

**SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE MARITTIMA ESERCENTI LINEE DI PREMINENTE
INTERESSE NAZIONALE: TIRRENIA SPA (incorporata Adriatica Spa)**

ESERCIZIO 2005

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PAGINA BIANCA

CONSIDERAZIONI GENERALI

Signori Azionisti,

il 2005 ha visto il varo del supertraghetto "Sharden", ultimo della serie delle cinque navi tipo "Bithia" prevista nel Piano di investimenti del quinquennio 2000/2004. Con tale unità si è completato il programma di rinnovamento della flotta Tirrenia, cui si sono aggiunti nel 2005, i lavori di ammodernamento del m/t "Domiziana" e l'avvio – quale ultima parte degli investimenti programmati – di quelli del m/t "Flaminia".

Pertanto, grazie agli sforzi compiuti in termini finanziari per nuovi investimenti (che, si ricorda, hanno riguardato anche significativi lavori di ammodernamento di altre tre unità tipo "Strada"), la Tirrenia, in un momento non privo di criticità, come si illustrerà di seguito, si trova ad avere, quale punto di forza, anche prospettico, una flotta giovane, competitiva e tecnologicamente avanzata, oltreché una struttura organizzativa ed un sistema informativo che stanno subendo profondi cambiamenti.

L'esercizio chiuso, ma anche l'inizio di quello corrente, è stato caratterizzato, inoltre, dall'impennata dei prezzi dei combustibili con la conseguente abnorme crescita dei costi per consumi. Si pensi, che rispetto all'esercizio 2004, i prezzi sono cresciuti in media di circa il 40% nel 2005. Tale fattore di rilevante incertezza si è andato ad aggiungere a quello dell'andamento del traffico. Infatti, il mercato in cui opera la Vostra Società è ormai contrassegnato da forti elementi concorrenziali, in particolare nel periodo dell'alta stagione in cui è aumentata l'offerta da parte delle altre compagnie, con l'immissione in linea, sulle direttrici di traffico più importanti per la Sardegna e la Sicilia, di nuovo naviglio. Parallelamente si va sempre più radicando, da parte di tali compagnie, una politica tariffaria molto spinta, con l'applicazione di prezzi fortemente differenziati in funzione dell'andamento del traffico, prevedendo iniziative promozionali che si concretizzano principalmente in una larga offerta di posti auto a costo simbolico nei giorni di minore afflusso turistico.

Un tale contesto di mercato penalizza la Società in termini di volumi di traffico acquisito, in quanto i vincoli tariffari derivanti dal regime di convenzione con lo Stato non consentono alla Tirrenia di avere la necessaria elasticità in materia di politica commerciale indispensabile per competere con le altre compagnie. In pratica, la Società opera in un regime di prezzi amministrati rigido (senza rilevanti differenziazioni nei prezzi) e con tempi di autorizzazione delle variazioni tariffarie proposte molto lunghi.

Ne è conseguita, pertanto, una flessione del traffico sulla media e lunga percorrenza che – depurata dell'effetto delle linee che sono state operative solo nella prima metà del 2004, in quanto abolite con il Decreto interministeriale che ha approvato la variante di Piano 2000/2004, e cioè la linea Ancona/Durazzo ed Ancona/Bar, nonché il prolungamento a Tunisi della linea Cagliari/Trapani – è stata del 4,4% per il traffico passeggeri e di circa il 2% per il traffico merci. Sulla riduzione del traffico, soprattutto merci, ha inciso inoltre, la minore attività nautica in conseguenza della mancata disponibilità del m/t "Florio" per i primi cinque mesi dell'anno, in quanto sottoposto a lavori di riparazione dopo l'incidente occorso allo stesso nel dicembre 2004.

Si ricorda, inoltre, che la Tirrenia, in termini di viaggi e di capacità di trasporto offerti, si è attenuta alle limitazioni ad essa poste dalla Commissione europea, che purtroppo ha eliminato anche quei pochi elementi di elasticità commerciale che vi erano in ordine all'attività da svolgere.

Per il 2006 non si prevede un significativo cambiamento nel quadro del mercato descritto sopra. Possiamo, però, sicuramente affermare che la politica di ammodernamento della flotta, avviata per tempo, consente oggi di limitare gli effetti negativi sul traffico delle politiche di prezzi applicate dalle altre compagnie. In proposito non si è mancato di richiedere all'Amministrazione di consentire una maggiore flessibilità del sistema tariffario adottato. Al momento, però, tale richiesta è ancora in fase di esame da parte degli organi pubblici competenti.

All'inizio del 2006, inoltre, è stata avviata una riorganizzazione dell'area commerciale finalizzata a rendere più incisivi ed efficaci i rapporti con gli operatori del settore (tour operators, uffici viaggio, agenti, ecc.), con l'istituzione di una figura avente il compito, tra l'altro, di assistere, in posizione di staff, l'Amministratore Delegato nella pianificazione strategica della flotta e delle politiche commerciali, nonché nel coordinamento dell'attività dei gruppi di vendita esterni anche essi specificamente costituiti con tale provvedimento.

Per quanto riguarda l'assetto dei servizi, nonostante l'ormai lungo tempo trascorso, non si è ancora concluso l'iter di approvazione, da parte dei Ministeri competenti, del Piano 2005/2008 relativo all'ultimo quadriennio della convenzione, presentato dalla Società nei termini di legge, nel settembre 2004. Pertanto la Società sta operando secondo gli assetti dei servizi già assentiti in precedenza, salvo alcune misure di razionalizzazione autorizzate dall'Amministrazione in via temporanea.

L'approvazione di detto Piano, nell'ultimo periodo, si sta protrando in conseguenza, anche e, soprattutto, delle recenti restrizioni alla spesa pubblica previste nella Legge finanziaria per il 2006, che presumibilmente determineranno una revisione dello stesso. A fronte, per il 2005, di uno stanziamento di fondi nel bilancio di previsione dello Stato di 212 milioni di euro (a valere per i servizi in convenzione dell'intero Gruppo), nella Legge finanziaria per il 2006 sono stati stanziati, per gli esercizi 2006/2007, 128 milioni di euro annui e, per l'esercizio 2008, 129 milioni di euro, con una riduzione, in termini percentuali, di circa il 40% (tutto ciò in presenza della nota crescita dei prezzi di mercato dei combustibili). Successivamente, viste le oggettive argomentazioni addotte dalla Vostra Società, il taglio previsto per il 2006, con l'approvazione del cosiddetto "Decreto Milleproroghe", è stato parzialmente ridotto di 50 milioni, avendo portato, per l'intero Gruppo, lo stanziamento a 178 milioni di euro.

Il completamento dell'iter di approvazione del Piano dei servizi nautici per il 2006/2008, tenuto conto delle ridotte disponibilità di risorse nel bilancio dello Stato, condiziona anche la stessa predisposizione in forma definitiva del Piano industriale, previsto dal Piano di riordino del settore, approvato dal CIPE nel 1998 (bloccato dall'avvio della procedura comunitaria, poi conclusasi nel 2004, a ridosso sostanzialmente della scadenza della convenzione).

Attualmente sono in corso valutazioni con gli organi ministeriali competenti per le integrazioni necessarie al Piano dei servizi per il triennio 2006/2008, al fine di contemperare le esigenze di contenimento della spesa pubblica con quelle connesse ai livelli occupazionali ed alla preservazione del valore economico-patrimoniale del Gruppo, in prospettiva della sua privatizzazione, conformemente a quanto previsto nel Piano di riordino del settore di cabotaggio pubblico.

Nel Bilancio in esame sono stati prudenzialmente rilevati gli oneri straordinari connessi all'opportunità di at-

tivare, comunque, un esodo volontario incentivato del personale, in relazione al graduale riassetto dei servizi marittimi che si rende necessario.

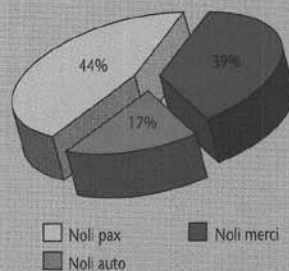
Relativamente al corrispettivo per obblighi di servizio pubblico per il 2005, i fattori di mercato sopra evidenziati, relativi in particolare alla lievitazione del costo delle forniture di combustibili, ne hanno determinato la crescita da 71,2 milioni di euro del 2004 a 81,9 milioni di euro. Vi è stato, quindi, un incremento del corrispettivo di 10,7 milioni di euro. Di contro, il solo aumento dei costi per consumi è stato di circa 16,3 milioni di euro. Pertanto, in assenza di tale variazione nei consumi (legata a fattori esterni di carattere internazionale), vi sarebbe stato un recupero complessivo di circa 6 milioni di euro, ottenuto grazie ad un attento controllo dei costi aziendali e ad una efficiente gestione dei servizi che hanno dato luogo a risparmi di spesa, tra l'altro, nell'ambito della gestione del personale e dei servizi portuali, cui si sono aggiunti anche recuperi sul versante dei ricavi, con l'introduzione di specifiche addizionali tariffarie a parziale copertura dei maggiori costi per consumi e per altri servizi operativi.

Detto corrispettivo, peraltro, escludendo le partite non legate allo svolgimento dei servizi nautici, si riduce a 49,8 milioni. Infatti, deducendo dall'importo di 81,9 milioni la remunerazione dei capitali investiti dall'azionista (milioni 7,8), le agevolazioni tariffarie applicate a particolari utenti, tra cui essenzialmente i residenti (milio-

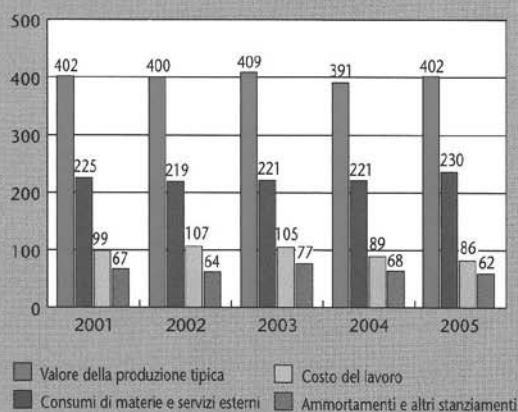
Composizione del valore della produzione (eserc. 2005)



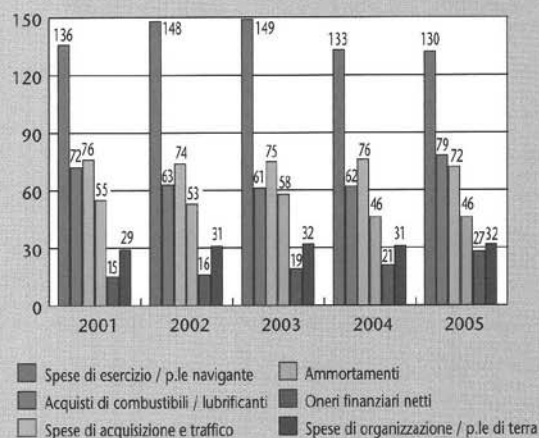
Composizione dei noli (eserc. 2005)



Risultati reddituali (mil. euro)



Rappresentazione dei costi per tipologia (mil. euro)



ni 24,3), le imposte connesse ai relativi servizi (di ammontare non significativo, per effetto dei benefici collegati alle navi iscritte nel registro internazionale), si perviene, appunto, al valore netto di 49,8 milioni di euro.

In ordine ai costi operativi aziendali si ricorda che, gestendo una rete di collegamenti marittimi a carattere continuativo, non modificabile per cause contingenti, come invece può fare il restante armamento, la Società è contraddistinta da una struttura della spesa con caratteristiche di notevole rigidità.

Pur in presenza di tale condizionamento, è continuata la politica aziendale di attento controllo dei costi, allo scopo di limitare la misura della compensazione spettante a fronte degli obblighi del servizio pubblico prestato, tramite una costante attività di selezione e monitoraggio della spesa in tutti i settori aziendali, nonché per mezzo di iniziative di carattere organizzativo.

A tale proposito si ricordano la standardizzazione di alcune procedure di Gruppo, l'unificazione degli acquisti, la creazione di *services* e le azioni finalizzate a cogliere tutte le possibili sinergie, accrescendo la produttività aziendale. Anche la fusione per incorporazione della Società Adriatica in Tirrenia, avvenuta il 1° settembre 2004, ha potuto dispiegare, sull'intero esercizio in esame, tutti i suoi effetti positivi, in termini di riduzione di costi e di maggiore efficienza operativa. Per di più, nell'ambito della riorganizzazione di alcune funzioni aziendali avviata a dicembre scorso, è stata resa ancora più stringente l'attività di verifica a bordo e negli scali, con l'istituzione di un servizio di sorveglianza delle condizioni tecniche della flotta, nonché affidando ad un dirigente la funzione di curare la risoluzione delle problematiche operative di bordo, tramite periodiche visite sulle navi, ed infine con la nomina di un responsabile per l'attività di gestione e controllo di tutti gli uffici periferici della Società.

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

A tale proposito si segnala la riduzione del costo del personale di circa il 4%. Infatti, i costi del personale navigante hanno beneficiato sia della riduzione del numero di marittimi impiegati – in relazione alla riorganizzazione degli assetti nautici collegata alla piena attuazione, nell'esercizio in esame, della variante di Piano 2000/2004, oltreché per l'intervento deciso dalla Vostra Società finalizzato ad allineare, quanto più possibile, le tabelle d'esercizio alle effettive esigenze della gestione della nave in bassa stagione – sia, inoltre, per effetto di accordi, meno onerosi, di secondo livello che hanno interessato in particolare la linea Livorno/Cagliari. La riduzione dei costi ha interessato pure il settore amministrativo, in conseguenza della diminuzione del personale impiegato.

Particolare attenzione, inoltre, è stata posta per ottenere dei risparmi di spesa in fase di rinegoziazione dei contratti con le compagnie portuali, nonché degli accordi riguardanti l'acquisizione del traffico.

Un miglioramento è stato segnato anche nella situazione finanziaria dell'azienda. A fine 2005 l'indebitamento finanziario netto complessivo si è ridotto di 54,6 milioni di euro (-6,2%), passando da 876,0 a fine 2004, a 821,4 milioni di euro. Infatti, il cash flow generato dalla gestione caratteristica, nonché i flussi finanziari per vendita di cespiti (costituiti da un immobile non più strumentale, sito a Venezia, nonché – nell'ambito dei piani di dismissione autorizzati dall'Amministrazione – da quattro unità navali, di cui una ceduta alla controllata Siremar) sono stati superiori agli investimenti effettuati nell'anno, consen-

tendo di coprire i flussi finanziari negativi da attività di finanziamento (rimborso/accensione di mutui). La situazione finanziaria è destinata a migliorare ulteriormente in futuro, avendo la Società, come detto in precedenza, sostanzialmente completato gli investimenti di rinnovamento della flotta ed essendo in corso il piano di dismissione delle unità navali non più funzionali all'attività svolta.

Nel complesso la flotta della Società risulta costituita a fine 2005 da quindici traghetti misti, nove traghetti tutto-merci, cinque navi veloci, due unità veloci monostab e due aliscafi. La vita media della flotta mista più rappresentativa, tenuto conto degli interventi di ringiovanimento, si approssima a circa sette anni ed è fra le più basse in Europa nel settore traghetti.

Si evidenzia, inoltre, l'intensa attività svolta al fine di consolidare una parte dell'indebitamento a breve, nonché di spostare a tasso fisso una parte dell'esposizione attualmente posizionata sul quello variabile, in modo da ridurre il rischio connesso ad un probabile aumento dei tassi di interesse. Tale attività, infatti, ha dato luogo, a dicembre scorso, alla stipula ed erogazione di un nuovo mutuo della durata di 10 anni, di circa 39,3 milioni di euro, nonché, ad inizio 2006, alla sottoscrizione di un contratto di *extension swap* con la banca Nomura per un valore di 150 milioni di euro. Gli effetti positivi di tali operazioni sull'indebitamento a breve saranno maggiormente evidenti nel 2006. A fine 2005, comunque, tale grandezza finanziaria, pari a 313,2 milioni di euro, si presenta in linea con il 2004, grazie proprio all'accensione del finanziamento di 39,3 milioni che ha consentito di compensare in parte i rimborsi di mutui.

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 ha portato, nel corso dello scorso mese di ottobre, all'avvio del nuovo sistema di *booking* passeggeri e, ad inizio del 2006, di quello merci. Inoltre è stata completata la revisione delle procedure aziendali per una piena rispondenza delle stesse a quanto previsto dal D.Lgs. 231/01.

Infine, nello scorso dicembre, è stata varata una riorganizzazione di alcune importanti funzioni aziendali. Essa ha interessato in particolare, come già riferito in precedenza, la direzione commerciale, nonché quella tecnica e di esercizio flotta. Tale riorganizzazione consentirà, alle rispettive direzioni, di svolgere una attività ancora più incisiva sia nell'acquisizione del traffico, ampliando i rapporti con gli operatori commerciali che agiscono sul mercato, sia nel monitoraggio delle spese operative d'esercizio (quali le spese di manutenzione e portuali).

L'attività convenzionata di trasporto marittimo locale delle Società controllate Caremar, Saremar, Siremar e Toremar è avvenuta regolarmente nel corso del 2005, come meglio specificato nel prosieguo.

Uguualmente vi è stato un andamento regolare della gestione per le iniziative imprenditoriali avviate in *partnership* dalla Vostra Società negli anni precedenti, finalizzate allo svolgimento, al di fuori del rapporto di convenzione con lo Stato, di alcune attività, in modo tale da migliorare la redditività aziendale e specializzare determinate funzioni attraverso *partners* di settore. Ci si riferisce, in particolare, alla Società Terminal Traghetti Napoli S.r.l., che svolge attività di terminalista all'interno del porto di Napoli, ed alla Società Tirrenia Eurocatering S.p.A., che gestisce il catering di bordo.

MERCATO ED ATTIVITÀ SOCIALE

Rispetto al precedente esercizio, l'attività nautica nell'anno 2005 ha registrato una contrazione di circa il 6,8% in termini di viaggi e di circa il 7,7% in termini di miglia percorse.

Il numero dei passeggeri trasportati ed il numero delle auto al seguito dei passeggeri si sono ridotti rispettivamente del 6,1% e del 6,8%.

Il traffico di automezzi commerciali ha manifestato, in termini di metri lineari trasportati, un calo di circa il 2,2%.

I noli conseguiti mostrano invece, nel complesso, una sostanziale stabilità (+0,8%).

Nel corso dell'anno 2005 l'attività è stata esercitata sulle linee indicate nelle tabelle che seguono.

LINEE PASSEGGERI

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

LINEE MERCI

Livorno-Cagliari	Trisettimanale
Civitavecchia-Cagliari	Settimanale in alta stagione
Napoli-Cagliari	Settimanale/bisettimanale
Genova-Cagliari	Quadrissettimanale
Genova-Termini Imerese	Quadrissettimanale
Livorno-Catania	Bisettimanale
Venezia-Catania	Settimanale/bisettimanale
Ravenna-Catania	Trisettimanale/quadrissettimanale

FLOTTA

Al 31.12.2005 la flotta di proprietà sociale era costituita da 33 unità, per un totale di 563.552 tonnellate di stazza lorda.

FLOTTA	NUMERO	TSL
Navi traghetto miste	15	385.162
Navi veloci	5	48.907
Monostab e aliscafi	4	1.179
Navi traghetto tutto-merci	9	128.304
Totale	33	563.552

L'evidenza dettagliata della composizione della flotta di proprietà è riportata in "Allegato".

Nel corso dell'anno 2005 è entrata in flotta la nuova costruzione "Sharden", traghetto misto che ha affiancato l'unità gemella "Nuraghes" sulla linea Civitavecchia/Olbia. Sono stati inoltre completati i lavori di ammodernamento delle aree alberghiere dell'unità "Domiziana", che si è aggiunta alle navi "Clodia", "Aurelia" e "Nomentana", già fatte oggetto negli ultimi anni di più radicali lavori di ristrutturazione.

Sono state vendute nel corso dell'anno l'unità mista "Arborea" (nel mese di gennaio), ed i traghetti tutto-merci "Campania" e "Canaletto" (dicembre). È stato inoltre trasferito alla controllata Siremar il traghetto misto "Laurana" (agosto). Al 31 dicembre 2005 risultava presa in noleggio l'unità "Isola di Capraia", di proprietà della controllata Toremar, impiegata sulle linee con le isole Tremiti.

Alla stessa data, l'aliscafo "Monte Gargano" risultava noleggiato alla controllata Caremar.

RAPPORTI DI CONVENZIONE CON LO STATO

I servizi di trasporto marittimo di cui agli obblighi di convenzione, nelle more dell'approvazione del Piano per il periodo 2005/2008, sono stati svolti in conformità a quanto previsto dal Piano quinquennale 2000/2004 e relativa variante, approvati rispettivamente in data 20 settembre 2001 e 9 marzo 2004, salvo alcune rimodulazioni autorizzate temporaneamente.

Il corrispettivo per i servizi di convenzione svolti nell'esercizio è stato determinato in circa 81,8 milioni di euro. I rapporti patrimoniali con lo Stato per corrispettivi a fronte degli obblighi di servizio pubblico esprimevano al 31 dicembre 2005 un saldo a favore della Società pari a circa 24,0 milioni di euro.

GESTIONE DEL PERSONALE

In seguito all'entrata in esercizio delle nuove unità "Nuraghes" e "Sharden", caratterizzate da un'elevata velocità ed un'alta capacità di trasporto, è stata ottimizzata la gestione della linea Civitavecchia/Olbia ed

è stato possibile, in alta stagione, incrementare i viaggi fino a tre corse giornaliere di andata e ritorno. Il precedente assetto prevedeva l'utilizzo di quattro navi (due unità miste, una nave veloce tipo "Aries" e due unità tutto-merci). L'impiego di circa 40 unità lavorative medie annue in meno, derivato dal nuovo assetto, ha ridotto di circa il 20% il costo del lavoro della linea.

La stipula di un accordo sindacale di secondo livello ha consentito di ridurre il costo del lavoro (di circa il 27%) anche sulla linea tutto-merci Livorno/Cagliari.

In generale, con il completamento del piano di ammodernamento della flotta ed anche grazie alle sinergie derivate dall'incorporazione della Società Adriatica avvenuta nell'anno 2004, il numero medio dei marittimi retribuiti è diminuito di circa 108 unità rispetto all'anno precedente ed il costo del lavoro ha evidenziato nel complesso una contrazione di circa il 4%.

Alla data del 31 dicembre 2005 il personale navigante era costituito da 1.434 unità con contratto a tempo indeterminato (di contro alle 1.514 risultanti al 31 dicembre 2004) e 331 unità con contratto a tempo determinato (di contro alle 321 risultanti al 31 dicembre 2004).

Il personale amministrativo al 31 dicembre 2005 era costituito da 371 unità con contratto a tempo indeterminato, di contro alle 395 unità risultanti alla stessa data dell'anno precedente.

La consistenza complessiva del personale inquadrato con contratto a tempo indeterminato al 31 dicembre 2005 risultava pertanto pari a 1.805 unità, con un saldo netto di 104 unità in meno rispetto all'anno precedente.

Il costo complessivo del lavoro è stato pari a 85,6 milioni di euro e presenta una flessione rispetto al precedente esercizio di 3,6 milioni di euro, pari a circa il 4,0%. Va tenuto presente che le retribuzioni nel corso dell'anno sono aumentate mediamente del 2,7%.

Nel corso del 2005 è continuata l'attività di aggiornamento e riqualificazione del personale navigante ed amministrativo, anche in collaborazione con il For.Te. (Fondo paritetico interprofessionale nazionale per la formazione continua per le imprese del terziario) e con la Regione Campania. In totale, è stata erogata formazione a 802 dipendenti per complessive 52.480 ore.

Per quanto riguarda il personale marittimo, sono state erogate 42.928 ore di formazione a favore di 554 marittimi. In materia di sicurezza sono stati effettuati corsi di utilizzo e manutenzione mezzi collettivi di salvataggio e sistemi di ammaino, *medical care*, MABEV, GMDSS GOC, ARPA *bridge teamwork*, SAR e *ship security officer*. Sono stati svolti corsi per sviluppare la conoscenza, manutenzione e conduzione dei motori principali e dei gruppi elettrogeni, degli impianti di automazione e degli impianti frigoriferi e di condizionamento. Sono stati avviati inoltre corsi di formazione alberghiera per il personale di camera e cucina che si concluderanno nei primi mesi del 2006.

Per quanto riguarda il personale amministrativo, sono state erogate complessivamente 9.552 ore di formazione, rivolte a 248 dipendenti. Sono stati effettuati corsi di gestione delle emergenze, spegnimento incendi e pronto soccorso, di *company officer* e *port facility officer*, di sicurezza del lavoro, nonché corsi di formazione informatica.

Inoltre, nel corso dell'anno sono stati organizzati alcuni *stages* per laureati, diplomati e studenti.

RELAZIONI INDUSTRIALI

Nell'anno 2005 le relazioni industriali si sono svolte nel clima di correttezza che contraddistingue i rapporti tra la Società e le controparti sindacali e non sono state registrate rilevanti iniziative di sciopero, tranne quella del 25 novembre 2005, riconducibile allo sciopero generale contro la manovra economica del Governo indetto dalle Segreterie nazionali delle principali Confederazioni sindacali. Altre iniziative di sciopero, proclamate da Organizzazioni non confederali, non hanno avuto alcun riflesso sull'attività dell'azienda, per mancanza di adesioni da parte del personale.

Per quanto concerne le intese sottoscritte nel corso dell'anno, va segnalato l'accordo del 24 maggio 2005, riguardante l'effettuazione, nel periodo di alta stagione, di ulteriori corse giornaliere sulla linea Civitavecchia/Olbia. Tale intesa è stata successivamente integrata dall'accordo del 4 luglio 2005, con il quale è stata definita la rotazione, nel periodo estivo, delle cinque unità del tipo "Bithia" sulle linee Civitavecchia/Olbia, Genova/Porto Torres e Genova/Olbia.

La consistenza numerica degli equipaggi è stata riparametrata sulla base delle previsioni di traffico sulla citata linea Civitavecchia/Olbia ed al personale effettivamente imbarcato è stato riconosciuto il trattamento economico e normativo previsto dalla vigente contrattazione nazionale e di secondo livello.

Con il D.Lgs. 27 maggio 2005 n. 108 è stata data attuazione nel nostro ordinamento alla Direttiva n. 99/63/CE relativa all'accordo sull'orario di lavoro della gente di mare concluso dall'Associazione armatori della Comunità Europea (ECSA) e dalla Federazione dei Sindacati dei Trasportatori dell'Unione Europea (FST). Tale provvedimento ha innovato sostanzialmente il quadro normativo in materia di orario di lavoro del settore marittimo, sottraendo alle parti sociali l'individuazione dei casi nei quali è possibile derogare ai limiti massimi di lavoro o minimi di riposo e introducendo un sistema autorizzativo affidato al Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La pratica attuazione del nuovo regime derogatorio ha mostrato immediatamente numerosi elementi di criticità per le imprese di navigazione e la Fedarlinea, congiuntamente alla Confitarma, ha provveduto a segnalare ai competenti Dicasteri le difficoltà applicative della citata normativa. In attesa di un'auspicata modifica normativa, sono state intraprese iniziative presso la competente Direzione generale della tutela delle condizioni del lavoro del Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali, tese ad individuare soluzioni amministrative utili a garantire l'operatività della Società.

ORGANIZZAZIONE

È stata completata la revisione delle procedure interne, in coerenza con l'introduzione del nuovo sistema informativo aziendale e anche al fine di adempiere ai dettami del D.Lgs. 231/01 in materia di disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche. Sono state formalizzate complessivamente circa cinquanta procedure.

Nel corso dell'anno sono stati aboliti gli uffici di Milano e di Napoli-Porto.

Sono state inoltre attuate le modifiche strutturali necessarie a monitorare accuratamente la gestione dei crediti commerciali verso i caricatori ed è stato creato il Servizio di sorveglianza tecnica della flotta, per verificare, in maniera continuativa e programmata, lo stato di manutenzione delle navi relativamente alle sezioni coperta e macchina.

Inoltre, sono stati istituiti il Comitato di coordinamento delle emergenze ed il Comitato di gestione della movimentazione del personale navigante.

Nel mese di dicembre è stata emanata una ristrutturazione delle funzioni aziendali, con decorrenza dal 1° gennaio 2006, finalizzata ad aumentare l'efficienza delle unità organizzative. In particolare, è stata modificata la struttura dell'area commerciale, al fine di rendere più efficace l'attività di acquisizione di passeggeri e di merci e di migliorare il coordinamento dell'attività degli uffici periferici di scalo.

SISTEMI E TECNOLOGIE INFORMATICHE

Le attività dell'anno 2005 sono state prevalentemente orientate al completamento della migrazione delle applicazioni e dei sistemi da *mainframe* a *server*.

Per quanto riguarda l'infrastruttura, sono stati installati e resi operativi tutti i *server* a supporto della gestione delle nuove applicazioni; è stato completato il network di trasmissione dati e sono stati avviati i sistemi di monitoraggio.

È stato completato il rifacimento di numerose applicazioni, tra le quali quella per la movimentazione del personale marittimo, che sono state migrate su *server*.

È stata inoltre completata l'informatizzazione delle navi, con l'automazione del giornale di macchina ed è stata migliorata la trasmissione dei dati bordo-terra.

La più importante delle nuove realizzazioni è stato il sistema di *booking* passeggeri, avviato alla fine di ottobre. Il nuovo sistema, che ha sostituito il vecchio sistema *mainframe*, è stato sviluppato con strumenti moderni per rispondere adeguatamente alle nuove esigenze del mercato. La versatilità che lo caratterizza lo rende di semplice utilizzo sia per i clienti privati, che possono prenotare ed acquistare via internet, che per le agenzie di viaggio. Sono state realizzate maschere semplificate ed auto-esplicative oltre che nuove funzioni quali il *print-ticket*, cioè il biglietto stampato su carta comune. Nel prossimo futuro le agenzie potranno collegarsi al sistema di *booking* anche utilizzando la rete internet.

Infine, è proseguito lo sviluppo del nuovo sistema per la gestione delle attività alberghiere di bordo ed è stata completata la fase di test del nuovo *booking* merci.

ESERCIZIO DELLA FLOTTA E SICUREZZA

Nel corso dell'anno 2005 la Società ha conseguito la certificazione di *security* ai sensi del Reg. n. 725/04/CE. Al fine di ottemperare alla normativa si è provveduto alla formazione e alla certificazione degli equipaggi per tutti i gradi e funzioni.

Nello stesso tempo sono stati redatti i piani di *security* dei terminal di Porto Torres e di Termini Imerese ed è stata svolta l'attività di formazione dei *port facility security officers* negli scali.

Si è inoltre fornito il necessario supporto alle controllate Siremar e Toremar nella preparazione della documentazione di *security* e nelle attività di formazione degli equipaggi.

È stato assicurato un continuo flusso informativo-documentale verso le Società Regionali relativamente alle attività di *safety* e di *security* e per le recenti normative emanate in materia di igiene e sicurezza del lavoro a bordo.

È stata inoltre rinnovata, dopo le visite della Commissione guidata dalla Capitaneria di porto di Napoli, la certificazione di rispondenza della Società all'ISM Code.

Sono stati conclusi nuovi e più vantaggiosi accordi con imprese e fornitori di servizi portuali. Nell'ambito di tali contrattazioni si è dovuto affrontare, contenendone al massimo i costi di gestione, le nuove problematiche connesse alla gestione della *security* portuale.

RAPPORTI CON LE IMPRESE DEL GRUPPO FINTECNA

Nel corso dell'esercizio 2005 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 significativi. I crediti e i debiti finanziari sono regolati a tassi di interesse in linea con i tassi di mercato.

Al 31 dicembre 2005 il Bilancio esponeva i seguenti saldi debitori e creditori nei confronti delle Società del Gruppo Fintecna (importi in migliaia di euro).

SALDI PATRIMONIALI AL 31/12/2005 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	–	–	–	–	62.498	62.498	–
CAREMAR S.p.A., Napoli	556	–	556	48	24.556	24.604	15.247
SAREMAR S.p.A., Cagliari	314	–	314	–	15.700	15.700	2.221
SIREMAR S.p.A., Palermo	795	1.910	2.705	–	15	15	22.088
TOREMAR S.p.A., Livorno	382	–	382	–	10.836	10.836	10.464
FINCANTIERI S.p.A., Trieste	–	–	–	40	–	40	–

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 e rinnovato alla scadenza.

Nei Conti d'ordine sono incluse le seguenti garanzie fidejussorie prestate nell'interesse delle Società controllate: Caremar (15.247), Saremar (2.221), Siremar (22.088), Toremar (129).

Nel Conto economico dell'esercizio 2005 sono state rilevate operazioni per gli ammontari appresso specificati (importi in migliaia di euro).

RAPPORTI ECONOMICI INTERCORSI NELL'ESERCIZIO 2005 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	–	112	932	31	1.075
SAREMAR S.p.A., Cagliari	–	21	508	–	529
SIREMAR S.p.A., Palermo	514	2.086	1.201	781	4.582
TOREMAR S.p.A., Livorno	11	116	624	21	772
FINCANTIERI S.p.A., Trieste	131	–	–	–	131

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	–	1.995	–	2.053	–
CAREMAR S.p.A., Napoli	–	48	–	316	–	364	–
SAREMAR S.p.A., Cagliari	–	–	–	330	–	330	–
SIREMAR S.p.A., Palermo	342	16	477	26	–	861	–
TOREMAR S.p.A., Livorno	26	3	390	41	–	460	–
FINCANTIERI S.p.A., Trieste	59	2.066	–	–	(189)	1.936	11.362

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

La tabella dei saldi patrimoniali al 31 dicembre 2005 e la tabella dei rapporti economici intracorsi nell'esercizio non tengono conto dei dividendi accertati per maturazione con riferimento agli utili realizzati dalle Società controllate Caremar (1.252), Saremar (577) e Toremar (1.070).

ATTIVITÀ DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

L'attività nautica delle quattro Società Regionali è rimasta sostanzialmente costante in termini di viaggi effettuati (-0,4%) e di miglia percorse (+0,6%).

Anche i dati di traffico evidenziano una complessiva stabilità nel numero dei passeggeri (+0,4%), delle auto al seguito dei passeggeri (+0,8%) e degli automezzi commerciali trasportati (+0,4%).

Nell'insieme, l'andamento dei noli conseguiti dalle Società Regionali risulta sostanzialmente stabile.

I risultati del bilancio d'esercizio delle Società Regionali sono tutti positivi, anche se presentano una modesta flessione.

Nel prospetto che segue è rappresentato il risultato d'esercizio conseguito da ciascuna delle quattro Società controllate, espresso in migliaia di euro, confrontato con il risultato conseguito nell'anno precedente.

RISULTATO DELL'ESERCIZIO		
	2005	2004
CAREMAR S.p.A.	1.252	1.317
SAREMAR S.p.A.	578	623
SIREMAR S.p.A.	1.371	1.685
TOREMAR S.p.A.	1.069	1.136
Totale	4.270	4.761

Rispetto all'esercizio precedente, che evidenziava un risultato aggregato pari a 4.761, la somma dei risultati dell'esercizio 2005 è pari a 4.270.

Per quanto concerne l'andamento gestionale dell'anno 2006, non si prevedono, per le quattro Società Regionali, sostanziali variazioni rispetto all'esercizio 2005. Pertanto tale gestione è prevista chiudersi con risultati positivi.

CONTENZIOSO

Nel Bilancio al 31 dicembre 2004 è stato riferito in merito a due vertenze in corso, insorte in capo alla incorporata Adriatica.

La prima riguarda il procedimento promosso presso il Tribunale di primo grado del Lussemburgo avverso la decisione del 25 novembre 1999 della Commissione europea che aveva dichiarato incompatibili con il mercato comune gli sgravi contributivi concessi dal Governo italiano alle imprese di Venezia negli anni 1995/1997. In data 21 marzo 2005 il Tribunale ha comunicato alla Società l'ammissione del ricorso presentato, che è peraltro sospeso in attesa dell'esame da parte del Tribunale stesso di quattro "cause pilota".

Al fine di procedere al recupero di detti sgravi, l'INPS aveva fatto pervenire alla Società Adriatica cartelle esattoriali per un importo, comprensivo di interessi, pari a 8.819 migliaia di euro, contro le quali era stata presentata opposizione nella competente sede giudiziaria. Nel mese di giugno del 2005, il procedimento giudiziale è stato sospeso in attesa della pronuncia del Tribunale del Lussemburgo in merito al ricorso avverso la decisione della Commissione europea. L'INPS ha proposto impugnazione contro l'ordinanza di sospensione dinanzi alla Corte di Cassazione.

Alla luce anche della corrispondenza intercorsa con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti non si è ravvisato alcun effetto economico a carico dell'esercizio 2005, né di esercizi successivi, come conseguenza di dette iniziative, in quanto l'onere che dovesse rinvenire è riconducibile alla gestione dei servizi di convenzione.

La seconda vertenza riguarda invece l'ammenda inflitta dalla Commissione europea alla Società Adriatica per la partecipazione ad un presunto cartello fra gli armatori sulle tratte Italia/Grecia. La Società nel corso del-

l'anno 2004 ha pagato l'ammenda, definita in 245 migliaia di euro, depositando nel contempo un ricorso presso la Corte di giustizia delle Comunità europee. Il procedimento è ancora in corso e non vi sono indicazioni circa i tempi di conclusione dello stesso.

ALTRE INFORMAZIONI

Nel corso dell'anno si è provveduto ad ottemperare a quanto stabilito dal D.Lgs. 196/2003 in materia di tutela dei dati personali (*data-privacy*). Sono state definite misure per la gestione ed il trattamento elettronico dei dati personali e per la sicurezza informatica. Sono stati adeguati i sistemi e le infrastrutture e sono state adottate procedure di controllo. È stata inoltre fornita la necessaria informazione al personale ed è stato redatto un manuale contenente le "Regole di sicurezza informatica", disponibile nella rete intranet. La Società non gestisce o tratta con strumenti elettronici dati sensibili o giudiziari e pertanto non è tenuta alla redazione del "documento programmatico sulla sicurezza".

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.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Come riferito nella prima parte della presente Relazione, la Legge finanziaria per il 2006 ha ridotto gli stanziamenti nel bilancio di previsione dello Stato a valere per i servizi di convenzione. Sono in corso di definizione gli interventi che dovranno essere apportati al piano degli assetti, con l'obiettivo di limitare le ricadute in termini di servizi svolti e, conseguentemente, di livelli occupazionali.

Nel mese di gennaio del 2006 è stato stipulato un contratto di extension swap con la banca Nomura, finalizzato al consolidamento di una parte dell'indebitamento a breve (150 milioni di euro) ed alla riduzione del rischio di un aumento dei tassi; tale operazione, a tasso fisso, prevede un ammortamento a rata costante del debito in cinque anni.

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.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Sulla base di quanto al momento prefigurabile e tenuto conto dei rapporti in essere con la Pubblica amministrazione, l'esercizio 2006 dovrebbe presentare un risultato positivo, indipendentemente dalle problematiche di cui al paragrafo precedente.