

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 ed è a sua volta controllata interamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. 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, a 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 ai 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.

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 redazione 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

Rispetto all'anno precedente, l'attività nautica dell'esercizio 2009 ha registrato una riduzione di circa il 9,3% in termini di viaggi effettuati e di circa l'8,0% in termini di miglia percorse. La variazione più significativa è stata la soppressione del collegamento estivo veloce Fiumicino/Golfo Aranci.

Il traffico di passeggeri e auto al seguito e il traffico di automezzi commerciali hanno mostrato una contrazione, dovuta anche alla fase recessiva del sistema economico.

Complessivamente, i noli hanno registrato una riduzione di circa il 17,6%.

Il mercato del trasporto marittimo di passeggeri ha assunto connotazioni ancora più concorrenziali e si è diffusa l'offerta di tariffe aggressive da parte degli armatori concorrenti.

Al fine di difendere le quote di mercato sono state ulteriormente sviluppate forme dinamiche di gestione delle tariffe passeggeri, limitatamente ai collegamenti non inclusi nei servizi di convenzione. È cresciuta significativamente la quota di vendite tramite *web*.

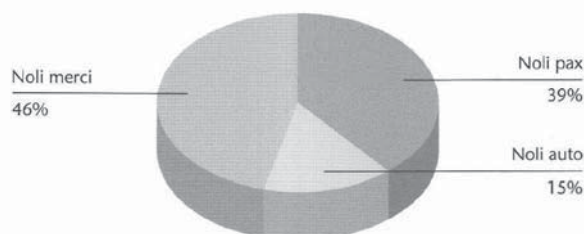
Nel corso del 2009 l'attività è stata esercitata sulle linee indicate nella tabella seguente.

LINEE PASSEGGERI

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

LINEE MERCI

Livorno-Cagliari	Pentasettimanale/esasettimanale
Napoli-Cagliari	Bisettimanale/trisettimanale
Ravenna-Catania	Trisettimanale/quadrissettimanale
Napoli-Palermo	In appoggio a nave mista da giugno a novembre

Composizione dei noli (esercizio 2009)**FLOTTA**

Al 31 dicembre 2009 la flotta di proprietà sociale era costituita da 25 unità, per una stazza lorda totale di 487.988 tonnellate.

Nel corso dell'anno non sono state registrate variazioni nella composizione della flotta.

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 flotta di proprietà è riportata in "allegato".

RAPPORTI DI CONVENZIONE CON LO STATO

Nell'anno 2009 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 80,0 milioni di euro. I rapporti patrimoniali con lo Stato connessi a tali servizi esprimevano al 31 dicembre 2009 un saldo a credito della Società pari a circa 16,3 milioni di euro.

GESTIONE DELLE RISORSE UMANE

Alla data del 31 dicembre 2009 il personale navigante era costituito da 1.171 unità con contratto a tempo indeterminato (di contro alle 1.242 risultanti al 31 dicembre 2008) e da 198 unità con contratto a tempo determinato (di contro alle 215 risultanti al 31 dicembre 2008). Il personale amministrativo al 31 dicembre 2009 era costituito da 269 unità con contratto a tempo indeterminato, di contro alle 280 unità risultanti alla stessa data dell'anno precedente.

La consistenza complessiva del personale inquadrato con contratto a tempo indeterminato risultava pertanto pari, al 31 dicembre 2009, a 1.440 unità, con un saldo netto di 82 unità in meno rispetto all'anno precedente, pur con la stabilizzazione di 27 marittimi in applicazione di sentenze del Tribunale di Napoli (appellate dalla Società), pronunciate a seguito di ricorsi tendenti al riconoscimento del rapporto di lavoro a tempo indeterminato.

Anche nell'anno 2009 la riduzione di personale è stata realizzata senza alcun ricorso a procedure di licenziamento collettivo ma con politiche di incentivazione all'esodo volontario.

Il costo complessivo del lavoro è stato pari a 62,4 milioni di euro e presenta una flessione, rispetto al precedente esercizio, di circa 6,0 milioni di euro, pari a circa l'8,8%. La contrazione dell'attività marittima e la razionalizzazione dell'impiego del personale navigante in continuità di rapporto di lavoro hanno ridotto il ricorso al personale avventizio e conseguentemente la forza lavoro utilizzata (il numero medio dei naviganti retribuiti è diminuito nell'anno di 129 unità).

La riduzione del costo del lavoro è stata conseguita pur in presenza di incrementi retributivi previsti dal rinnovo della parte economica dei contratti nazionali di lavoro per il biennio 2009-2010 (sia per il personale navigante che amministrativo), oltre che dalla normale dinamica salariale legata all'anzianità.

La formazione del personale è stata perseguita usufruendo prevalentemente di cofinanziamenti ottenuti tramite il Fondo paritetico interprofessionale nazionale per la formazione continua per le imprese del terziario. Complessivamente, durante l'anno 2009 hanno fruito di attività formativa 120 marittimi, per un totale di 4.344 ore di formazione effettuate.

Sono stati tenuti corsi di aggiornamento per il personale di camera e di cucina, una formazione specifica sull'autocontrollo alimentare (sistema H.A.C.C.P.) nonché il corso V.E.C.S., riservato all'addestramento per le procedure di utilizzo dei mezzi di salvataggio.

Infine, anche nell'anno 2009 sono stati effettuati alcuni *stages* a bordo delle navi, organizzati in accordo con alcune università e istituti nautici, con finalità di completamento della formazione degli studenti.

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 viene adeguatamente formato e informato attraverso addestramenti specifici, peraltro già dettati dalle norme internazionali in vigore in tema di sicurezza della navigazione e formazione del personale navigante marittimo (corsi sulla responsabilità sociale, di primo soccorso sanitario, antincendio, assistenza e salvataggio). Particolare attenzione viene dedicata alla prevenzione degli infortuni. Le statistiche aziendali dimostrano, peraltro, che i fenomeni hanno normalmente conseguenze di entità modesta. L'attività di prevenzione, formazione e addestramento viene svolta 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

L'accordo di rinnovo dei CCNL, essendo stato, in linea di massima, raggiunto già nell'incontro del 15 gennaio 2009, vale a dire in data antecedente all'Accordo Quadro interconfederale di riforma degli assetti contrattuali del 22 gennaio 2009, è stato realizzato in continuità con la prassi del settore e in armonia, quindi, con il Protocollo interconfederale del 1993.

Anche nell'esercizio 2009 le relazioni industriali si sono svolte nel clima di correttezza che da anni caratterizza i rapporti fra la Tirrenia e le controparti sindacali, nonostante qualche tensione generata dal delinearsi della procedura di privatizzazione della Società.

In tema di agitazioni sono da segnalare lo sciopero generale del 23 ottobre 2009 proclamato da SdL e lo sciopero del 26 novembre 2009 proclamato da Federmar-Cisal, che ha interessato lavoratori marittimi e amministrativi di tutte le Società dell'armamento pubblico.

In occasione di tali iniziative di sciopero hanno regolarmente operato le procedure previste dalla legge n. 146/1990, volte a contemperare il diritto allo sciopero con quello alla mobilità di passeggeri e merci. Segnatamente, sono stati garantiti i collegamenti essenziali, come individuati nel protocollo dell'1 agosto 2000 sottoscritto da Fedarlinea, da tutte le Organizzazioni sindacali del settore e ritenuto idoneo dalla Commissione di garanzia.

Nel corso del 2009 il contenzioso del lavoro non ha superato i limiti fisiologici e la tipologia delle controversie incardinate non è sostanzialmente mutata, mostrando una relativa tipizzazione delle azioni, per la maggior parte promosse dal personale navigante al fine del riconoscimento della natura a tempo indeterminato del rapporto di lavoro instaurato attraverso il contratto di arruolamento.

Relativamente alle altre tipologie di contenzioso resta confermata una tendenza alla rarefazione della vertenzialità. In particolare, con la razionalizzazione della disciplina degli orari di lavoro e di riposo a bordo, sono venute meno le liti in materia di lavoro straordinario, tradizionale fonte di controversie.

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

ORGANIZZAZIONE

Nel corso dell'anno sono stati operati alcuni interventi organizzativi finalizzati ad aumentare l'efficacia e l'economicità delle attività, compatibilmente con la riduzione della consistenza numerica del personale amministrativo (il numero medio dei dipendenti amministrativi retribuiti è diminuito di 19 unità rispetto all'anno precedente).

L'intervento più significativo di razionalizzazione è consistito nell'unificazione ed esternalizzazione del magazzino dei ricambi e dei corredi delle navi, con la progressiva chiusura dei magazzini decentrati.

In tema di sicurezza e igiene del lavoro, la Società ha individuato i responsabili e specificate le competenze di tutti gli organismi per la prevenzione e la protezione previsti dal Decreto legislativo n. 626 e dalle altre normative in materia. Ha nominato l'Agente di sicurezza e ha istituito il Comitato di coordinamento delle emergenze.

SISTEMI E TECNOLOGIE INFORMATICHE

Le attività svolte nel 2009 sono state indirizzate principalmente al miglioramento della fruibilità e affidabilità del sistema di *booking* passeggeri. Si è provveduto a ridisegnare il formato grafico delle mappe delle funzioni di acquisto per le agenzie e per i clienti *web* e sono state attivate funzioni che evidenziano automaticamente le varie offerte e i prezzi disponibili sulla tratta per le risorse richieste.

Per controllare e gestire rapidamente la dinamica dei prezzi e delle offerte, tenendo continuamente conto di quanto offerto dalla concorrenza, sono stati sviluppati *report* e analisi che quotidianamente forniscono le informazioni necessarie a valutare e modificare le strategie di vendita.

È stato, inoltre, sviluppato un sistema che con tecniche di *workflow* gestisce i processi di acquisto dei biglietti a mezzo internet, prevedendo l'invio di *e-mail* automatiche al cliente.

L'obiettivo di ridurre i costi e ottimizzare l'uso delle risorse è stato perseguito attraverso la virtualizzazione dei *server*, la totale automazione dei processi di *back-up* e schedulazione, l'aggiornamento dei principali *software* infrastrutturali.

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", che viene costantemente aggiornato.

ESERCIZIO DELLA FLOTTA E PROBLEMATICHE PORTUALI

La Società ha provveduto con il proprio personale ad assicurare le certificazioni di sicurezza di tutte le unità sociali, dalle documentazioni relative al *Safety Management System*, alla *Security*, al Dlgs n. 28/2001, ai servizi di bordo, alle certificazioni tecnico-sanitarie, al certificato di sicurezza per il trasporto passeggeri.

La gestione dell'incidente avvenuto sulla nave "Vincenzo Florio" nel corso della navigazione da Napoli a Palermo il 29 maggio 2009 ha fortemente coinvolto le risorse aziendali che coordinano l'esercizio della flotta. Al Comando della nave va riconosciuto il merito di aver gestito con professionalità e spirito di sacrificio tutte le delicate fasi della vicenda, che si è conclusa senza vittime.

Nel corso del 2009 una particolare attenzione è stata dedicata all'applicazione dei nuovi e numerosi emendamenti alle Convenzioni internazionali, alle Direttive comunitarie e alle Regolamentazioni nazionali, fornendo aggiornamenti a tutte le Società del Gruppo.

Molte risorse sono state impiegate per il mantenimento e il conseguimento delle nuove certificazioni per i marittimi della Società previste dalla STCW '78/95 e dalle leggi nazionali. Sono stati sottoposti ad esami per la riconversione dei certificati MAMS e MABEV circa 900 marittimi e si sono tenuti corsi alberghieri e corsi per l'impiego dei nuovi mezzi di salvataggio installati sulle navi della serie "Bithia".

L'amministrazione della composizione degli equipaggi, nel rispetto del valore essenziale della sicurezza, è stata ispirata all'obiettivo del contenimento dei costi.

Anche nella gestione delle spese portuali sono stati perseguiti obiettivi di efficienza ed economicità.

L'area Ponte Libia sita nel Porto di Genova continua ad essere interessata da complesse vicende giudiziarie. L'istruttoria penale, alla quale si collega l'avvenuto sequestro penale e successivo dissequestro (l'area è stata però consegnata a terzi), prosegue e, al momento, non vi sono significative novità o dati concreti da riferire. Sul piano amministrativo, il Consiglio di Stato ebbe a dichiarare la legittimità dell'avvenuta consegna dell'area a soggetto terzo, modificando la precedente pronuncia del TAR Liguria.

L'evoluzione della vicenda viene seguita con continua attenzione tramite i legali, specie in funzione delle iniziative che la Società intende assumere, sia a tutela del titolo concessorio, sia per il risarcimento dei rilevanti danni subiti.

INIZIATIVE IN MATERIA AMBIENTALE

Le esigenze di prevenire l'inquinamento e di salvaguardare l'ambiente sono tenute in massimo conto durante le attività operative.

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 utilizzano 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 dalle navi 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 la incorporata Società Adriatica di Navigazione –, quali aiuti di Stato incompatibili con il mercato comune, non ha avuto significativi sviluppi nel corso dell'anno 2009.

Il ricorso presentato dalla Società era stato ammesso ed 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 2008 il Tribunale ha respinto senza eccezioni tutti i motivi di ricorso sollevati nelle "cause pilota" e, 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".

Nel mese di aprile del 2009 il Tribunale di prima istanza ha comunicato che la causa promossa da Adriatica verrà ulteriormente sospesa in attesa dell'esito degli appelli promossi dai destinatari della sentenza nelle "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 2009, né di esercizi successivi, come conseguenza di detta vertenza, in quanto l'onere che dovesse rinvenire è riconducibile alla gestione dei servizi in convenzione.

Nella Relazione al Bilancio del precedente esercizio, si è data informazione degli sviluppi della vicenda

originata dalla decisione della Commissione Europea del 16 marzo 2004 (2005/163/CE) che considerava illegittimi alcuni aiuti corrisposti anni addietro dallo Stato italiano alla incorporata Adriatica di Navigazione. Si ricorda che, nel corso del 2007, a seguito di richiesta pervenuta in tal senso dal Ministero dei Trasporti, Tirrenia aveva provveduto a restituire allo Stato la somma di 8,7 milioni di euro.

Con sentenza del 4 marzo 2009, il Tribunale di Primo grado delle CE ha accolto il ricorso della Società, riconoscendo che le sovvenzioni corrisposte traevano origine da una normativa nazionale previgente al Trattato europeo e non potevano pertanto essere qualificate come "aiuti nuovi". La sentenza è passata in giudicato non avendo la Commissione Europea proposto ricorso in appello. Intanto, la stessa Commissione non ha ancora adottato una nuova decisione. In attesa che si definisca un quadro di maggiore certezza giuridica, si è per il momento ritenuto di non richiedere il rimborso delle somme a suo tempo restituite. Tale scelta lascia comunque impregiudicati i diritti di Tirrenia nei confronti dello Stato.

Per 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

	31/12/2009	31/12/2008	Variazioni
A. IMMOBILIZZAZIONI			
Immobilizzazioni immateriali	3.146	4.996	(1.850)
Immobilizzazioni materiali	883.043	916.853	(33.810)
Immobilizzazioni finanziarie ⁽¹⁾	26.274	48.716	(22.442)
	912.463	970.565	(58.102)
B. CAPITALE DI ESERCIZIO			
Rimanenze di magazzino	23.724	25.295	(1.571)
Crediti commerciali	59.394	138.882	(79.488)
Altre attività ⁽²⁾	38.577	38.223	354
Debiti commerciali	(52.572)	(35.465)	(17.107)
Fondi per rischi e oneri	(15.356)	(17.643)	2.287
Altre passività ⁽³⁾	(12.444)	(14.928)	2.484
	41.323	134.364	⁽⁴⁾(93.041)
C. CAPITALE INVESTITO, dedotte le passività di esercizio (A+B)	953.786	1.104.929	(151.143)
D. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	19.151	21.805	(2.654)
E. CAPITALE INVESTITO, dedotte le passività di esercizio e il TFR (C-D)	934.635	1.083.124	(148.489)
Coperto da:			
F. CAPITALE PROPRIO			
Capitale versato	108.360	108.360	-
Riserve e risultati a nuovo	226.720	233.393	(6.673)
Utile (perdita) del periodo	9.640	16.235	(6.595)
	344.720	357.988	(13.268)
G. INDEBITAMENTO FINANZIARIO A MEDIO/LUNGO TERMINE	189.090	317.174	(128.084)
H. INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE (DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE)			
- debiti finanziari a breve	413.078	438.174	(25.096)
- disponibilità e crediti finanziari a breve	(12.253)	(30.212)	17.959
	400.825	407.962	(7.137)
I. TOTALE, COME IN E (F+G+H)	934.635	1.083.124	(148.489)

⁽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".

Il valore delle immobilizzazioni materiali presenta una riduzione (-33.810) connessa sostanzialmente agli ammortamenti. Tale variazione risente degli aggiornamenti di stima, della sospensione in corrispondenza dei lunghi periodi di non utilizzo delle navi, nonché della destinazione alla vendita di alcune di esse.

La variazione delle immobilizzazioni finanziarie (-22.442) risente dell'effetto della cancellazione del valore delle Società controllate, la cui proprietà è stata trasferita alle Regioni. Tale operazione – come più ampiamente riferito in Nota integrativa – ha determinato l'iscrizione nel patrimonio netto di una posta di segno negativo di pari ammontare (-23.432), che ha contribuito alla riduzione del capitale proprio (-13.268).

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 (-128.084). Anche l'indebitamento netto a breve si è ridotto (-25.096). Complessivamente, l'indebitamento finanziario è diminuito di 153.180. Tale variazione è stata resa possibile anche dalla sensibile variazione del capitale di esercizio (-93.041), dovuta principalmente alla diminuzione dei crediti verso lo Stato per i servizi di convenzione (-73.813).

Nel corso dell'anno il costo medio del denaro si è ridotto per la Società in misura pari a circa l'1,58%.

* * *

RISULTATI REDDITUALI

	2009	2008
A. RICAVI	319.489	391.551
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	-	-
B. VALORE DELLA PRODUZIONE TIPICA	319.489	391.551
Consumi di materie e servizi esterni	(195.619)	(237.680)
C. VALORE AGGIUNTO	123.870	153.871
Costo del lavoro	(62.393)	(68.422)
D. MARGINE OPERATIVO LORDO	61.477	85.449
Ammortamenti	(37.683)	(47.522)
Altri stanziamenti rettificativi	(2.952)	(1.891)
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	(6.149)	(5.470)
Saldo proventi e oneri diversi	14.282	10.170
E. RISULTATO OPERATIVO	28.975	40.736
Proventi e oneri finanziari	(17.653)	(22.489)
Rettifiche di valore di attività finanziarie	19	12
F. RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE IMPOSTE	11.341	18.259
Proventi e oneri straordinari	(710)	(1.912)
G. RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	10.631	16.347
Imposte sul reddito	(991)	(112)
H. UTILE DEL PERIODO	9.640	16.235

La variazione dei ricavi dell'esercizio (-72.062) è connessa prevalentemente alla riduzione dei noli marittimi (-45.465) e dei contributi pubblici per lo svolgimento dei servizi in convenzione (-21.566).

La riduzione dei ricavi è stata parzialmente compensata dall'andamento dei costi per l'acquisizione di beni e di servizi (-42.061) e del costo del lavoro (-6.029).

Il risultato della gestione finanziaria evidenzia un miglioramento di (+4.836) sebbene risenta della riduzione dei dividendi (-7.322).

L'utile del periodo si è ridotto rispetto al precedente esercizio di 6.595.

Il carico fiscale della Società è influenzato dalla normativa speciale prevista per le navi iscritte nel Registro internazionale.

* * *

RENDICONTO FINANZIARIO

	2009	2008
A. DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE INIZIALI (INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE INIZIALE)	(407.962)	(291.663)
B. FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI ESERCIZIO		
Utile (perdita) del periodo	9.640	16.235
Ammortamenti	37.683	47.522
(Plus) minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(9)	(67)
(Rivalutazioni) svalutazioni di immobilizzazioni	(19)	(42.360)
Iscrizione riserva di rivalutazione	532	42.080
Variazione del capitale di esercizio ⁽¹⁾	90.953	(68.571)
Variazione netta del "trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato"	(2.654)	(3.013)
	136.126	(8.174)
C. FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO IN IMMOBILIZZAZIONI		
Investimenti in immobilizzazioni:		
– immateriali	(872)	(283)
– materiali	(1.166)	(2.064)
– finanziarie	(979)	(1.015)
Prezzo di realizzo/valore di rimborso di immobilizzazioni	24	253
	(2.993)	(3.109)
D. FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO		
Nuovi finanziamenti	–	–
Conferimenti dei soci	–	–
Contributi di credito navale	2.088	2.088
Rimborsi di finanziamenti	(128.084)	(107.104)
Rimborsi di capitale proprio	–	–
	(125.996)	(105.016)
E. DISTRIBUZIONE DI UTILI	–	–
F. FLUSSO MONETARIO DEL PERIODO (B+C+D+E)	7.137	(116.299)
G. DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE FINALI (INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE FINALE) (A+F)	(400.825)	(407.962)

⁽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".

La significativa riduzione del capitale di esercizio – rappresentata nella Struttura patrimoniale – ha contribuito ad alimentare il flusso monetario derivante da attività di esercizio, che risulta sensibilmente aumentato.

Tale andamento ha interamente compensato il flusso monetario negativo da attività di finanziamento, collegato alla dinamica dei rimborsi dei finanziamenti a medio/lungo termine.

Le attività di investimento e disinvestimento in immobilizzazioni non hanno generato flussi significativi. Conseguentemente, l'indebitamento finanziario netto a breve mostra una contenuta diminuzione.

Il maggior valore riconosciuto agli immobili con la rivalutazione eseguita nel Bilancio al 31 dicembre 2008, con la contemporanea iscrizione della riserva di rivalutazione, e gli effetti patrimoniali del trasferimento delle Società Regionali avvenuto nel 2009 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	31/12/2009	31/12/2008
ROE	2,80%	4,54%
ROI	3,10%	3,76%
EBIT	28.975	40.736
EBITDA	72.807	93.728
Indice di struttura secco	38,00%	37,00%
Rigidità impieghi	98,00%	90,00%
Indice di indebitamento finanziario	175,00%	211,00%
Giacenza media dei crediti	62	61
Rotazione dei crediti	5	6
Giacenza media dei debiti	98	54
Rotazione dei debiti	4	7
Valore aggiunto	123.870	153.871
Valore della produzione	319.489	391.551
Risultato netto	9.640	16.235
Capitale d'esercizio	41.323	134.364
Capitale investito netto	934.635	1.083.124
Indebitamento finanziario netto a breve termine	(400.825)	(407.962)
Indebitamento finanziario netto a lungo termine	(189.090)	(317.174)
Indebitamento finanziario netto complessivo	(589.915)	(725.136)
Patrimonio netto	344.720	357.988

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 del patrimonio netto.

Return on investments (ROI): è calcolato come rapporto tra il reddito operativo e il valore del capitale investito netto.

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 valore dell'indebitamento finanziario a breve e a medio/lungo termine e il capitale proprio.

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

Al 31 dicembre 2009 l'esposizione verso le banche era rappresentata da debiti per finanziamenti a medio/lungo termine per 189 milioni di euro (circa il 43% del totale), regolati per la quasi totalità a tasso fisso. L'unico finanziamento regolato a tasso variabile era di modesto valore residuo (1,0 milione di euro).

Ovviamente, l'esposizione a breve termine verso le banche, pari a 254 milioni di euro (circa il 57%), 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, pur in presenza di una significativa riduzione dell'esposizione finanziaria totale che è diminuita nel corso del 2009 di ben 135,2 milioni di euro, è caratterizzata da un peso crescente dell'esposizione a breve, collegato al naturale prosieguo del piano di ammortamento dei mutui.

Il livello dell'esposizione a breve termine potrebbe costituire un elemento di difficoltà considerando il perdurare delle condizioni di crisi del sistema creditizio.

Alla fine del 2009 sono state concluse alcune operazioni finanziarie a breve termine mentre sono in corso numerose trattative finalizzate ad operazioni di finanziamento sia a medio/lungo termine che a breve termine allo scopo di rendere più solida la struttura dell'indebitamento, anche utilizzando la possibilità di fornire in garanzia le unità navali disponibili e libere da gravami.

Le previsioni di tesoreria a livello di Gruppo Tirrenia redatte per l'anno 2010, considerando l'esito favorevole delle trattative in corso per il reperimento di nuove fonti di finanziamento, non evidenzerebbero situazioni di particolare criticità; non si può peraltro escludere che alcune delle operazioni in corso non abbiano esito positivo determinando così una situazione di tensione di liquidità che si presenterebbe a partire dal secondo semestre del 2010. Si tratterebbe, comunque, 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.

In ogni caso, tutte le opzioni disponibili verranno sottoposte al vaglio dall'Azionista Fintecna che, come in passato, ha confermato il proprio supporto, alla luce del processo di privatizzazione formalmente avviato, al fine di salvaguardare il valore patrimoniale e massimizzare il valore industriale e finanziario della Società e del Gruppo.

ANALISI DEI RISCHI FINANZIARI: STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI

Il contratto *swap* di copertura dal rischio di aumento dei tassi di interesse, collegato ad un'operazione di finanziamento a medio/lungo termine, di cui si dava notizia nella Relazione al Bilancio del precedente esercizio, si è estinto nel corso del 2009 con l'estinzione del finanziamento sottostante. Al 31 dicembre 2009 non risultava in essere alcun strumento derivato.

RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE

Nel corso dell'esercizio 2009 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 2009 il Bilancio esponeva i seguenti saldi debitori e creditori nei confronti delle Società del Gruppo Fintecna (importi in migliaia di euro).

**SALDI PATRIMONIALI AL 31/12/2009
CON LE SOCIETÀ DEL GRUPPO FINTECNA**

	ATTIVO			PASSIVO		
	Crediti commerciali	Crediti finanziari	Totale crediti	Debiti commerciali	Debiti finanziari	Totale debiti
Fintecna S.p.A., Roma	-	-	-	-	72.204	72.204
Fincantieri S.p.A., Trieste	-	-	-	154	-	154

I saldi patrimoniali nei confronti della Controllante Fintecna includono un finanziamento di 70 milioni di euro.

Le operazioni registrate nel Conto economico di Tirrenia dell'esercizio 2009 sono tutte rappresentative di costi (importi in migliaia di euro).

**RAPPORTI ECONOMICI INTERCORSI NEL 2009
CON LE SOCIETÀ DEL GRUPPO FINTECNA**

	COSTI					
	Acquisti di beni	Prestazioni di servizi	Godimento beni di terzi	Oneri finanziari	Altri oneri	Totale costi
Fintecna S.p.A., Roma	-	1	-	1.476	-	1.477
Fincantieri S.p.A., Trieste	1	168	-	-	-	169

Nel corso dell'esercizio 2009 la Società ha intrattenuto rapporti commerciali anche con le Società collegate Tirrenia Eurocatering S.p.A., che gestisce la ristorazione e gli altri servizi commerciali a bordo delle navi, e con Terminal Traghetti Napoli S.r.l., concessionaria del terminal portuale di Napoli di cui si servono le navi della Società, operando in tutti i casi secondo normali regole di mercato.

Al 31 dicembre 2009 il Bilancio esponeva i seguenti saldi debitori e creditori nei confronti delle Società collegate (importi in migliaia di euro).

**SALDI PATRIMONIALI AL 31/12/2009
CON LE SOCIETÀ COLLEGATE**

	ATTIVO			PASSIVO		
	Crediti commerciali	Crediti finanziari	Totale crediti	Debiti commerciali	Debiti finanziari	Totale debiti
Tirrenia Eurocatering S.p.A., Napoli	462	-	462	2.192	-	2.192
Terminal Traghetti Napoli S.r.l., Napoli	118	-	118	253	-	253