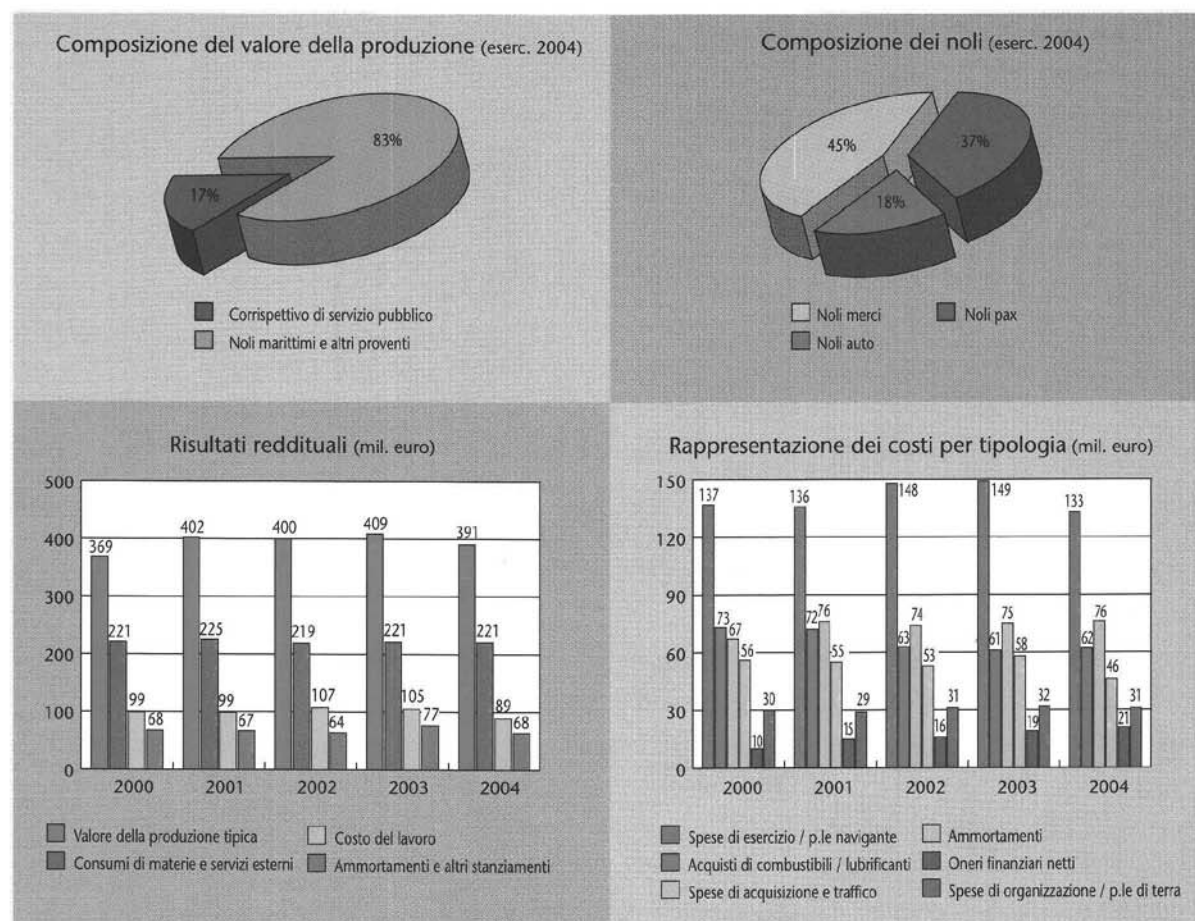


del nuovo m/t "Nuraghes" (cui si va ad aggiungere, da metà marzo 2005, la nuova unità gemella "Sharden") che presenta, al pari delle altre unità tipo "Bithia", elevati standard alberghieri, nonché, come già detto, nell'applicazione delle nuove tariffe promozionali.

Uguualmente, per il 2005 la Società sta valutando e ponendo in essere tutte le possibili azioni gestionali e commerciali per far fronte a detta situazione, senza mancare di prospettare alla Pubblica amministrazione ogni possibile iniziativa volta a razionalizzare i servizi ed a ridurre i costi degli stessi. Tra le iniziative volte a contenere i costi di gestione si evidenzia la rinegoziazione dei contratti con alcune imprese portuali ed agenti.

Si segnala che la Vostra Società, come le altre aziende del settore, ha beneficiato nel 2004, a differenza degli esercizi precedenti, delle agevolazioni previste dalla Legge n. 326 del 24 novembre 2003, che ha esteso alle società di navigazione che esercitano attività di cabotaggio con percorrenza superiore alle cento miglia la possibilità di iscrivere le proprie navi al "Registro internazionale" e di beneficiare, quindi, delle agevolazioni previdenziali e fiscali previste dalla normativa relativa a tale registro. Sono, pertanto, escluse dall'applicazione di detta legge le Società Regionali, fatta salva la linea di collegamento tra Napoli e le isole Eolie svolta dalla Società Siremar, ed alcuni collegamenti minori svolti dalla "Divisione Adriatica".



N.B. I valori 2000/2003 sono comprensivi delle risultanze di Adriatica di Navigazione S.p.A., incorporata a decorrere dall'1/1/2004.

Il beneficio complessivo degli sgravi contributivi e del credito di imposta sulle trattenute fiscali è stato di circa 27,5 milioni di euro (nel 2003 fu di circa 4,7 milioni, relativo sostanzialmente ai collegamenti internazionali eserciti dalla incorporata Adriatica).

Per l'esercizio 2004, gli ammontari delle compensazioni calcolate dalla Pubblica amministrazione, ai sensi della normativa prevista dalle convenzioni stipulate con lo Stato dalla Vostra Società e dalla incorporata Adriatica, sono stati pari a complessivi 71,2 milioni circa. Si evidenzia, inoltre, che l'Amministrazione ha proceduto comunque ad una determinazione separata del corrispettivo di equilibrio per l'incorporata Adriatica, dal momento che la convenzione di quest'ultima è stata trasferita nella sua individualità a Tirrenia per effetto della fusione.

In tale contesto è da rilevare che il corrispettivo del 2004, escludendo le partite non legate allo svolgimento dei servizi nautici, si riduce a 36,5 milioni. Infatti, deducendo dall'importo di 71,2 milioni le imposte connesse ai relativi servizi (milioni 0,2), la remunerazione dei capitali investiti dall'azionista (milioni 8,5), le agevolazioni tariffarie concesse a particolari utenti, tra cui essenzialmente i residenti (milioni 26,0), si perviene, appunto, al valore netto di 36,5 milioni.

Tale risultato è dovuto in buona parte alla riduzione dei noli netti, in presenza del suddetto contesto di mercato sfavorevole, per il quale sono stati, appunto, posti in essere azioni per contenere il calo – nel rispetto, ovviamente, dei vincoli imposti dal rapporto di convenzione.

Nel 2003 l'ammontare aggregato del corrispettivo di equilibrio per la Tirrenia e l'Adriatica fu di 81,7 milioni di euro.

Per quanto riguarda i costi di gestione, si ricorda, inoltre, che la Società, poiché gestisce una rete di collegamenti marittimi a carattere continuativo, non modificabile per cause contingenti, come invece può fare il restante armamento, è contraddistinta da una struttura della spesa con caratteristiche di notevole rigidità. Anche quest'anno è stata posta la massima attenzione al controllo dei costi, allo scopo di limitare la misura della compensazione spettante a fronte degli obblighi del servizio pubblico prestato, agendo su ogni settore della Società. Il tutto si è concretizzato, oltre che in una costante attività di selezione e monitoraggio della spesa, anche in iniziative di carattere organizzativo tra le quali si ricordano la standardizzazione di alcune procedure di gruppo, l'unificazione degli acquisti, la creazione di *services* e tutte le azioni finalizzate a cogliere tutte le possibili sinergie, accrescendo la produttività aziendale.

Nel quadro di tale strategia, come riferito, è rientrata, nell'anno in corso, la fusione per incorporazione della Società Adriatica in Tirrenia.

La politica di efficientamento e contenimento dei costi ha permesso, quindi, di limitare la dinamica di crescita della spesa collegata soprattutto a fattori esterni o alla specificità del settore di appartenenza.

Inoltre, diversamente da quelle che erano le aspettative originarie, si è preso atto della non iscrivibilità in bilancio del contributo di credito navale per il m/t "Athara", a fronte degli specifici costi invece già rilevati, tenuto conto che recentemente vi è stata una sentenza della Corte Costituzionale che ha giudicato incostituzionale l'articolo della legge che stanziava i relativi fondi.

Di contro, il costo del personale navigante, in aggiunta ai benefici connessi all'iscrizione delle navi nel Registro internazionale, si è ridotto di circa il 5%, per effetto della riduzione del numero di persone impiegate,

ma anche in conseguenza dell'intervento deciso della Vostra Società finalizzato ad allineare quanto più possibile le tabelle d'esercizio alle effettive esigenze della nave in bassa stagione.

In attuazione della summenzionata variante di Piano quinquennale 2000/2004, nel corso dell'esercizio 2004, è stata completata la costruzione della nave "Nuraghes" che è entrata in linea a luglio, una seconda unità gemella, la "Sharden", è entrata in esercizio a metà marzo 2005. Inoltre, nel corso del 2004 sono stati completati anche i lavori di ammodernamento del m/t "Nomentana", nonché i lavori di miglioria sul m/t "Toscana". Sono inoltre previsti lavori di ammodernamento su altre due unità tipo "Strada", di cui per una, la "Domiziana", i lavori dovrebbero essere ultimati per il prossimo mese di giugno.

Nell'ambito della riorganizzazione e razionalizzazione dei servizi, la variante di Piano 2000/2004 prevede, inoltre, per la Tirrenia la vendita di otto navi (di cui tre per trasferimenti intragruppo), già realizzata per sei unità (di cui due intragruppo).

I suddetti investimenti, congiuntamente ad un ritardo nell'incasso del saldo del corrispettivo dei servizi in convenzione per il 2003 e degli acconti per il 2004, hanno comportato un aumento del fabbisogno finanziario, cui la Società ha fatto fronte anche tramite il supporto dell'azionista unico Fintecna.

Nello scorso mese di settembre, in base a quanto previsto dall'art. 9, 2° comma, della Legge n. 160/89, sono stati presentati dalle Società del Gruppo al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti i Piani relativi al periodo 2005-2008 (ultimo quadriennio delle attuali convenzioni).

I Piani si basano sostanzialmente sull'ipotesi di lasciare inalterato l'attuale assetto dei servizi, salvo alcune rimodulazioni marginali di collegamenti per la Società Regionale Siremar (relazioni Maddalena-Palau e Carloforte-Calasetta). Non sono previsti ulteriori investimenti per la Tirrenia, visto che quelli già programmati nel precedente Piano (e nella recente variante approvata a marzo scorso), da completare solo per una parte limitata nel 2005, consentono alla Società di avere una delle più giovani flotte d'Europa nel settore.

Per le Società Regionali sono, invece, previsti investimenti per complessivi 139 milioni di euro (cinque navi tradizionali, una nave veloce e trasferimento intragruppo di una unità tradizionale). Tali investimenti, come anche quelli già assentiti di recente dall'Amministrazione nella variante di Piano 2000/2004 (che saranno in parte completati nel 2005/2006 e sono relativi a sei nuovi aliscafi ed al trasferimento intragruppo di tre unità tradizionali), si sono resi necessari per sostituire principalmente vecchie unità e per meglio rispondere ai bisogni e alle richieste delle popolazioni locali, nonché alle esigenze dei flussi turistici che si indirizzano verso le località servite dalla flotta delle Società Regionali.

Detti Piani quinquennali non sono stati ancora approvati dall'Amministrazione, pertanto le Società stanno operando secondo gli assetti già assentiti in precedenza, che secondo quanto detto sopra, sono sostanzialmente in linea con le ipotesi dei piani stessi.

A tal proposito si precisa, però, che sono allo studio con il Ministero, anche in relazione a specifiche istanze provenienti dalle comunità locali, delle integrazioni agli attuali assetti dei Piani presentati.

Nel complesso la flotta in esercizio della Società risulta costituita a fine 2004 da sedici traghetti misti, undici traghetti tutto-merci, cinque unità veloci e quattro aliscafi.

La vita media della flotta mista più rappresentativa, tenuto conto dei ringiovanimenti nonché dei programmi di investimento in corso, si approssima a circa sei anni ed è fra le più basse in Europa nel settore traghetti.

Per quanto riguarda l'organizzazione aziendale, sta continuando il progetto di rinnovamento del sistema informativo aziendale, con la graduale implementazione dei vari moduli SAP, che porterà nel corso del corrente anno all'avvio del nuovo sistema di *booking* passeggeri. Inoltre si stanno revisionando le procedure aziendali per una piena rispondenza delle stesse a quanto previsto dal D.Lgs. 231/01 ed è stato costituito, a tal proposito, l'Organismo di vigilanza, previsto dalla normativa stessa. Uno sforzo organizzativo particolare, in termini di riattribuzione dei compiti e delle responsabilità all'interno della struttura, di unificazione degli archivi informatici, di omogeneizzazione dei processi aziendali e della contrattualistica, ha ovviamente richiesto l'incorporazione.

L'attività convenzionata di trasporto marittimo locale delle Società controllate Caremar, Saremar, Siremar e Toremar è avvenuta regolarmente nel corso del 2004, come meglio specificato nel prosieguo.

Ugualmente vi è stato un andamento regolare della gestione per le iniziative imprenditoriali avviate in *partnership* dalla Società negli anni precedenti, finalizzate allo svolgimento, al di fuori del rapporto di convenzione con lo Stato, di alcune attività (ristorazione di bordo, attività di terminalista all'interno del porto, ecc.), in modo tale da migliorare la redditività aziendale e specializzare determinate funzioni attraverso *partners* di settore.

In particolare si evidenzia che la Società Terminal Traghetti Napoli S.r.l. ha potuto iniziare, avendo ricevuto le prescritte autorizzazioni, la sua attività di terminalista all'interno del porto di Napoli nel corso del 2004, mentre anche nel 2004 si è svolta a regime l'attività della Società Tirrenia Eurocatering S.p.A., che gestisce il *catering* di bordo in forza di un contratto che, in presenza di taluni investimenti programmati, sarà portato a scadere il 31/12/2008.

Infine, si rammenta che con la decisione comunitaria di marzo 2004, si è chiusa la nota procedura di informazione iniziata nel 1999, che ha sostanzialmente riconosciuto, anche per la incorporata Adriatica e le quattro Società Regionali – dopo l'esito positivo nel 2001 della stessa procedura per la Tirrenia – la piena compatibilità con le norme comunitarie (salvo alcune limitatissime eccezioni, sia in termini di numero di colle-

gamenti che di volume di traffico interessati) dei corrispettivi di servizio erogati dallo Stato Italiano per l'attività di trasporto marittimo in convenzione svolto dalle stesse.

La conclusione della procedura comunitaria, consente, pertanto, di riprendere a pieno, dopo il blocco causato dall'avvio della stessa, la realizzazione del processo di ristrutturazione delle società di armamento pubblico, stabilito all'epoca nel Piano di riordino del settore, con la riformulazione del Piano industriale del Gruppo.

Infatti, la Società sta ultimando l'elaborazione di detto Piano industriale, che per le finalità innovative che si propone, ha richiesto i necessari tempi di studio ed approfondimento. In particolare, il Piano industriale punta proprio a definire le attività e le linee di collegamento da gestire al di fuori del regime di convenzione con lo Stato.

INCORPORAZIONE DELLA SOCIETÀ ADRIATICA

Nel prospetto di pagina seguente, al fine di consentire un confronto omogeneo dei risultati dell'esercizio 2004 con l'esercizio precedente, unitamente allo Stato patrimoniale ed al Conto economico di Tirrenia e di Adriatica al 31 dicembre 2003, viene presentato un Bilancio "aggregato" alla stessa data, ottenuto sommando le risultanze di ciascuna Società ed apportando solamente le rettifiche derivanti dall'elisione dei rapporti economici e patrimoniali reciproci, oltre che dall'allocazione del disavanzo da annullamento derivante dall'elisione del valore di carico della partecipazione.

Tale Bilancio "aggregato" viene messo a confronto con il Bilancio di Tirrenia al 31 dicembre 2004. Gli importi sono espressi in migliaia di euro.

Per quanto riguarda la metodologia utilizzata per il trattamento contabile dell'operazione di fusione, si rimanda alla Nota integrativa, paragrafo "Criteri di valutazione".

STATO PATRIMONIALE

	Bilancio aggregato al 31/12/2003				Bilancio 31/12/2004
	TIRRENIA	ADRIATICA	Rettifiche	Aggregato	TIRRENIA
ATTIVO					
A. Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	–	–	–	–	–
B. Immobilizzazioni					
Immobilizzazioni immateriali	5.894	187	–	6.081	8.688
Immobilizzazioni materiali	770.590	120.446	9.367	900.403	1.057.521
Immobilizzazioni finanziarie	103.010	370	(45.564)	57.816	50.854
C. Attivo circolante					
Rimanenze	16.694	1.301	–	17.995	20.038
Crediti	117.390	37.170	(2.649)	151.911	189.503
Attività finanziarie del circolante	6	–	–	6	6
Disponibilità liquide	434	593	–	1.027	534
D. Ratei e risconti	636	184	–	820	1.651
Totale attivo	1.014.654	160.251	(38.846)	1.136.059	1.328.795
PASSIVO					
A. Patrimonio netto					
Capitale sociale	108.360	23.547	(23.547)	108.360	108.360
Riserve	127.035	18.162	(18.162)	127.035	134.729
Utile (perdita) dell'esercizio	7.694	(2.342)	2.342	7.694	9.820
B. Fondi per rischi e oneri	14.341	21.047	3.170	38.558	32.306
C. Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	25.010	5.794	–	30.804	30.809
D. Debiti	703.848	93.561	(2.649)	794.760	991.233
E. Ratei e risconti	28.366	482	–	28.848	21.538
Totale passivo	1.014.654	160.251	(38.846)	1.136.059	1.328.795
CONTI D'ORDINE	84.721	1.616	(24.125)	62.212	103.026

CONTO ECONOMICO

	Bilancio aggregato esercizio 2003				Esercizio 2004
	TIRRENIA	ADRIATICA	Rettifiche	Aggregato	TIRRENIA
A. Valore della produzione	322.900	119.653	(4.290)	438.263	410.489
B. Costi della produzione	(289.775)	(120.278)	4.290	(405.763)	(377.497)
C. Proventi e oneri finanziari	(12.525)	(2.954)	–	(15.479)	(20.639)
D. Rettifiche valore attività finanziarie	(2.342)	–	2.342	–	–
E. Proventi e oneri straordinari	101	(94)	–	7	518
Risultato prima delle imposte	18.359	3.673	2.342	17.028	12.871
Imposte sul reddito dell'esercizio	(10.665)	1.331	–	(9.334)	(3.051)
Utile (perdita) dell'esercizio	7.694	(2.342)	2.342	7.694	9.820

Dall'operazione di incorporazione non è derivato l'obbligo di ricostituire nel Patrimonio netto di Tirrenia nessuna delle riserve presenti nel Bilancio dell'incorporata.

MERCATO ED ATTIVITÀ SOCIALE

Rispetto al precedente esercizio, e tenendo conto dell'attività svolta nello stesso esercizio dalla Società incorporata Adriatica, l'attività nautica nell'anno 2004 ha registrato una contrazione di circa il 5,7% in termini di viaggi e di miglia percorse. La riduzione dell'attività ha riguardato prevalentemente il periodo estivo. Il numero dei passeggeri ed il numero delle auto trasportate, calcolati sulla base degli stessi riferimenti, si sono ridotti rispettivamente del 6,2% e dell'8,5%, mentre il traffico di automezzi commerciali ha manifestato, in termini di metri lineari trasportati, una crescita dell'1,7%. I noli conseguiti mostrano nel complesso una riduzione di circa il 5,5%.

Nel corso dell'anno 2004 l'attività è stata esercitata sulle linee indicate nella tabella che segue.

LINEE PASSEGGERI

Napoli-Palermo	Giornaliera + attività di rinforzo stagionale
Palermo-Cagliari	Settimanale
Civitavecchia-Olbia	Giornaliera + attività di rinforzo stagionale
Civitavecchia-Cagliari (con due approdi intermedi settimanali ad Arbatax)	Giornaliera
Napoli-Cagliari	Settimanale + attività di rinforzo stagionale
Genova-Porto Torres	Giornaliera + attività di rinforzo stagionale
Cagliari-Trapani	Settimanale
Trapani-Tunisi	Settimanale, soppressa dal mese di aprile
Genova-Olbia (con due prolungamenti settimanali ad Arbatax)	Trisettimanale + attività di rinforzo stagionale
Fiumicino-Golfo Aranci	Giornaliera/bigioraliera in alta stagione
Fiumicino-Arbatax	Bisettimanale in alta stagione
Bari-Durazzo	Giornaliera + attività di rinforzo stagionale
Ancona-Spalato	Trisettimanale + attività di rinforzo stagionale
Ancona-Durazzo	Quadrissettimanale, soppressa dal mese di giugno
Trieste/Lignano-Costa istriana	Esasettimanale in alta stagione
Collegamenti con le isole Tremiti	Plurigiornaliera

LINEE MERCI

Livorno-Cagliari	Trisettimanale
Civitavecchia-Cagliari	Settimanale
Napoli-Cagliari	Settimanale/bisettimanale
Genova-Cagliari	Quadrissettimanale
Civitavecchia-Olbia	Esasettimanale, soppressa dal mese di ottobre
Genova-Termini Imerese	Quadrissettimanale
Livorno-Catania	Bisettimanale
Venezia-Catania	Settimanale/bisettimanale
Ravenna-Catania	Trisettimanale/quadrissettimanale

FLOTTA

Al 31 dicembre 2004 la flotta di proprietà sociale era costituita da 36 unità, per un totale di 552.966 tonnellate di stazza lorda.

	NUMERO	TSL
Navi traghetto miste	16	367.867
Navi veloci	5	48.907
Aliscafi	4	1.179
Navi traghetto tutto-merci	11	135.013
Totale	36	552.966

Il dettaglio della composizione della flotta di proprietà è riportato in "Allegato".

Nel corso dell'anno 2004 è entrata in flotta la nuova costruzione "Nuraghes", traghetto misto che si è aggiunto alle altre tre unità gemelle "Bithia", "Janas" e "Athara".

La nuova nave differisce dalle altre tre per una maggiore capacità di carico alto per circa 1.900 metri lineari (mezzi pesanti). L'unità è impiegata sulla linea Civitavecchia/Olbia unitamente ad un'altra unità tipo "Strada", in attesa che venga consegnata la gemella "Sharden", che entrerà in linea nel marzo del 2005.

Sono stati inoltre terminati i lavori di riammodernamento dell'unità "Nomentana", che si è unita alle altre navi già trasformate "Clodia" ed "Aurelia".

Sono state vendute nel corso dell'anno le unità miste "Capo Carbonara" (marzo), "Torres" (giugno), "Egitto-Express" (luglio) e le unità tutto-merci "Egizia" e "Fenicia" (novembre). Sono stati inoltre trasferiti alla controllata Siremar i traghetti misti "Palladio" (maggio) e "Sansovino" (novembre).

A seguito dell'avaria occorsa al m/t "Florio", nel mese di dicembre è stato preso in noleggio dalla Società controllata Siremar il m/t "Palladio", che è stato immesso sulla linea Napoli-Palermo. Inoltre, al 31 dicembre risultava presa in noleggio dalla Toremar l'unità "Isola di Capraia", per l'utilizzo sui collegamenti con le isole Tremiti.

L'unità veloce "Marconi" alla stessa data risultava noleggiata alla controllata Siremar.

RAPPORTI DI CONVENZIONE CON LO STATO

I servizi di trasporto marittimo, di cui agli obblighi di convenzione, sono stati svolti in conformità a quanto previsto dal Piano quinquennale 2000/2004 e relativa variante, approvati in data 20 settembre 2001.

Nel mese di settembre, così come previsto dalla vigente convenzione, è stato presentato il Piano per il periodo 2005/2008, ai sensi del 2° comma dell'art. 9 della Legge 160/1989.

Il corrispettivo per i servizi di convenzione svolti nell'esercizio è stato determinato in circa 71,4 milioni di euro.

I rapporti patrimoniali con lo Stato per corrispettivi a fronte degli obblighi di servizio pubblico esprimevano al 31 dicembre 2004 un saldo a favore della Società pari a circa 36,3 milioni di euro.

GESTIONE DEL PERSONALE

L'incorporazione della Società Adriatica in Tirrenia ha aperto la strada ad importanti sinergie per l'impiego del personale a bordo delle navi. Questo vantaggio operativo sarà però pienamente efficace solo quando decadrà la clausola sindacale che ha accompagnato la fusione e che impegna la Tirrenia a mantenere in vigore il contratto di lavoro di secondo livello già preesistente per il personale alle dipendenze dell'incorporata. Nonostante questo vincolo, nell'anno 2004 si è raggiunto un livello soddisfacente nella determinazione delle tabelle di armamento in funzione del numero dei passeggeri trasportati anche per le navi provenienti dall'Adriatica, in analogia al risultato conseguito per le navi Tirrenia.

Alla data del 31 dicembre 2004 il personale navigante era costituito da 1.514 unità con contratto a tempo indeterminato, di cui 445 provenienti da Adriatica (di contro alle 1.559 unità al 31 dicembre 2003, di cui 443 di Adriatica) e da 321 unità con contratto a tempo determinato (409 al 31 dicembre 2003).

Il personale amministrativo alla stessa data risultava pari a 395 unità con contratto a tempo indeterminato, di cui 46 provenienti da Adriatica (di contro alle 414 unità al 31 dicembre 2003, di cui 62 di provenienza Adriatica).

La consistenza complessiva del personale a tempo indeterminato al 31 dicembre risultava pertanto pari a 1.909 unità, con un saldo netto occupazionale di 64 unità in meno rispetto all'anno precedente, di cui 45 naviganti e 19 amministrativi. Va sottolineato che la diminuzione del personale navigante a tempo indeterminato ha consentito di rendere più agevole la gestione flessibile delle tabelle di armamento delle navi.

Il costo complessivo del lavoro (comprendendo sia il personale navigante che quello amministrativo) è stato pari a 89,2 milioni di euro e presenta una flessione rispetto all'anno 2003 di 16,1 milioni di euro, pari al 15,29%. Nel 2003 il costo del lavoro fu infatti pari a 105,3, di cui 80,9 per Tirrenia e 24,4 per Adriatica.

La riduzione del costo del lavoro è da ascrivere per 2,9 milioni di euro ad incremento della produttività e per 13,2 milioni di euro all'estensione al settore cabotiero della navigazione dei benefici derivanti dalla Legge 30/98, più nota come Legge istitutiva del Registro internazionale. Tale estensione è avvenuta con il disposto emendativo della Legge n. 326/2003 mediante il quale tutte le navi effettuanti collegamenti marittimi oltre le 100 miglia marine – se iscritte al Registro internazionale – fruiscono di tale beneficio.

Vi è da osservare inoltre che il beneficio effettivo della Legge 30/98 comprende ulteriori 2,5 milioni di euro relativi alle navi dell'incorporata Adriatica che, svolgendo servizi di collegamento internazionale con l'Albania e la Croazia, godono di tale beneficio sin dal 1998.

Pertanto, il beneficio in termini di riduzione del costo del lavoro determinato dalla cennata Legge è stato pari a 15,7 milioni di euro, cui vanno sommati ulteriori sgravi previdenziali e crediti d'imposta per 11,8 milioni di euro.

È inoltre da sottolineare come la riduzione del costo del lavoro, al netto dei benefici della Legge 30/98, sia

stata realizzata nonostante l'onere del rinnovo dei contratti nazionali di lavoro che hanno determinato incrementi delle retribuzioni pari al 2,9%.

Nel corso dell'anno 2004 è continuato l'impegno della Società nel perseguire obiettivi di aggiornamento, riqualificazione e specializzazione del personale navigante e amministrativo. Sono state effettuate 6.344 ore di formazione per 300 dipendenti.

In particolare, per il personale navigante sono stati effettuati corsi per *ship security officer*, per *company security officer* e per personale con compiti connessi alla *security*, nonché corsi per verificatori ISM, per un totale di 5.536 ore rivolte a 239 dipendenti.

Al personale amministrativo sono stati erogati corsi di tipo tecnico; in particolare, il personale della direzione sistemi informativi ha partecipato a corsi di *business warehouse* nell'ambito del progetto SAP e di programmazione *java*, mentre il personale degli altri uffici amministrativi ha partecipato a corsi interni di perfezionamento dell'utilizzo del personal computer e della posta elettronica, per un totale di 808 ore di formazione rivolte a 61 partecipanti.

Nel mese di giugno 2003, la Società ha aderito al Fondo paritetico interprofessionale nazionale per la formazione continua per le imprese del terziario (For.Te), istituito a seguito di accordo interconfederale tra Confcommercio, Abi, Ania, Confetra e Cgil, Cisl, Uil e riconosciuto dal Ministero del Lavoro con Decreto del 31 ottobre 2002. Il fondo ha la finalità di promuovere e finanziare piani formativi, aziendali, territoriali, settoriali o individuali per i dipendenti delle imprese aderenti.

In data 31 gennaio 2005 Tirrenia ha formalizzato le richieste di finanziamento per n. 3 piani formativi per il personale navigante.

RELAZIONI INDUSTRIALI

L'applicazione della normativa sui benefici previsti dal Registro internazionale, ha comportato la sottoscrizione da parte della Tirrenia, assistita dalla Fedarlinea, e delle Organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL e UIL-Trasporti dei nulla-osta necessari all'ottenimento dell'iscrizione delle navi nel nuovo registro. Sono state complessivamente iscritte 34 unità.

Le Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative del settore marittimo, con accordo del 5/5/2004, hanno convenuto la costituzione di un apposito turno, denominato "turno navi ex-Adriatica", al quale è stato iscritto tutto il personale navigante in CRL e TP rilevato dalla Società Adriatica e che continuerà ad essere impiegato a bordo delle unità della flotta ex-Adriatica. Per i comandanti e i direttori di macchina in Regolamento organico è stata mantenuta l'iscrizione ad un ruolo separato.

Per effetto di tale intesa, per il personale iscritto nel turno di cui sopra continueranno a trovare applicazione i trattamenti normativi ed economici previsti dal CCNL, unitamente alla vigente contrattazione di 2° livello. È stato convenuto il passaggio del personale amministrativo della Società Adriatica nell'organico Tirrenia, con il mantenimento della sede di lavoro a Venezia e del contratto collettivo di lavoro.

È opportuno ricordare che, con accordo 25 maggio 2004, valutato idoneo dalla Commissione di garanzia,

è stata estesa ai trasporti per la Dalmazia, il Montenegro e l'Albania, la procedura per l'esercizio del diritto di sciopero ex *lege* 146/90. Sono stati ritenuti applicabili a tali servizi alcuni precetti minimi, precedentemente previsti solo per i collegamenti con le isole.

Nel dicembre 2004 è stata rinnovata la parte economica dei contratti collettivi nazionali di lavoro del personale navigante ed amministrativo per il biennio 2005-2006 per l'armamento pubblico e privato.

Tale rinnovo è stato sottoscritto da Fedarlinea e Confitarma, coerentemente al Protocollo interconfederale del luglio 2003 e da tutte le Organizzazioni sindacali del settore in un corretto clima di relazioni industriali, testimoniato dalla totale assenza di stati di agitazione. Nel corso dell'anno sono state registrate due sole iniziative di sciopero, coincidenti con gli scioperi generali del 26 marzo e del 30 novembre.

Nel corso dell'anno il contenzioso del lavoro, attestatosi su livelli di crescita fisiologica, ha visto un incremento delle vertenze incardinate da lavoratori destinatari di provvedimenti disciplinari assunti a seguito di infrazioni accertate.

Il filone di vertenze incardinate dai dipendenti interessati alla pronunzia di nullità delle intese pattizie del 9/10/2000, sia per quanto concerne i trasferimenti dai ruoli Tirrenia a quelli di Adriatica che con riguardo al passaggio di dipendenti nel turno specifico fuori convenzione e nel turno unico, ha visto il consolidarsi di un orientamento giurisprudenziale, volto al totale riconoscimento della validità degli accordi, con decisioni nel merito tutte favorevoli alla Società.

L'evoluzione futura del contenzioso del lavoro appare difficilmente prevedibile, stante la natura incidentale ed imponderabile di tale tipo di vertenze. Non si intravedono, tuttavia, spunti di particolare preoccupazione.

ORGANIZZAZIONE

Nel corso dell'anno 2004 è proseguita l'opera di revisione e formalizzazione delle procedure aziendali, in coerenza con l'introduzione di nuove procedure automatizzate e anche al fine di adempiere alle disposizioni contenute nel D.Lgs. 231/01 (Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica).

È stato pertanto costituito l'Organismo di vigilanza, previsto dalla citata normativa, preposto a vigilare sul modello di organizzazione, gestione e controllo approvato dal Consiglio di amministrazione e portato a conoscenza di tutto il personale dipendente, unitamente al codice etico, anche attraverso la rete *intranet* aziendale.

A seguito dell'incorporazione della Società Adriatica di Navigazione è stato necessario procedere a modifiche della struttura e ad una verifica delle funzioni svolte dagli enti aziendali. È stata creata a Venezia la "Divisione Adriatica".

Sono state avviate le procedure per la chiusura della biglietteria di Milano, che sarà concretizzata nel corso dei primi mesi del 2005.

SERVIZIO ELABORAZIONE DATI

Nel corso dell'anno il sistema SAP ha raggiunto un livello di funzionalità in linea con gli obiettivi prefissati. I primi mesi dell'anno sono stati caratterizzati dall'attività di consolidamento del sistema SAP avviato nel novembre del 2003 che, coinvolgendo tutte le aree aziendali ed in particolare l'area acquisti, ha richiesto un prolungamento dell'attività di messa a punto delle funzioni e dei processi, nonché ulteriori attività di formazione.

Nel corso dell'anno è stata avviata, a bordo delle navi, l'applicazione "richiesta di acquisto/ricezione merci" integrata con il SAP, completando così il ciclo acquisti.

È stato avviato inoltre il nuovo sistema di rilevazione presenze, integrato per tutte le Società del Gruppo.

Le agenzie di viaggio tedesche aderenti al Gruppo DER hanno iniziato ad effettuare prenotazioni e vendita di biglietti collegandosi direttamente al sistema informativo della Tirrenia.

È stata avviata la procedura di emissione di biglietti su carta comune a mezzo fax (*fax-ticketing*), utilizzabile da parte di tutti gli uffici viaggi.

Si è proceduto – in conseguenza dell'incorporazione di Adriatica – al recupero dei dati storici, delle anagrafiche e delle tabelle, nonché all'integrazione nella contabilità di tutte le operazioni effettuate dall'1 gennaio ed antecedenti al 1° settembre, data di effettiva operatività dell'incorporazione. Sono stati collegati al sistema informativo gli uffici di Venezia e i nuovi scali.

Sono state avviate le attività di test e di certificazione delle funzionalità del nuovo Sistema di *booking* passeggeri, che entrerà in funzione nel corso del corrente anno.

Sono stati inoltre avviati due nuovi progetti che vanno a completare il rifacimento del sistema informativo e precisamente il sistema di *booking* merci ed il *software* di gestione dei sistemi di bordo.

ESERCIZIO DELLA FLOTTA E SICUREZZA

L'anno appena concluso è stato contraddistinto da alcuni eventi significativi; il più importante dei quali è rappresentato dall'acquisizione in gestione ISM prima, ed in completa proprietà poi, delle unità provenienti dalla controllata Adriatica, a seguito della fusione per incorporazione.

L'acquisizione della gestione ISM, ovvero operativa di tali unità, in un breve lasso temporale, ha reso necessario un notevole impegno in relazione alle attività di certificazione e sicurezza, all'amministrazione degli equipaggi, nonché alla gestione dei contratti relativi alle spese portuali. Alla data del 1° settembre 2004 le navi acquisite erano sotto il completo controllo della Società, anche se taluni miglioramenti di carattere procedurale ed operativo sono ancora necessari.

Un'altra significativa attività dell'anno è stata quella connessa all'entrata in vigore, dal 1° luglio 2004, della normativa in materia di *security* (ovvero degli emendamenti 2002 alla normativa Solas '74), che ha com-

portato un notevole impegno per pervenire alla certificazione di conformità, nei tempi previsti dalla legge, di tutte le navi impegnate in viaggi internazionali, compresa la nave "Ichnusa" della controllata Saremar.

Sono continuate le attività di formazione e preparazione del personale, in particolare in tema della gestione a bordo e a terra della *security*.

In materia di politiche portuali va evidenziata l'attività di rinegoziazione di molti contratti con fornitori d'opera, che ha consentito, in termini economici, significativi risparmi per l'azienda.

RAPPORTI CON LE IMPRESE DEL GRUPPO FINTECNA

Nel corso dell'esercizio 2004 la Società ha effettuato significative operazioni commerciali e finanziarie con le Società controllate e con alcune altre imprese del Gruppo Fintecna.

Tali operazioni sono avvenute a condizioni normali di mercato.

Tirrenia ha svolto inoltre un'intensa attività di coordinamento finanziario delle Società controllate, dalla quale derivano saldi debitori e creditori che, in taluni casi, risultano consistenti. I crediti ed i debiti finanziari sono regolati a tassi di interesse in linea con i tassi di mercato.

Al 31 dicembre 2004 il Bilancio espone i seguenti saldi debitori e creditori nei confronti delle Società del Gruppo Fintecna (importi in migliaia di euro).

SALDI PATRIMONIALI AL 31/12/2004 CON FINTECNA E CON LE SOCIETÀ SULLE QUALI LA STESSA ESERCITA ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO

	ATTIVO			PASSIVO			CONTI D'ORDINE
	Crediti commerc.	Crediti finanziari	Totale crediti	Debiti commerc.	Debiti finanziari	Totale debiti	Garanzie/ impegni
FINTECNA S.p.A., Roma	–	–	–	–	60.445	60.445	–
CAREMAR S.p.A., Napoli	567	71	638	–	46	46	15.493
SAREMAR S.p.A., Cagliari	312	–	312	1	3.410	3.411	3.770
SIREMAR S.p.A., Palermo	1.076	35.636	36.712	2	–	2	43.979
TOREMAR S.p.A., Livorno	386	–	386	162	504	666	10.905
FINCANTIERI S.p.A., Trieste	497	–	497	6.543	7	6.550	11.362
ISOTTA FRASCHINI S.p.A., Bari	–	–	–	22	–	22	–

I saldi patrimoniali nei confronti della controllante Fintecna includono un debito di 60 milioni di euro, costituito da un finanziamento della durata di un anno erogato alla Società nel mese di ottobre del 2004.

Nei Conti d'ordine sono incluse le seguenti garanzie fidejussorie prestate nell'interesse delle Società controllate: Caremar (15.493), Saremar (3.770), Siremar (19.930), Toremar (129).

Nel Conto economico dell'esercizio 2004 sono state rilevate operazioni per gli ammontari appresso specificati (importi in migliaia di euro).

**RAPPORTI ECONOMICI INTERCORSI CON FINTECNA E CON LE SOCIETÀ
SULLE QUALI LA STESSA ESERCITA ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO**

RICAVI							
	Vendite di beni	Prestazioni di servizi	Altri proventi	Proventi finanziari	Totale ricavi		
FINTECNA S.p.A., Roma	–	–	–	–	–		
CAREMAR S.p.A., Napoli	4	117	922	–	1.043		
SAREMAR S.p.A., Cagliari	11	25	505	–	541		
SIREMAR S.p.A., Palermo	450	340	1.296	569	2.655		
TOREMAR S.p.A., Livorno	12	215	632	23	882		
FINCANTIERI S.p.A., Trieste	169	328	–	–	497		
ISOTTA FRASCHINI S.p.A., Bari	–	–	–	–	–		

COSTI							
	Acquisti di beni	Prestazioni di servizi	Godimento beni terzi	Oneri finanziari	Altri oneri	Totale costi	Acquisti per investimenti
FINTECNA S.p.A., Roma	–	58	–	337	–	395	–
CAREMAR S.p.A., Napoli	1	43	–	–	169	213	–
SAREMAR S.p.A., Cagliari	–	1	–	165	–	166	–
SIREMAR S.p.A., Palermo	459	–	819	3	–	1.281	–
TOREMAR S.p.A., Livorno	51	12	138	25	–	226	–
FINCANTIERI S.p.A., Trieste	121	1.577	–	2.473	–	4.171	226.988
ISOTTA FRASCHINI S.p.A., Bari	15	–	–	–	–	15	–

Gli altri proventi conseguiti con la Società controllata Siremar includono una plusvalenza di 549 mila euro generata dalla vendita dell'unità "Sansovino".

Gli acquisti per investimenti sono costituiti dalle rate contrattuali corrisposte a Fincantieri in relazione al progredire della costruzione di nuove navi.

La tabella dei saldi patrimoniali al 31 dicembre 2004 e la tabella dei rapporti economici intracorsi nell'esercizio non tengono conto dei dividendi delle Società controllate accertati per competenza.

ATTIVITÀ DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Come riferito precedentemente, nel corso dell'esercizio 2004 è stato formalizzato, con effetti contabili e fiscali dal 1° gennaio 2004, l'atto di fusione per incorporazione in Tirrenia di Navigazione S.p.A. di Adriatica di Navigazione S.p.A., con sede in Venezia, Società controllata, della quale Tirrenia possedeva l'intero pacchetto azionario.

La procedura avviata dalla Commissione Europea nei confronti dello Stato Italiano per presunti aiuti conferiti alle Società del Gruppo Tirrenia – che rimaneva ancora aperta per la Società Adriatica e per le quattro Società Regionali controllate – si è conclusa nel mese di marzo del 2004, con una decisione che ha confermato l'aderenza delle convenzioni che regolano lo svolgimento dei servizi pubblici di collegamento marittimo delle Società con la normativa comunitaria in materia di aiuti dello Stato.

Nell'anno 2004 l'attività delle Società controllate, a seguito del protrarsi della procedura europea che ha di fatto congelato l'approvazione da parte del Ministero competente del Piano quinquennale 2000/2004, è stata svolta sulla base degli assetti dei servizi approvati dalla Pubblica amministrazione.

Complessivamente, l'attività nautica delle quattro Società Regionali si è ridotta rispetto all'anno precedente in termini di viaggi effettuati (-1,9%) e di miglia percorse (-2,8%).

I dati globali di traffico evidenziano una contrazione del numero dei passeggeri trasportati (-4,1%) e delle auto al seguito dei passeggeri (-1,4%).

La riduzione dell'attività nautica e la contrazione del traffico passeggeri hanno riguardato tutte le Società, anche se sono risultati più significativi nella Caremar.

Relativamente al traffico di automezzi commerciali, le Società Regionali hanno manifestato nel complesso, in termini di metri lineari trasportati, una modesta crescita (+0,4%).

Nell'insieme, i noli conseguiti dalle Società Regionali espongono una diminuzione del 3,5%, riferibile all'andamento del traffico passeggeri.

I risultati di Bilancio delle Società Regionali sono tutti positivi e sono rimasti sostanzialmente stabili.

Nel prospetto che segue è riportato il risultato d'esercizio conseguito dalle quattro Società controllate, espresso in migliaia di euro, confrontato con il risultato dell'esercizio precedente.

RISULTATO DELL'ESERCIZIO

	2004	2003
CAREMAR S.p.A.	1.317	1.457
SAREMAR S.p.A.	623	563
SIREMAR S.p.A.	1.685	1.411
TOREMAR S.p.A.	1.136	1.233
Totale	4.761	4.664

Rispetto all'esercizio precedente, che evidenziava un risultato aggregato pari a 4.664, la somma dei risultati dell'esercizio 2004 è pari a 4.761.

Per quanto concerne l'andamento gestionale dell'anno 2005, non si prevedono, per le quattro Società Regionali, sostanziali variazioni rispetto all'esercizio 2004. Pertanto tale gestione è prevista chiudersi con risultati positivi.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Nei primi mesi dell'anno 2005 è stata ceduta ad un armatore estero l'unità mista "Arborea". È stato inoltre sottoscritto il contratto preliminare di vendita di un immobile sito in Venezia.

Nel periodo intercorrente dalla chiusura dell'esercizio non si sono verificati altri fatti di rilievo, ad eccezione di quelli segnalati nelle pagine precedenti della presente Relazione.

ALTRE INFORMAZIONI

Nel Bilancio al 31 dicembre 2003 dell'incorporata Adriatica è stato riferito dell'evoluzione di due vertenze in corso.

Per quanto concerne la restituzione degli sgravi contributivi concessi dal Governo italiano alle imprese di Venezia e di Chioggia nel periodo dal luglio 1994 al novembre 1997, la Società ha ricevuto cartelle esattoriali relative alla richiesta di restituzione di 8.819 migliaia di euro (importo comprensivo di interessi) da parte dell'INPS, l'ultima delle quali nell'esercizio 2004, ed ha peraltro ottenuto dal Giudice del lavoro competente i provvedimenti di sospensiva delle stesse, che verranno riesaminati nel maggio del 2005.

La Società aveva presentato ricorso, nell'esercizio 2000, dinanzi al Tribunale di primo grado del Lussemburgo avverso la relativa decisione della Commissione e la Commissione, dal canto suo, aveva sollevato eccezione di irricevibilità nei confronti di tutti i ricorrenti, inclusa Adriatica.

Non è stata ancora concessa alle parti l'opportunità di controbattere all'eccezione, né il Tribunale ha adottato alcuna determinazione in proposito.

A seguito degli opportuni contatti intercorsi negli esercizi precedenti e nell'esercizio 2004 con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, non si è ravvisato alcun effetto economico a carico dell'esercizio 2004, né di esercizi successivi, come conseguenza di dette iniziative.

Per quanto concerne l'ammenda inflitta dalla Commissione delle Comunità europee alla Società per la partecipazione ad un presunto cartello fra gli operatori di servizi di traghetto sulle tratte Italia-Grecia e riguardante le tariffe di trasporto delle merci, nel 2004 si è provveduto a pagare l'ammenda nella misura ridotta di 245.000 euro, oltre agli interessi. Il Tribunale di primo grado del Lussemburgo, con sentenza del dicembre 2003, nel confermare la decisione, aveva infatti stabilito una riduzione ad un quarto dell'ammenda inizialmente inflitta.

Contro quest'ultima sentenza è stato peraltro presentato ricorso davanti alla Corte di Giustizia delle Comunità europee nel mese di febbraio 2004.

La revisione contabile del Bilancio d'esercizio e del Bilancio consolidato è affidata alla PricewaterhouseCoopers S.p.A., come da incarico conferito alla stessa Società per il triennio 2003/2005 con delibera assembleare del 30 aprile 2003.

Anche il controllo contabile di cui alla lettera a) dell'art. 2409-ter del Codice Civile è stato affidato alla stessa PricewaterhouseCoopers S.p.A., con delibera assembleare del 28 aprile 2004.

Nel corso dell'esercizio non sono state effettuate attività di ricerca e sviluppo; non si è verificato il possesso né di azioni proprie né di azioni delle controllanti; non si è proceduto né ad acquisto né ad alienazione di azioni del tipo sopra descritto.

Sulla base di quanto al momento configurabile e tenuto conto dei rapporti in essere con la Pubblica amministrazione, l'esercizio 2005 dovrebbe presentare un risultato positivo.