Dalla medesima data, questo è quindi costituito dalla capogruppo Tirrenia e dalla società regionale Siremar, le cui modalità di dismissione, con procedura competitiva, trasparente e non discriminatoria, hanno avuto avvio con la pubblicazione il 23 dicembre 2009, da parte di Fintecna, della manifestazione d'interesse. La gara ha visto svolgersi i suoi passaggi procedurali durante tutto il primo semestre del 2010, per giungere il 28 giugno dello stesso anno - termine ultimo per la presentazione delle offerte vincolanti - alla sua fase finale, prodromica alla valutazione dell'offerta da parte del venditore e all'eventuale aggiudicazione. Delle iniziali sedici manifestazioni d'interesse, presentate da armatori e fondi di *private equity*, rimanevano in gara intorno alla metà di giugno due concorrenti, uno dei quali soltanto ha presentato l'offerta vincolante. Si tratta di "Mediterranea holding", compagine costituita dall'aggregazione di vari soggetti, pubblici e privati, che vede la quota di maggior rilievo posseduta da un soggetto pubblico, la Regione Siciliana con una partecipazione del 37 per cento.

Resta da dire che le regole dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico che vincoleranno lo Stato, da una parte, il soggetto acquirente le predette società, dall'altra, sono fissati in schemi di nuove convenzioni approvati il 10 marzo 2010 con decreto dei Ministri dell'infrastrutture e trasporti e dell'economia e finanze. È previsto che la durata delle convenzioni sia di otto anni per Tirrenia e di dodici per Siremar, con un corrispettivo per i servizi marittimi assentiti pari, rispettivamente, a 72,7 milioni e a 55,7 milioni.

Quanto, poi, all'effettivo adeguamento del nuovo assetto del cabotaggio marittimo in regime di servizio pubblico ai principi comunitari, rimane sul tappeto un profilo, in approfondimento presso la competente Commissione della Comunità, rappresentato dalla compatibilità con l'ordinamento comunitario in materia di aiuti di Stato (con precipuo riferimento ad alcuni servizi svolti da Caremar) delle compensazioni riconosciute per i servizi resi.

Si avvia, dunque, pur faticosamente a conclusione il percorso di privatizzazione delle società del Gruppo Tirrenia di Navigazione, i cui primi riferimenti normativi erano contenuti nell'art. 1, comma 998, della legge n. 296 del 2006 con la finalità di "completare il processo di liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo". A queste disposizioni hanno fatto seguito numerosi altri interventi legislativi (di cui s'è detto nella prima parte di questa relazione), sino a pervenire alle

norme contenute nell'art. 19-ter del d.l. n. 135/2009, che hanno compiutamente tentato di definire, anche negli aspetti finanziari, il delicato processo. Si tratta di un complesso di norme intese alla ricerca di un equilibrio, non facile da raggiungere, tra l'esigenza primaria di assicurare la continuità territoriale con le isole maggiori e minori della penisola, la necessità di osservare i principi dell'Unione Europea in materia di libera prestazione dei servizi, la ricerca della massima valorizzazione dei patrimoni societari, senza trascurare gli aspetti legati alla garanzia dei livelli occupazionali. Peraltro è da rimarcare come la privatizzazione di Tirrenia e Siremar – nell'ipotesi in cui trovi positiva conclusione - si avvia a tradursi nel passaggio della proprietà da una società pubblica a una compagine il cui socio di maggioranza (la Regione Siciliana) è anch'esso soggetto pubblico, mentre ugualmente complessa appare la compiuta definizione degli assetti proprietari delle società di cabotaggio cedute gratuitamente alle Regioni Campania, Toscana e Sardegna, su cui ricade l'onere di giungere alla loro privatizzazione.

In questo contesto, che non va esente da profili di incertezza e problematicità, sono sopravvenute le disposizioni contenute nell'articolo 1 del decreto legge 6 luglio 2010, n. 103, con le quali il Governo – nelle more del processo di privatizzazione di Tirrenia e Siremar – al fine di garantire la continuità del servizio pubblico di cabotaggio e di stabilizzare la situazione finanziaria di Tirrenia per il periodo strettamente necessario alla conclusione delle procedure di vendita (il cui termine ultimo, come s'è detto, è fissato al 30 settembre 2010), ha adottato alcune misure di carattere straordinario che hanno riguardo a tre principali aspetti.

Il primo attiene alla *governance* delle società: è stabilito che con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, si provveda alla nomina di un amministratore unico per ciascuna società, con conseguente decadenza degli organi di ordinaria amministrazione.

Il secondo si riferisce alle difficoltà di carattere finanziario legate all'accesso di Tirrenia e Siremar al credito a breve termine e alla loro conseguente "sofferenza" di cassa: viene, pertanto, consentito al sistema bancario di concedere alle società ulteriori finanziamenti, assegnando ai relativi crediti un regime di privilegio (equiparandoli ai crediti prededucibili) e stabilendo che essi godono della garanzia di Fintecna spa e, quindi, in definitiva, dello Stato, alle condizioni e nei limiti posti dalla Commissione europea con la comunicazione 2009/C 16/01 del 22 gennaio 2009.

Il terzo ha riguardo al regime della responsabilità degli amministratori unici, dei sindaci e del dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili. Con una

norma mutuata dal d.l. n. 134/2008 (volto a garantire la continuità aziendale di Alitalia spa), convertito in l. n. 166/2008, è disposta, per il periodo in cui restano in carica gli amministratori unici, l'esclusione della responsabilità amministrativo-contabile dei soggetti appena citati (e, negli stessi limiti, dei pubblici dipendenti e dei soggetti comunque titolari di incarichi pubblici), essendo posta a carico "esclusivamente delle società interessate" la responsabilità civile e amministrativa "per i comportamenti, gli atti e i provvedimenti posti in essere". Non può a tal proposito la Corte non rilevare come questa disposizione si configuri – come quella 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.

Nel 2009 la sovvenzione di equilibrio alle società del Gruppo è pari a 147 milioni e registra, dunque, un'importante flessione sulla misura del 2008 pari a 177 milioni, cui hanno contribuito i minori costi per l'acquisto di carburante e lubrificanti per le navi. Contrariamente, poi, a quanto avvenuto in passato, questo importo è stato quasi integralmente erogato, a valere sul pertinente capitolo di spesa del Ministero delle infrastrutture, in corso di esercizio, il che ha comportato anche un significativo ridimensionamento dei crediti vantati a questo titolo dalle società verso lo Stato.

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 2008, i ricavi propri sono stati di €/mgl 279.718, a fronte di un contributo di €/mgl 101.576; nel 2009 i due valori si attestano, rispettivamente, su €/mgl 229.470 e €/mgl 80.010.

Sul totale del valore della produzione i contributi da sovvenzione incidono all'incirca per per il 25 per cento nel 2008 e il 24 per cento nel 2009.

La situazione della società Siremar mostra dati di diversa valenza: nel 2008 il totale dei ricavi propri della controllata è di €/mgl 23.455, a fronte di contributi per

€/mgl 75.454; nel 2009 i due valori si attestano, rispettivamente, su €/mgl 20.824 e 67.009. Per questa società, i contributi da sovvenzione sono pari a circa il 73,0 per cento del valore della produzione nel 2008, e a circa il 72,9 per cento nel 2009.

A livello di Gruppo, infine, il rapporto tra contributi da sovvenzione e valore complessivo della produzione si attesta nel 2009 sul 34,5 per cento.

**2.** Il valore iscritto in bilancio della flotta di Tirrenia – costituito da 25 unità, 9 delle quali con anzianità dalla costruzione sino a dieci anni – è pari a fine 2009 a €/mgl 823.590. In questo importo è compreso, anche, il valore delle navi destinate alla vendita, pari a €/mgl 166.886

Rilevante, pur se in netta flessione rispetto al 2008, è l'esposizione debitoria della società nei confronti, soprattutto, del sistema bancario. Si tratta di debiti di natura finanziaria che ammontano complessivamente a €/mgl 442.710 (€/mgl 594.522 nel 2008), e che, per €/mgl 189.091, trovano la propria origine nella residua quota di mutui stipulati per l'ammodernamento della flotta e per €/mgl 253.610 sono a breve termine.

Sono, inoltre a breve termine, i debiti assunti dalla società per fare fronte alle esigenze di cassa e relativi a operazioni di anticipazione di crediti vantati soprattutto verso lo Stato, pari a €/mgl 37.898.

Tirrenia è, dunque, esposta verso le banche per €/mgl 480.599 (€/mgl 640.561 nel 2008), su un importo complessivo di debiti di natura finanziaria che tocca €/mgl 589.916, al netto delle disponibilità liquide e dei crediti finanziari a breve. Situazione, questa, meno pesante da quella registrata nel 2008, in cui l'esposizione debitoria netta di natura finanziaria era pari a €/mgl 725.136.

Se si considera, poi, l'importo totale dei debiti della società (di natura finanziaria, commerciale e vari) l'importo ascende a €/mgl 656.748 (€/mgl 802.475 nel 2008), a fronte di partite creditorie per €/mgl 102.878 (di cui €/mgl 16.317, costituiti da crediti nei confronti dello Stato derivanti dal rapporto di convenzione).

Il patrimonio netto di Tirrenia passa da €/mgl 357.988 del 2008, a €/mgl 344.719 del 2009, con una flessione di €/mgl 13.269 per l'effetto determinante della posta negativa iscritta in bilancio in corrispondenza con il trasferimento di tre delle società controllate.

Quanto ai risultati reddituali, il saldo della gestione caratteristica (differenza tra valore e costi della produzione) è nel 2009 di €/mgl 28.977, in diminuzione sul 2008 per €/mgl 11.759.

*L'andamento di questo saldo – pur a fronte di una diminuzione dei costi, trainata* dalle minori spese per l'acquisto del carburante delle navi – è influenzato in modo decisivo dalla contrazione dei ricavi dell'attività marittima (noli e prestazioni connesse), ma ad esso concorre in misura importante il minor importo della sovvenzione di equilibrio, che passa dagli €/mgl 101.576 del 2008, agli €/mgl 80.010 del 2009.

L'utile di esercizio è di €/mgl 9.640 (16.235 nel 2008).

**3.** A livello di Gruppo (costituito a fine 2009 dalle società Tirrenia e Siremar) il valore della flotta – costituito da 44 unità, 3 delle quali interamente ammortizzate – è pari a fine 2009 a €/mgl 914.615, valore che comprende anche quello delle navi destinate alla vendita (sei unità: cinque di proprietà Tirrenia e una di Siremar) per un importo di €/mgl 173.558.

L'esposizione debitoria è, soprattutto, nei confronti del sistema bancario. Si tratta di debiti di natura finanziaria che ammontano complessivamente a €/mgl 480.451 (637.923 nel 2008, importo che risulta dal "deconsolidamento" delle società trasferite), di cui €/mgl 212.700 a medio/lungo termine e €/mgl 267.751 a breve termine.

Sono, inoltre a breve termine, i debiti assunti dal Gruppo per fare fronte alle esigenze di cassa e relativi a operazioni di anticipazione di crediti vantati soprattutto verso lo Stato, pari a €/mgl 37.898 (debiti questi riferibili alla sola Capogruppo).

Il Gruppo è, dunque, esposto verso le banche per €/mgl 518.349 (€/mgl 711.164 nel 2008 con gli effetti del "deconsolidamento"), su un importo complessivo di debiti di natura finanziaria che tocca €/mgl 633.640, al netto delle disponibilità liquide. Situazione, questa, meno pesante di quella registrata nel 2008

in cui l'esposizione debitoria netta di natura finanziaria di Tirrenia e Siremar era pari a €/mgl 782.363.

Se si considera, poi, l'importo totale dei debiti del Gruppo (di natura finanziaria, commerciale e vari) questi ascendono a €/mgl 716.113, a fronte di partite creditorie per €/mgl 100.534 (di cui €/mgl 16.864, costituiti da crediti nei confronti dello Stato derivanti dal rapporto di convenzione).

Il patrimonio netto passa da €/mgl 332.261 del 2008 "deconsolidato", a €/mgl 343.733 del 2009.

Quanto ai risultati reddituali, il saldo della gestione caratteristica (differenza tra valore e costi della produzione) è nel 2009 di €/mgl 40.971, in flessione sul 2008 (sempre tenuto conto degli effetti derivanti dal trasferimento delle società) per €/mgl 12.458.

L'utile di esercizio è di €/mgl 10.950 (€/mgl 14.850 nel 2008).

# TIRRENIA DI NAVIGAZIONE Spa
# E GRUPPO TIRRENIA NAVIGAZIONE

## ESERCIZIO 2009

PAGINA BIANCA

# RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PAGINA BIANCA

## CONSIDERAZIONI GENERALI

*Signori Azionisti,*

l'esercizio 2009 è stato caratterizzato dall'avvio del processo di privatizzazione e dall'uscita dal Gruppo, in conseguenza del trasferimento gratuito in forza di legge, delle Società controllate Caremar, Saremar e Toremar, rispettivamente alle Regioni Campania, Sardegna e Toscana, avvenuto il 25 novembre u.s. (art. 19-*ter* del Dl n. 135/2009, convertito con legge n. 166/2009).

Tali sviluppi costituiscono per il Gruppo l'inizio di un nuovo ciclo industriale che rappresenta il compimento di una lunga fase di transizione che ha consentito di garantire la funzione di servizio pubblico di continuità territoriale da sempre assolta dal Gruppo, salvaguardare le competenze e la tradizione dell'armatoria pubblica italiana e porre le basi per un rilancio industriale della Società: oggi la Tirrenia rappresenta una primaria realtà nel settore cabotiero a livello europeo con un ruolo centrale e trainante nell'economia dei trasporti marittimi del Paese.

Il processo avviato nel 1995 e portato avanti, non senza difficoltà, con la definizione e l'implementazione del Piano di riordino del settore cabotiero, ha comportato l'assorbimento, da parte di Tirrenia, delle attività svolte dalle altre Società appartenenti alla *holding* Finmare (Viamare, Adriatica) oltre che della Finmare stessa.

L'efficientamento dei costi per la riduzione dei corrispettivi per oneri di servizio pubblico è stato il principale obiettivo della gestione, insieme all'ammodernamento della flotta e al miglioramento dei livelli di qualità ai più alti standard del settore.

Il raggiungimento di tali obiettivi è stato reso possibile grazie all'impegno di tutte le parti coinvolte e alla creazione, nel tempo, di un rapporto costruttivo e collaborativo con le Organizzazioni sindacali.

Il citato art. 19-*ter* del Dl n. 135/2009, oltre a prevedere che il trasferimento ex *lege* alle Regioni competenti di Caremar, Saremar e Toremar, sotto l'aspetto contabile, non determina sul Bilancio di Tirrenia riflessi di carattere economico, ma solo patrimoniale, ha disposto inoltre che:

1) le convenzioni attualmente in vigore sono prorogate fino alla data di completamento del processo di privatizzazione, da effettuarsi entro il 30 settembre 2010 (attraverso procedure di gara aperte, non discriminatorie, atte a determinare un prezzo di mercato), nei limiti degli stanziamenti pro-quota stabiliti dalla legge stessa, pari per il 2010, e per ciascuno degli anni della durata delle nuove convenzioni, a 72,7 milioni di euro per Tirrenia e 55,7 milioni di euro per la controllata Siremar;
2) ai fini del processo di privatizzazione, entro il 31 dicembre 2009:
   a) è pubblicato il bando di gara per la privatizzazione di Tirrenia e di Siremar (il bando per le manifestazioni di interesse è stato pubblicato a cura di Fintecna il 23 dicembre u.s.),
   b) sono approvati dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, gli schemi di nuova convenzione di Tirrenia e di Siremar, rispettivamente di durata non superiore a 8 e 12 anni. Le convenzioni saranno stipulate successivamente, all'atto del completamento delle procedure di gara per la privatizzazione;

3) la normativa prevede anche l'applicazione, per dodici mesi e nel limite massimo di 15 milioni di euro, degli ammortizzatori sociali per le Società del Gruppo (delle Società da queste derivanti e di quelle che dalle stesse acquistano o affittano aziende o rami d'azienda).

Con riferimento alle ex Società controllate, trasferite alle Regioni, rimangono alcuni rapporti in essere per la gestione sia di ex servizi accentrati di Gruppo, sia per la regolazione dei saldi a debito di Tirrenia derivanti dalla gestione centralizzata di tesoreria (49,4 milioni di euro al 31 dicembre 2009). In proposito gli Accordi di programma, firmati tra il Governo italiano e le Regioni il 3 novembre 2009, stabiliscono che: i servizi accentrati rimangono in essere per garantire l'operatività delle Società Regionali fino al momento in cui le Regioni affideranno l'espletamento dei servizi di collegamento marittimo; i saldi a debito di Tirrenia saranno pagati entro 60 giorni dal completamento del processo di privatizzazione della stessa.

In ottemperanza con quanto disposto dal citato provvedimento normativo, in data 23 dicembre 2009 è stato pubblicato sui principali organi di stampa l'invito a manifestare interesse per la cessione dell'intero pacchetto azionario della Società. In data 19 febbraio 2010 sono state ricevute dall'Azionista Fintecna sedici manifestazioni di interesse da parte di soggetti armatoriali e operatori di *Private equity*.

In linea con la tempistica definita dal Governo e dall'Azionista, la Società ha svolto nei mesi scorsi tutte le onerose attività necessarie alla predisposizione della *data room* e finalizzate alla realizzazione della *due diligence* con l'obiettivo di consentire il rispetto delle scadenze definite. Il raggiungimento di tali risultati è stato reso possibile dall'estremo impegno e coinvolgimento delle strutture aziendali cui vanno i nostri ringraziamenti. L'avvio del processo di privatizzazione e l'emanazione della legge n. 166/2009 fanno seguito a quanto disposto dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri il 13 marzo 2009 emanato, ai sensi dell'art. 1, comma 2 del DI n. 332/1994, che ha definito i criteri di privatizzazione e le modalità di dismissione del Gruppo mediante ricorso a procedura competitiva, trasparente e non discriminatoria.

In data 10 marzo 2010 con Decreto interministeriale del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, ha avuto luogo l'approvazione degli schemi di nuova convenzione di Tirrenia e di Siremar, rispettivamente di durata pari a 8 anni per Tirrenia e 12 anni per Siremar, con un corrispettivo per lo svolgimento dei servizi assentiti pari rispettivamente a 72,7 milioni di euro e 55,7 milioni di euro.

In considerazione del fatto che la stipula avverrà con il soggetto che risulterà all'esito della procedura di privatizzazione, il testo della nuova convenzione pluriennale approvato dal Governo è stato predisposto dall'Amministrazione con un coinvolgimento dell'azienda limitato agli aspetti industriali e tecnico-nautici. Lo schema di convenzione prevede che il corrispettivo fissato su base annuale sia sufficiente a compensare per tutto il periodo regolamentare gli oneri di servizio pubblico risultanti dalla gestione dei servizi attualmente assentiti, ad esclusione dell'esercizio della linea Bari/Durazzo che avverrà fuori dal regime convenzionale in libera attività imprenditoriale.

La Società ha predisposto un nuovo Piano industriale per il periodo 2011-2018, che supera il precedente Piano industriale 2008-2012 presentato all'approvazione dell'Amministrazione all'inizio del 2007 e che prevedeva la privatizzazione della Società sulla base delle condizioni di mercato, delle *performance* aziendali e dei traffici anteriori all'avvio della crisi economico-finanziaria del Paese, in una fase congiunturale che, quindi, avrebbe valorizzato al meglio il complesso aziendale.
Il nuovo Piano industriale, predisposto per il periodo 2011-2018 e realizzato in coerenza con quanto previsto nel nuovo periodo regolatorio, prevede il rilancio industriale di Tirrenia anche grazie allo sviluppo commerciale derivante dalla libertà tariffaria consentita nel nuovo regime regolatorio a differenza della precedente convenzione. Tirrenia, nel nuovo scenario industriale, potrà perseguire al meglio le opportunità offerte dal mercato merci e passeggeri, in ripresa dalla crisi economica, rafforzando il suo posizionamento competitivo sul mercato, facendo affidamento sui principali punti di forza dell'azienda: la flotta ammodernata – di elevato standard qualitativo e tecnologico –, l'esteso e consolidato reticolo dei servizi, la presenza commerciale ramificata sul territorio grazie all'ampia rete di agenzie (circa 6.000) collegate informaticamente e il marchio Tirrenia che rappresenta la tradizione della marineria italiana.
La Società dovrà continuare a perseguire l'efficienza operativa con particolare riferimento all'allineamento dei costi del personale navigante ai livelli medi del settore.
La ripresa commerciale e l'efficienza operativa, anche facilitata da una maggiore massa critica rispetto ai concorrenti, potranno consentire, a Tirrenia, di svolgere un ruolo da protagonista nel prevedibile processo di consolidamento del mercato.

In ordine ai servizi nautici svolti nel 2009, la Società ha operato in base all'assetto dei servizi sovvenzionati già assentito per l'anno precedente, con la sola soppressione della linea veloce estiva Fiumicino/Arbatax disposta dall'Amministrazione nel corso della Conferenza dei servizi del 25 marzo 2009 e altre temporanee variazioni dei collegamenti connesse all'indisponibilità di mezzi nautici, in sosta per motivi tecnici o, come nel caso del "Florio", per incidente. A tale proposito, dal quarto trimestre del 2009 è stata impiegata una sola unità navale sul collegamento Bari/Durazzo e il collegamento Genova/Olbia/Arbatax è stato sospeso da metà novembre a metà dicembre scorsi; ambedue le iniziative sono state autorizzate dall'Amministrazione. Il provvedimento di soppressione della linea Fiumicino/Arbatax ha fatto seguito alla decisione di Tirrenia di abolire, in considerazione del calo di traffico atteso, la linea svolta in libera attività imprenditoriale Fiumicino/Golfo Aranci, operata nel periodo estivo in combinazione con la detta linea per Arbatax, con la stessa unità navale.
Altra modifica di impiego della flotta, autorizzata dall'Amministrazione al fine di contenere il fabbisogno di

sovvenzione, ha riguardato l'utilizzo come unità di riserva di una nave tipo "Strada" (da distogliere temporaneamente dalla linea Bari/Durazzo) al posto di un mezzo veloce di riserva tipo "Aries" che, pertanto, è stato distolto dai servizi.

Si è confermato per il 2009 un quadro di mercato molto complesso. In un contesto di mercato fortemente concorrenziale nell'alta stagione e con ampia offerta di capacità di trasporto (cosa che è avvenuta anche sul versante adriatico, oltreché su quello tirrenico), si è innestata la fase congiunturale recessiva che ha influito negativamente su tutti i settori del traffico e cioè quello di passeggeri e auto al seguito e delle merci.

Infatti, nonostante la crisi economica in atto, l'offerta è continuata a crescere e a divenire sempre più articolata. Per esempio, sulle lunghe distanze vengono proposti anche scali intermedi, per catturare ulteriore traffico lungo la rotta, offrendo tariffe competitive ed economizzando sui costi di gestione.

In un tale contesto, la leva tariffaria e soprattutto il suo uso differenziato e dinamico risultano la chiave vincente per poter catturare quote di traffico. L'uso di tale strumento, purtroppo, come noto, presenta forti vincoli nell'attuale regime convenzionale. Per tale motivo si è richiesto di gestire fuori convenzione, anche per l'esercizio 2009, i collegamenti Civitavecchia/Olbia e Genova/Porto Torres nel periodo giugno-settembre. L'autorizzazione è pervenuta però solo a inizio marzo del 2009. Per l'esercizio 2010, invece, l'autorizzazione è già stata concessa a dicembre scorso e prevede, su richiesta di Tirrenia, l'estensione anche al collegamento Napoli/Palermo della stessa regolamentazione disposta in alta stagione per le dette altre due linee.

Inoltre, sempre allo scopo di contenere l'erosione di traffico, si è fatto leva sulla rete aziendale di venditori e si è posta in essere una costante azione commerciale di sviluppo mirata, oltreché ai *tour operator*, anche ai grossi gruppi di acquisto del settore (associazioni di agenzie). Attenzione è stata rivolta anche allo sviluppo delle vendite via internet, che consentono di risparmiare le spese di intermediazione.

Anche per il 2010 si conferma al momento lo stesso contesto di mercato. La crisi che sta interessando alcuni settori industriali, nonché le condizione meteorologiche avverse hanno comportato, a inizio del 2010, un calo del traffico merci soprattutto sulla Sardegna, e in modo più accentuato sul porto di Cagliari. Inoltre, continuano nel 2010 le iniziative tariffarie molto aggressive del mercato.

Nonostante i fattori di mercato negativi sopra evidenziati, la sovvenzione del 2009, pari a 80 milioni di euro, rispetto a quella del 2008, di 101,6 milioni, presenta un considerevole calo di 21,6 milioni di euro (-21,3%). Infatti, il risultato è stato raggiunto pur in presenza di una riduzione dei noli di circa 37,7 milioni di euro, a parità di perimetro dei servizi (escludendo, quindi, l'effetto delle dette linee abolite nel 2009, nonché l'effetto, sull'esercizio in esame, della chiusura della linea merci Genova/Cagliari da luglio del 2008).

Relativamente all'andamento dei noli 2009, al contesto congiunturale e di mercato sfavorevole, per Tirrenia si è aggiunto il protrarsi del rilascio delle autorizzazioni sia all'apertura dell'attività di prevendita, sia alla gestione fuori convenzione per la stagione estiva 2009 (giugno-settembre) dei due importanti collegamenti Genova/Porto Torres e Civitavecchia/Olbia.

Infatti, l'autorizzazione è pervenuta a inizio di marzo 2009, nonostante la Società si sia attivata fortemente per ottenerla già dalla fine dell'esercizio precedente, e comunque è stata rilasciata limitatamente, per l'attività di prevendita, al periodo fino al 30 settembre 2009. Solo a metà agosto scorso, è stata autorizzata l'apertura delle prenotazioni e delle prevendite anche per il periodo successivo al 30 settembre, diversamente

dagli altri operatori che avevano aperto le prevendite per tutto il 2009 già a dicembre scorso.

A fronte di tale situazione, i recuperi nei costi hanno riguardato (tenuto anche conto delle modifiche di assetto evidenziate in precedenza) i principali seguenti componenti economici.

È stata conseguita una riduzione nei costi per consumi di combustibili di circa 35,6 milioni di euro, in funzione della riduzione dei prezzi dei combustibili rispetto all'esercizio precedente, ma anche per effetto della contrazione dell'attività nautica. Questa componente ha inciso per circa 9 milioni sulla riduzione complessiva.

Anche nell'area del personale sono stati realizzati significativi recuperi, per un ammontare complessivo di -6,9 milioni di euro, inclusi gli oneri accessori connessi. Relativamente al personale navigante la riduzione è stata di -5,7 milioni di euro, al netto delle agevolazioni del registro internazionale, in conseguenza, oltreché della riduzione di attività nautica, dell'efficiente gestione delle tabelle di armamento, contenute entro i limiti necessari, tenuto conto del calo del trasportato passeggeri rispetto al 2008. Per il personale amministrativo la riduzione è stata di -1,2 milioni di euro, in conseguenza, tra l'altro, degli esodi incentivati avvenuti nel 2008. Il numero medio dei retribuiti per i naviganti si è ridotto di -129 unità e per gli amministrativi di -19 unità.

Altre importanti riduzioni dei costi hanno riguardato le spese di amministrazione, con un calo di circa 3 milioni di euro, al netto degli addebiti per il *service* di Gruppo. I risparmi hanno riguardato l'area dei sistemi informativi, le spese di consulenza, la gestione dei locali in fitto e, in generale, i consumi di ufficio.

Un impatto riduttivo significativo hanno avuto anche gli oneri finanziari con una diminuzione di -12,8 milioni di euro. Sulla variazione ha pesato sia la riduzione dell'indebitamento medio, sia la riduzione dei tassi medi applicati, passati dal 4,9% al 3,3%. Il beneficio sconta, comunque, il ritardo nei pagamenti dei crediti maturati nei confronti della Pubblica Amministrazione.

Infine, le modifiche di assetto e di impiego flotta del 2009 hanno determinato la radiazione dai servizi di mezzi nautici, con il conseguente blocco del conteggio degli ammortamenti che, unitamente ai minori ammortamenti connessi a soste prolungate tecniche (o per incidenti) delle unità della flotta, hanno comportato minori ammortamenti per circa 9 milioni di euro.

Il corrispettivo di convenzione, come sopra indicato, di 80 milioni di euro, escludendo le partite che ritornano alla collettività, si riduce a 48,2 milioni di euro, diminuendo ulteriormente, a circa 44,6 milioni di euro, 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 10,3 milioni di euro alla remunerazione del capitale investito dall'Azionista, per 18,2 milioni di euro alle agevolazioni tariffarie applicate a particolari utenti (essenzialmente i residenti), per 0,9 milioni di euro alle imposte connesse ai servizi (di ammontare comunque contenuto, per effetto dei benefici collegati alle navi iscritte nel registro internazionale), per 2,4 milioni di euro agli interessi sui ritardati pagamenti del corrispettivo di convenzione da parte della Pubblica Amministrazione e per circa 3,6 milioni di euro allo sbilancio sui collegamenti con le isole Tremiti.

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 3,4 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: 13 collegamenti regolari con 25 unità navali, del valore di circa 824 milioni di euro, trasportando circa 2,1 milioni di passeggeri, 500.000 auto e 3,5 milioni di metri lineari di mezzi commerciali, percorrendo 1,2 milioni di miglia, effettuando 6.500 traversate con un fatturato di circa 230 milioni di euro. In questo contesto, tenuto conto dei fattori congiunturali e di mercato avversi che hanno influito sui noli, la compensazione netta indicata copre il 16% dei costi di gestione.

Relativamente alle Società controllate, dopo il trasferimento a titolo gratuito, *ope legis*, alle Regioni di competenza delle tre ex controllate, è rimasta come Società controllata solo la Siremar, la cui attività convenzionata di trasporto marittimo locale è avvenuta regolarmente nel corso del 2009, 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, come detto, la Tirrenia ha ottenuto l'autorizzazione dall'Amministrazione a mettere fuori convenzione anche nella prossima stagione estiva (giugno-settembre) la linea Genova/Porto Torres e la linea Civitavecchia/Olbia, cui è stata aggiunta anche la linea Napoli/Palermo, in relazione alla particolare situazione di mercato che persiste sulle tre linee (politiche tariffarie molto flessibili praticate dalle altre compagnie e aumento dell'offerta).

L'assetto dei servizi sarà condizionato dalla indisponibilità per tutto l'anno del m/t "Florio" e dai fermi delle navi per i lavori di adeguamento delle stesse alle norme di sicurezza internazionali. Si tratta di lavori di adeguamento allo *Stockholm Agreement* per un ammontare di lavori di 12 milioni di euro da completare nel 2010, interamente coperti da contributi pubblici, in parte già incassati.

Nel 2010 persistono le situazioni di difficoltà connesse alla flessione del traffico per la crisi che continua a interessare il settore, cui si aggiunge un andamento delle quotazioni dei combustibili in crescita. Inoltre, continua da parte del sistema bancario l'atteggiamento molto conservativo nella concessione del credito alla Società, in considerazione dell'attuale fase di cambio di controllo attuata tramite la procedura di privatizzazione in atto.

In conclusione, l'esercizio corrente si prospetta decisivo per il futuro aziendale e del Gruppo, sia per la stipula della nuova convenzione sia per l'attuazione del processo di privatizzazione. Pertanto, in questa particolare fase della vita aziendale, si confida nel massimo impegno, come già sta avvenendo, di tutte le migliori risorse e del grande patrimonio umano e professionale disponibile. Sicuramente l'azienda 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 undici anni, fra le più basse in Europa nel settore traghetti.