totale come da conto ec.	68.422	62.393
Numero dipendenti*	1.461	1.313
<i>Naviganti</i>	1.165	1.036
<i>Amministrativi</i>	296	277
Onere medio	46,83	47,52

* medi retribuiti

Mostra la tabella 7 come, a fronte della sensibile diminuzione degli oneri complessivi per il personale del Gruppo (pari ad €/mgl 6.460), l'onere medio del personale retribuito si mantiene sostanzialmente stabile, per l'effetto combinato della diminuzione delle unità in servizio e del trend della dinamica contrattuale.

Tale andamento si conferma anche per Tirrenia (tabella 8), che, tuttavia, nonostante una diminuzione degli oneri complessivi per €/mgl 6.029, fa registrare un leggero incremento dell'onere medio per €/mgl 0,69.

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.

Come anticipato nella precedente relazione, 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.

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, 2008 e 2009 (come già detto, si tratta delle linee Genova/Porto Torres e Civitavecchia/Olbia).

7. La situazione economico-finanziaria. Dati di sintesi

È utile far precedere alla più approfondita analisi dei fatti di gestione, le tabelle (9, 10) 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 2009, oggetto di questa relazione.

Tab.9 TIRRENIA

€/mgl

	2008	2009
economici		
Valore della produzione tipica	391.551	319.489
Margine operativo lordo	85.449	61.477
Risultato operativo	40.736	28.975
Utile del periodo	16.235	9.640
patrimoniali		
Capitale investito	1.083.124	934.635
Capitale proprio	357.988	344.720
Indebitamento finanziario (a+b-c):	725.136	589.915
(a) a medio lungo termine	317.174	189.090
(b) a breve	438.174	413.078
(c) disponibilità e crediti a breve	(30.212)	(12.253)
finanziari		
Ind. fin. netto iniziale a breve	(291.663)	(407.962)
Flussi monetari del periodo	(116.299)	7.137
Ind. fin. netto finale a breve	(407.962)	(400.825)

Con riguardo ai risultati reddituali è da dire che la diminuzione dei ricavi di esercizio (€/mgl 72.062) deriva, in misura del tutto prevalente, dall'effetto congiunto della flessione dei contributi pubblici (€/mgl 21.566) e del decremento dei noli e altri proventi del traffico marittimo (€/mgl 45.465). È questo saldo a essere determinante sul peggioramento sia del margine operativo lordo per €/mgl 23.972 (risultato che deriva dall'effetto, parzialmente compensativo, dei minori costi per l'acquisto di materie prime e servizi e per il personale, in misura pari complessivamente a €/mgl 48.090), sia del risultato operativo per €/mgl 11.761. L'utile del periodo si riduce, rispetto al precedente esercizio, di €/mgl 6.595.

Il capitale investito (al netto delle passività di esercizio e del TFR) presenta una riduzione nel 2009 di €/mgl 148.489, cui corrisponde, ai fini della copertura, la diminuzione del capitale proprio (€/mgl 13.268, per l'effetto dell'iscrizione nel patrimonio netto di una posta di segno negativo in conseguenza del trasferimento gratuito alle regioni delle tre società controllate), la flessione degli indebitamenti finanziari a medio/lungo termine (per €/mgl 128.084, in ragione del rimborso delle rate di mutuo e