

LINEE MERCI

Livorno-Cagliari	tri/quadrisettimanale
Civitavecchia-Cagliari	secondo esigenze
Cagliari-Napoli	settimanale/bisettimanale
Genova-Cagliari	quadri/pentasettimanale
Civitavecchia-Olbia	secondo esigenze
Genova-Porto Torres	secondo esigenze
Napoli-Palermo	esasettimanale
Livorno-Catania	tri/quadrisettimanale

FLOTTA SOCIALE

Al 31 dicembre 1995 la flotta di proprietà sociale aveva la seguente consistenza:

	numero	tsl
unità veloci	2	6.739
navi traghetto miste	18	237.618
navi traghetto tutto-merci	7	68.152
Totale navi	27	312.509

con la seguente composizione:

NAVI MISTE	tsl	NAVI TUTTO MERCI	tsl
Arborea	11.324	Calabria	6.780
Aurelia	14.834	Campania	6.226
Boccaccio (*)	11.779	Lazio (*)	14.398
Capo Carbonara	12.167	Puglia (*)	14.398
Capo Sandalo (*)	17.961	Sardegna	6.780
Capo Spartivento (*)	17.961	Sicilia	6.780
Caralis	11.315	Toscana (*)	12.790
Carducci (*)	11.779		
Clodia	14.834		
Domiziana	12.523	UNITÀ VELOCI	tsl
Emilia	12.523		
Flaminia	12.523	Guizzo (*)	3.439
Manzoni (*)	11.779	Scatto (*)	3.300
Nomentana	14.834		
Pascoli (*)	11.779		
Petrarca (*)	11.779		
Torres (*)	18.702		
Verga	7.222	(*) stazza internazionale.	

Nel corso del 1995 è entrato in esercizio il m/traghetto tutto-merci Puglia.

RAPPORTI CON LO STATO - PROGRAMMA QUINQUENNALE 1995/1999

Nell'anno 1995 l'assetto dei servizi è stato svolto in conformità a quanto previsto dal programma quinquennale 1995/1999, che attualmente è in attesa di approvazione del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, per la parte autorizzata con decreto interministeriale del 3.5.1995.

Secondo quanto ipotizzato in tale programma, nel mese di dicembre sono stati stipulati - subordinando la validità degli stessi atti all'approvazione del programma quinquennale - i contratti relativi alla costruzione di due unità veloci e di due traghetti misti con grande capacità di trasporto merci, oltre ai lavori per l'incremento di posti in cabina sull'unità "Toscana".

Nel mese di novembre è stata richiesta, ai sensi dell'art. 3 della Convenzione, l'integrazione della sovvenzione annua derivante da cause eccezionali ed imprevedibili.

In data 13 dicembre 1995 è stato stipulato con lo Stato un atto separato che aggiorna i coefficienti parametrici di cui all'art.5 della Convenzione. Tali coefficienti sono stati impiegati per la definizione della sovvenzione dell'anno 1995.

GESTIONE DEL PERSONALE

La consistenza del personale alla data del 31 dicembre 1995 era di complessive 2010 unità, con una riduzione del 5,22% rispetto all'anno precedente, oltre a 378 unità del turno generale che alla stessa data dell'anno precedente era di di 307 unità. Il costo complessivo sostenuto è stato di 156.691,5 milioni.

Per l'anno 1995 sono stati realizzati corsi di aggiornamento e qualificazione per il personale navigante.

In particolare, per quanto riguarda lo stato maggiore, sono stati effettuati corsi radar, antincendio, radiotelefonica illimitata nonché corsi specifici per le funzioni di commissario di bordo rivolti ai primi ufficiali di coperta. A tali corsi hanno partecipato 50 ufficiali per 3.032 ore di formazione.

Per i sottufficiali e comuni sono stati effettuati corsi antincendio, di sopravvivenza e salvataggio, di abilitazione ai mezzi di salvataggio, nonché corsi per stewards dei mezzi veloci, corsi per primi camerieri guardarobieri e corsi alberghieri per marittimi addetti alla sala e alla cucina. Complessivamente la formazione ha coinvolto 338 unità per un totale di 20.316 ore.

L'attività di formazione per il personale amministrativo è stata indirizzata essenzialmente a corsi di aggiornamento e addestramento per l'area dei sistemi informativi ed a corsi di aggiornamento per l'internal auditing.

Contemporaneamente si è proceduto ad una programmazione di corsi che coinvolgeranno tutte le aree aziendali.

Anche nel 1995 sono proseguiti i prepensionamenti del personale esuberante in base alla legge 160/89. Nel corso dell'anno hanno risolto il rapporto di lavoro, a tale titolo, n.10 amministrativi e n. 82 marittimi.

RELAZIONI INDUSTRIALI

L'anno 1995 è stato caratterizzato dall'applicazione dei rinnovi contrattuali che sono stati sottoscritti, sia per il personale navigante che amministrativo, tra la fine del 1994 e l'inizio del 1995.

Inoltre sono stati stipulati accordi sindacali finalizzati altresì a meglio soddisfare le esigenze tecnico/operative della nave e fornire un migliore servizio all'utenza. In particolare:

1) è stato sottoscritto in data 15/5/95 un accordo sindacale con il quale è stato concordato di diversificare - qualora esigenze operative dovute ad incremento del traffico passeggeri lo richiedano - l'utilizzo di personale in soprannumero rispetto a quanto previsto dagli accordi già esistenti in materia. Le complessive giornate di utilizzo del soprannumero sono rimaste, peraltro, invariate nel corso dell'anno nell'ambito di ciascuna sezione per il tipo di nave interessata;

2) si è provveduto, al fine di evitare il ricorso a chiamate numeriche di personale del turno generale non sufficientemente qualificato, soprattutto nel periodo di alta stagione, a seguito di specifica intesa con le Organizzazioni Sindacali, ad integrare la speciale lista ("lista stagionale") già depositata, a seguito di accordo sindacale del marzo 1990, presso l'ufficio di collocamento gente di mare di Napoli. Tale lista, alla quale la Società attinge in via prioritaria nel caso di carenza di personale in C.R.L. e T.P., è stata integrata a seguito di una selezione effettuata tra i marittimi che, negli anni precedenti, avevano già effettuato imbarchi con la Società e che avevano riportato note caratteristiche soddisfacenti.

Al fine di dare applicazione al D.L. 626/94 è stato istituito un gruppo di lavoro composto da Finmare, Fedarlinea e Tirrenia per l'elaborazione delle direttive da impartire alle aziende del Gruppo per l'applicazione delle nuove norme riguardanti il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori sul luogo di lavoro.

Nel corso dell'anno vi sono state agitazioni sindacali di lieve entità che hanno comportato azioni di sciopero pari a 322 ore di fermo nave, con regolare svolgimento dei servizi essenziali di cui alla legge 146/90. Per il personale amministrativo non sono state effettuate ore di astensione dal lavoro.

VERTENZE DI LAVORO PIÙ SIGNIFICATIVE

Per il personale amministrativo sono stati avanzati alcuni ricorsi tendenti ad ottenere il riconoscimento di qualifiche superiori.

Per il personale navigante, oltre ad alcuni giudizi relativi ad opposizione a provvedimenti disciplinari comminati dalla Società, sussiste un corposo contenzioso sull'applicazione di una convenzione dell'O.I.L. relativa alle giornate di ferie da riconoscere al personale marittimo; si ritiene minimo il rischio di soccombenza essendovi già alcune positive sentenze in merito.

Un vasto contenzioso sul riconoscimento della continuità del rapporto di lavoro, da parte del personale in regime di turno particolare o turno generale si è concluso con esito favorevole per la nostra Società.

QUALITÀ DEL SERVIZIO

Nel quadro del "Progetto Qualità", nel corso del 1995 sono state avviate ulteriori nuove iniziative finalizzate al miglioramento della qualità dei servizi.

In merito alla segnaletica di instradamento dei passeggeri a bordo e nelle zone garage per la ricerca delle auto al seguito, è stata completata quella relativa alle navi tipo "Poeti" e "Strade" con risultati più che soddisfacenti.

In particolare:

- è stato realizzato un manuale "Igiene e Alimentazione", distribuito a tutto il personale alberghiero, riportante i principali e corretti comportamenti in materia di igiene alimentare che devono essere osservati da parte del personale;
- è stato predisposto uno specifico manuale con la descrizione e la grafica stilizzata delle divise in dotazione alle varie sezioni, con annesso prospetto con le modalità di utilizzo delle divise (estate/inverno - mattino/sera), allo scopo di migliorare l'immagine del personale di bordo.

Al fine di meglio pubblicizzare l'immagine aziendale è stato predisposto un opuscolo con l'evidenza e le caratteristiche delle cabine passeggeri nonché i diversi servizi esistenti sulle varie navi. Il suddetto opuscolo è stato distribuito a tutti gli agenti di viaggio Tirrenia.

Allo scopo di coinvolgere il personale navigante ed amministrativo nelle varie fasi di realizzazione del "Progetto Qualità", è stato favorito l'invio di proposte e suggerimenti sul miglioramento della qualità dei servizi offerti.

È proseguita l'attività ispettiva a bordo delle navi avvalendosi sia delle strutture interne sia di una società esterna.

È proseguito inoltre il programma di aggiornamento professionale del personale alberghiero, con corsi e stage tenuti in azienda e direttamente a bordo delle navi.

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

Nell'agosto del 1995 la Tirrenia di Navigazione ha ottenuto, con largo anticipo sul limite previsto dalla Convenzione Solas per il 1.7.1998 e dalla CEE per il 1.7.1996, la certificazione di rispondenza ai dettami della risoluzione IMO A.741 (18) istitutiva del Safety Management System, sia per l'azienda che per tutte le navi passeggeri.

Il conseguimento di tale certificazione dà ulteriore spessore alla già notevole considerazione che la Società annette al problema "sicurezza della navigazione e della nave" che così tanto risalto ha ed ha avuto agli occhi dell'utenza interessata al trasporto passeggeri via mare.

L'essere certificati per il Safety Management System rappresenta certamente un ulteriore importante tassello da inserire in quel grande mosaico che è la ricerca della 'qualità totale', fine al quale deve necessariamente tendere una società erogatrice di servizi sociali tanto importanti e necessari, ma anche uno strumento per conservare le quote di mercato o, meglio ancora, acquisirne di nuove.

SITUAZIONE PORTUALE

Nell'anno 1995 i costi relativi alle operazioni portuali sono stati mantenuti nei limiti degli accordi definiti con le compagnie portuali. Inoltre è da registrare una buona produttività del sistema a motivo anche di una situazione di assenza di conflittualità.

Presso lo scalo marittimo di Genova, per quanto riguarda le navi miste, sono in corso intensi contatti con la nuova concessionaria Stazione Marittima Spa al fine di ricercare una intesa soddisfacente per la Tirrenia attesa la modifica del regime operativo.

Dall'1.6.1995, presso lo stesso porto di Genova, è stata formalizzata l'entrata in vigore del contratto stipulato con il Terminal Multipurpose riguardante le navi tuttomercati Tirrenia e Cotunav.

Per il servizio di rimorchio sono stati effettuati numerosi interventi presso le locali Autorità marittime e presso il Ministero dei trasporti e della navigazione al fine di eliminare l'obbligatorietà dell'uso del rimorchiatore nei porti di Civitavecchia, Cagliari, Arbatax e P.Torres.

Nonostante la persistenza di tale obbligo, nell'anno vi è stato un calo nell'uso del rimorchio da parte delle nostre unità, escludendo la nuova obbligatorietà del porto di Cagliari (banchina via Roma).

Per quanto attiene al pilotaggio tutto è rimasto nei limiti contrattuali mentre si è riusciti ad ottenere la non obbligatorietà dell'utilizzo del servizio di pilotaggio per i mezzi veloci Guizzo e Scatto nei porti di Civitavecchia, Olbia, La Spezia; ciò, oltre al recupero economico, ha comportato notevoli vantaggi sulla operatività dei mezzi in ordine ai tempi di approdo.

Per gli altri servizi portuali, quali ormeggiatori, ritiro rifiuti e spedizionieri, non si sono verificati aumenti di sorta.

SERVIZIO ELABORAZIONE DATI

L'inizio dell'anno è stato caratterizzato dalla realizzazione di un progetto di rilevante importanza quale il trasferimento della Direzione Sistemi Informativi (DSI) dai locali della Stazione Marittima del porto di Napoli alla sede più naturale di Rione Sirignano. La predisposizione dell'impianto alla nuova realtà ed il riavviamento del 'software' hanno richiesto un notevole impegno, con interventi tecnici che hanno limitato quasi a livelli impercettibili l'inevitabile fermo del sistema e la temporanea sospensione del servizio per l'utenza.

Altro fatto di rilievo, è stata la sostituzione dell'elaboratore con uno ad avanzatissima tecnologia CMOS, che ha assicurato all'azienda economie sui costi di esercizio pur garantendo a regime maggiori potenzialità elaborative.

In tale contesto evolutivo è stata espletata una attività di implementazione delle procedure in esercizio, nonché di progettazione e sviluppo di nuove funzionalità, che ha ulteriormente elevato il livello di automazione gestionale ed amministrativa. In particolare vanno citate le nuove procedure di gestione risorse ed 'allotments' e di gestione dei reclami e degli elogi.

È stato altresì analizzato il progetto di estrapolazione dal sistema 'booking' della Tirrenia di tutte le funzioni di gestione delle linee Co.Tu.Nav. in un sistema completamente autonomo, nell'obiettivo del collegamento telematico (tramite ITAPAC) tra Tirrenia e la sede centrale di Co.Tu.Nav. a Tunisi.

Nella sfera delle realtà dei bordi ha assunto particolare rilievo il rinnovamento delle apparecchiature e del software dell'area vendite, con l'installazione di nuovi registratori fiscali più versatili e compatti.

RICORSO AL T.A.R. DEL LAZIO

Il ricorso proposto dalla Società in data 15 ottobre 1994, di cui si è data notizia nella relazione al bilancio 1994, è ancora pendente presso il TAR del Lazio; anche per l'esercizio 1995 la Società ha provveduto cautelativamente a coprire con mezzi propri i costi (2.584,9) non riconosciuti dal Ministero in sede di determinazione della sovvenzione.

SOCIETÀ DI REVISIONE

L'incarico di revisione e certificazione del bilancio dell'esercizio 1995 è affidato alla Società Horwath e Horwath Italia, alla quale è stato conferito, nell'Assemblea Ordinaria dell'11 maggio 1994, tale incarico per il triennio 1994/1996.

SITUAZIONE FINANZIARIA

L'esposizione finanziaria al 31-12-1995 raffrontata a quella di chiusura dell'esercizio precedente è la seguente (in lire miliardi):

	al 31-12-1995	al 31-12-1994
a breve	106,5 (19,1%)	155,5 (26,8%)
a medio-lungo	449,9 (80,9%)	424,1 (73,2%)
Totale	556,4	579,6

La situazione finanziaria mostra un apprezzabile miglioramento rispetto al 1994 pur essendo stato consegnato nel corso dell'anno il m/t Puglia, ultima costruzione prevista dal piano di investimenti quinquennali. Con l'erogazione a saldo di 10 miliardi avvenuta nel mese di dicembre si è concluso il finanziamento di complessivi 25 miliardi deliberato dalla Banca Cis a fronte della costruzione del m/t veloce Scatto; tale operazione ha ulteriormente migliorato il rapporto tra i debiti a medio/lungo termine e quelli a breve.

Il costo del denaro nel corso dell'anno si è mantenuto sostanzialmente sugli stessi livelli del 1994.

Nelle tavole che seguono vengono riclassificati i principali dati patrimoniali, economici e finanziari dell'esercizio, al fine di consentire una più immediata visione di detti aspetti della gestione.

A) TAVOLA PER L'ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

(in milioni di lire)	31.12.1995	31.12.1994	Variazioni
A) IMMOBILIZZAZIONI			
Immobiliz. immateriali	1.369	1.757	(388)
Immobiliz. materiali	771.679	820.904	(49.225)
Immobiliz. finanziarie	36.932	37.661	(729)
	<u>809.980</u>	<u>860.322</u>	<u>(50.342)</u>
B) CAPITALE DI ESERCIZIO			
Rimanenze di magazzino	18.224	15.488	2.736
Crediti commerciali	52.040	55.717	(3.677)
Altre attività (1)	51.077	36.523	14.554
Debiti commerciali	(51.840)	(64.103)	12.263
Fondi per rischi ed oneri (2)	(28.091)	(21.070)	(7.021)
Altre passività (3)	(35.921)	(42.069)	6.148
	<u>5.489</u>	<u>(19.514)</u>	<u>25.003 (4)</u>
C) CAPITALE INVESTITO, dedotte le passività di esercizio (A+B)	<u>815.469</u>	<u>840.808</u>	<u>(25.339)</u>
D) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	<u>43.247</u>	<u>41.675</u>	<u>1.572</u>
E) CAPITALE INVESTITO (C-D)	<u>772.222</u>	<u>799.133</u>	<u>(26.911)</u>
coperto da:			
F) CAPITALE PROPRIO			
Capitale versato	47.910	47.910	-
Riserve e risultati a nuovo	159.649	159.653	(4)
Utile (perdita) del periodo	6.950	10.670	(3.720)
	<u>214.509</u>	<u>218.233</u>	<u>(3.724)</u>
G) INDEBITAMENTO FINANZIARIO A MEDIO/LUNGO TERMINE	<u>449.925</u>	<u>424.156</u>	<u>25.769</u>
H) INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE TERMINE (DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE)			
• debiti finanziari a breve	111.896	161.179	(49.283)
• disponibilità e crediti finanziari a breve	(4.108)	(4.435)	327
	<u>557.713</u>	<u>580.900</u>	<u>(23.187)</u>
I) TOTALE, COME IN E (F+G+H)	<u>772.222</u>	<u>799.133</u>	<u>(26.911)</u>

(1) Comprendono i "crediti vari" del circolante (di cui al prospetto n. 19 della nota integrativa) ed i ratei e risconti attivi.

(2) Sono esposti al netto dei crediti verso Stato per contributi di credito navale iscritti nelle immobilizzazioni finanziarie.

(3) Comprendono i debiti vari del circolante (di cui al prospetto n. 22 della nota integrativa) ed i ratei e risconti passivi.

(4) Vedere la corrispondente voce della tavola di rendiconto finanziario.

B) TAVOLA PER L'ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI

	1995	1994
A) RICAVI	515.400	491.828
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	4.972	11.762
B) VALORE DELLA PRODUZIONE TIPICA	520.372	503.590
Consumi di materie e servizi esterni	(242.772)	(235.150)
C) VALORE AGGIUNTO	277.600	268.440
Costo del lavoro	(156.691)	(146.900)
D) MARGINE OPERATIVO LORDO	120.909	121.540
Ammortamenti	(68.794)	(65.276)
Altri stanziamenti rettificativi	(422)	(1.562)
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	(15.987)	(7.827)
Saldo proventi e oneri diversi	7.255	22.623
E) RISULTATO OPERATIVO	42.961	69.498
Proventi e oneri finanziari	(30.173)	(32.569)
Rettifiche di valore di attività finanziarie	(790)	(941)
F) RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE IMPOSTE	11.998	35.988
Proventi ed oneri straordinari	6.769	(1.501)
G) RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	18.767	34.487
Imposte sul reddito dell'esercizio	(11.817)	(23.817)
H) UTILE DEL PERIODO	6.950	10.670

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

C) TAVOLA DI RENDICONTO FINANZIARIO

	1995	1994
A) DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE INIZIALI (INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE INIZIALE)	(156.744)	(214.966)
B) FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI ESERCIZIO		
Utile (perdita) del periodo	6.950	10.670
Ammortamenti	68.794	65.276
(Plus) o minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(45)	(17.186)
(Rivalutazioni) o svalutazioni di immobilizzazioni	680	884
Variazione del capitale di esercizio (1)	(62.333)	(43.897)
Variazione netta del "trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato"	1.572	(116)
	<u>15.618</u>	<u>15.631</u>
C) FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO IN IMMOBILIZZAZIONI		
Investimenti in immobilizzazioni:		
• immateriali	(519)	(1.313)
• materiali	(18.662)	(109.586)
• finanziarie	-	(217)
Prezzo di realizzo, o valore di rimborso, di immobilizzazioni	94	28.169
	<u>(19.087)</u>	<u>(82.947)</u>
D) FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO		
Nuovi finanziamenti	43.441	250.609
Conferimento dei soci	-	-
Contributi in conto capitale	37.330	30.873
Rimborsi di finanziamenti	(17.672)	(133.881)
Rimborsi di capitale proprio	-	(9.582)
	<u>63.099</u>	<u>138.019</u>
E) DISTRIBUZIONE DI UTILI	<u>(10.674)</u>	<u>(12.481)</u>
F) FLUSSO MONETARIO DEL PERIODO (B+C+D+E)	<u>48.956</u>	<u>58.222</u>
G) DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE FINALI (INDEBITAMENTO FINANZ. NETTO A BREVE FINALE)	(107.788)	(156.744)
(A+F)		

(1) Le componenti del capitale di esercizio e le loro variazioni sono indicate nella "tavola di analisi della struttura patrimoniale", la differenza è dovuta all'incasso dei contributi in c/capitale indicato nel "flusso monetario da attività di finanziamento"

RAPPORTI CON LE SOCIETÀ DEL GRUPPO FINMARE

La Società effettua rilevanti operazioni con alcune delle società del Gruppo Finmare al quale appartiene. I crediti e debiti finanziari con queste Società sono regolati a tassi di interesse convenuti tra le parti, in linea con quelli di mercato.

Nel corso dell'esercizio la Società ha registrato nel conto economico le sottoindicate operazioni con le altre società del Gruppo per gli importi che seguono, espressi in milioni di lire:

		Costi	Ricavi
Finmare	operaz.finanziarie e varie	25.134	-
Caremar	operaz.finanziarie e varie	-	386
Toremar	operaz.finanziarie e varie	-	611
Siremar	operaz.finanziarie e varie	-	764
Saremar	operaz.finanziarie e varie	30	547
Viamare	operazioni varie	-	121
Lloyd triestino	operazioni varie	61	4
Italia	operazioni varie	40	1
Sidermar trasp. costieri	operazioni varie	6	-
Adriatica	operazioni varie	30	4
Aurora	operazioni varie	121	-

Al 31 dicembre 1995 esistevano nei confronti delle società del gruppo i seguenti saldi debitori e creditori, espressi in milioni di lire:

	Crediti	Debiti
Finmare	219	143.517
Caremar	918	-
Toremar	562	-
Siremar	1.642	21
Saremar	1.057	30
Viamare	119	-
Lloyd triestino	-	17
Italia	-	8
Sidermar trasp.costieri	-	6
Adriatica	7	-

SOCIETÀ CONTROLLATE

Nel suo ruolo di capofila del settore - ruolo attivato nel corso dell'anno - la Tirrenia ha svolto una intensa attività di coordinamento delle Società Regionali.

Tale attività, che ha coinvolto tutte le direzioni aziendali, è consistita nell'impartire precise linee guida sul piano degli obiettivi ed altresì in un controllo sistematico su determinati aspetti della gestione aziendale e sui rapporti istituzionali con la Pubblica Amministrazione, e in particolare con il Ministero dei trasporti, nonché nello stretto coordinamento di alcune funzioni al fine del conseguimento di economie di scala.

In particolare, la direzione amministrativa ha svolto attività di coordinamento e validazione dei flussi informativi attinenti l'area di programmazione, di budget, degli aspetti economici relativi ai piani quin-

quennali, nonché le relazioni e i bilanci aziendali.

In collaborazione con la capogruppo Finmare, particolare attenzione è stata data al coordinamento dei rapporti con lo Stato, in special modo per quanto attiene alle richieste di fabbisogno di sovvenzione ed alla rideterminazione dei coefficienti parametrici previsti dalle Convenzioni.

La direzione commerciale ha partecipato con particolare attenzione allo studio degli assetti ed alle elaborazioni dei piani quinquennali. Ha poi contribuito, in collaborazione con la direzione sistemi informativi, al piano di automazione delle prenotazioni e delle vendite.

I tecnici della Società hanno effettuato - in stretta sinergia con le strutture tecniche della capogruppo Finmare - la progettazione delle nuove costruzioni previste dai piani quinquennali, seguendone sia le gare che le conseguenti valutazioni.

Notevole è stato anche il contributo fornito, sia con disegni e monografie, sia sotto l'aspetto organizzativo, all'attuazione del Safety Management System, che è stato conseguito dalle Società Regionali.

È stata, inoltre, accentrata la gestione dei contratti di manutenzione con la G.M.T.; nel contempo è stata sviluppata una stretta collaborazione circa le gare esperite in ordine a tariffari lavori, definizione di tipi e prezzi delle pitture e quant'altro di comune interesse.

La direzione esercizio flotta ha promosso e partecipato ad incontri comuni, sia a livello Fedarlinea, che ministeriale, mirati all'ottimizzazione dei servizi portuali.

La direzione del personale ha curato, in collaborazione con Finmare e Fedarlinea, specifici accordi sindacali, uniformati a tutte le Società, seguendo le vertenze in corso, con particolare impegno per quella riguardante la rivendicazione da parte del personale in merito alle immissioni in continuità di rapporto di lavoro.

Per quanto concerne, poi, il booking delle Società Regionali gestito dalla Tirrenia, oltre alla normale e ricorrente manutenzione per modifiche ed implementazioni, è stata ampliata la rete telematica della Siremar, estendendo tale sistema alla copertura delle linee che collegano Porto Empedocle a Linosa, Pantelleria e Lampedusa.

L'impegno di cui sopra, finalizzato tra l'altro a garantire uniformità di indirizzi e procedure, oltre che a stabilire proficue sinergie con la Tirrenia sotto il profilo della gestione dei costi, dovrà necessariamente proseguire con una sempre migliore specificazione degli obiettivi, atteso il persistere di diverse problematiche gestionali.

Di seguito vengono esposti alcuni dati relativi all'attività svolta dalle Società Regionali nell'esercizio.

La Caremar ha registrato una riduzione del traffico passeggeri (-4,5 % con navi traghetto e -8,3% con mezzi veloci) ed una riduzione delle auto al seguito pari al 4,5%. Il trasporto di automezzi commerciali si è ridotto del 2,5%, mentre il trasporto merci si è incrementato del 31%.

La Siremar ha evidenziato una diminuzione del traffico di passeggeri a mezzo traghetto (-4,5%) ed una minore variazione del numero di auto al seguito (-3,7%); nei collegamenti con mezzi veloci ha invece registrato un aumento dei passeggeri del 2,0%: complessivamente la diminuzione del traffico passeggeri è dello 0,9%. Il traffico di automezzi commerciali ha registrato parimenti una lieve diminuzione (- 2,0%).

La Toremar ha esposto nel 1995 una riduzione del numero di passeggeri trasportati a mezzo traghetto (-1,27 %) ed a mezzo aliscafi (-9,13 %) nonché delle auto al seguito (-2,9 %). Il traffico di automezzi commerciali ha invece evidenziato un aumento del 5,63 %.

La Saremar ha effettuato nel 1995 un numero di corse inferiore dello 0,7% rispetto al 1994; il traffico ha evidenziato le seguenti variazioni: passeggeri trasportati - 8,6 %; auto al seguito - 9,9 %; automezzi commerciali - 3,95 %.

FLOTTE SOCIALI

Caremar

Al 31.12.1995 la flotta sociale è composta da 10 navi, 5 aliscafi ed 1 catamarano;

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Siremar

Al 31.12.1995 la flotta sociale è composta da 9 navi e 8 aliscafi;

Toremar

Al 31.12.1995 la flotta sociale è composta da 6 navi ed 1 aliscafo;

Saremar

Al 31.12.1995 la flotta sociale è composta da 7 navi e 1 unità veloce.

RAPPORTI CON LO STATO

Relativamente ai rapporti con lo Stato, le quattro società, a fronte delle sovvenzioni di competenza, espongono al 31.12.1995 la seguente situazione finanziaria (in milioni di lire):

	Caremar	Siremar	Toremar	Saremar
Crediti-debiti al 1-1-1995	+ 6.917	+ 4.875	+ 1.577	+ 2.382
Rimborsi allo Stato	-	- 4.875	-	-
Sovvenzione esercizio 1995	+ 49.043	+ 51.464	+ 17.427	+ 24.990
Incassi 1995	- 55.862	- 51.362	- 18.749	- 25.908
Crediti-debiti al 31-12-1995	+ 98	+ 102	+ 255	+ 1.464

GARANZIE PRESTATE

Le garanzie fidejussorie rilasciate dalla Tirrenia nell'interesse delle Società regionali erano, alla data del 31-12-1995, le seguenti (in milioni di lire): per la Caremar 5.635; per la Siremar 9.852; per la Toremar 17.359; per la Saremar 3.000.

ALTRE INFORMAZIONI

In base all'evoluzione prevedibile della gestione, anche l'esercizio 1996 dovrebbe presentare un risultato positivo.

Nel periodo intercorrente dalla chiusura dell'esercizio non si sono verificati fatti di rilievo salvo quelli in precedenza segnalati nella relazione.

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.

DESTINAZIONE UTILI

Signori Azionisti,

il bilancio dell'esercizio 1995, che sottoponiamo alla Vostra approvazione, presenta un utile al netto delle imposte di Lit. 6.950.406.274 che, unitamente agli utili rinviati a nuovo esistenti al 31-12-1995 di Lit. 2.577.324, porta ad un utile totale disponibile di Lit. 6.952.983.598.

Come dettagliatamente esposto nella nota integrativa, tale risultato include ricavi per sovvenzioni e con-

tributi per Lit. 510.077.000 in attesa di completa definizione da parte dell'Amministrazione.

La riserva legale ammonta al 31-12-1995 a Lit. 9.582.000.000 ed è pari al quinto del capitale sociale.

Vi proponiamo di assegnare un dividendo come segue:

- Lit. 1.344 per ciascuna delle 4.791.000 azioni costituenti il capitale sociale per complessive Lit. 6.439.104.000 da distribuire in data immediatamente successiva all'Assemblea;

- Lit. 107 per ciascuna delle 4.791.000 azioni costituenti il capitale sociale per complessive Lit. 512.637.000 da distribuire alla positiva definizione da parte dell'Amministrazione dell'integrazione della sovvenzione annua per fatti eccezionali ed imprevedibili;

rinviamo a nuovo l'utile residuo di Lit. 1.242.598.

L'utile distribuito non è soggetto ad imposta di conguaglio.

NOMINA AMMINISTRATORI

Per compiuto periodo di carica scade il Consiglio di Amministrazione. Pertanto, mentre Vi ringraziamo per la fiducia accordataci, Vi invitiamo a provvedere, ai sensi dell'art 17 dello Statuto, alla determinazione del numero ed alla nomina dei componenti il Consiglio di Amministrazione per il prossimo triennio.

• • •

Al Ministero dei trasporti e della navigazione, al Ministero del tesoro ed al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per le attribuzioni delle ex pp.ss., all'IRI ed alla Finmare, desideriamo rivolgere i nostri più sentiti ringraziamenti per l'assistenza fornitaci nel corso dell'esercizio.

Esprimiamo inoltre apprezzamento al Collegio sindacale, a tutto il personale amministrativo e navigante, per l'impegno prestato nell'espletamento dei rispettivi compiti.

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

PAGINA BIANCA

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Signori Azionisti,

abbiamo esaminato il progetto di bilancio al 31 dicembre 1995 e la relazione degli Amministratori, messi a nostra disposizione ai sensi dell'art. 2429 del Codice civile.

Il progetto di bilancio, predisposto secondo quanto previsto dal Decreto legislativo n. 127/1991 e successive modificazioni e sulla base degli schemi del gruppo IRI, trova riscontro nelle rilevazioni contabili, tenute in conformità alle norme di legge ed oggetto delle nostre periodiche verificazioni. Il contenuto della nota integrativa è conforme al disposto dell'art. 2427 del Codice civile.

• • •

I risultati dell'esercizio 1994 si compendiano nei seguenti valori patrimoniali e reddituali:

STATO PATRIMONIALE**ATTIVO**

Immobilizzazioni	971.679.091.495
Attivo circolante	120.775.485.804
Ratei e risconti	4.673.503.540
Totale	1.097.128.080.839

PASSIVO

Capit.sociale/altre riserve	207.558.597.629
Utile dell'esercizio	6.950.406.274
Fondi per rischi e oneri	189.789.376.103
Trattamento fine rapporto	43.247.036.757
Debiti	643.621.873.259
Ratei e risconti	5.960.790.817
Totale	1.097.128.080.839

I conti d'ordine ammontano a Lit. 588.855.709.232.

CONTO ECONOMICO

Valore della produzione	+	532.916.477.204
Costi della produzione	-	489.955.162.883
Proventi e oneri finanziari	-	30.173.028.560
Rettif.attività finanziarie	-	790.000.000
Proventi e oneri straordin.	+	6.769.365.263
Imposte sul reddito	-	11.817.244.750
Utile dell'esercizio		6.950.406.274

Il Collegio sottolinea che nelle more dell'approvazione del piano quinquennale di investimenti 1995/1999, da parte delle Amministrazioni vigilanti, la Società ha comunque dovuto procedere - per i motivi riferiti dagli Amministratori - alla definizione dei contratti di investimento previsti in detto piano, per l'importo complessivo di lire 447.600 milioni, pur condizionando l'efficacia dei contratti stipulati con i cantieri all'avvenuta formalizzazione del piano in questione.

I criteri di valutazione - tenuto conto delle rivalutazioni intervenute ai sensi delle leggi n. 576/1975, n.

72/1983 e n. 413/1991 e del 3° comma dell'art. 2425 del Codice civile nel testo all'epoca vigente - corrispondono a quelli adottati per la formazione dei bilanci dei precedenti esercizi.

Il Collegio attesta che sono state rispettate le norme civilistiche ed in particolare l'art. 2426 che disciplina le valutazioni, ad eccezione di quella relativa alla partecipazione in SIGMA S.p.A., per la quale, in deroga ai criteri generali del Codice civile (art. 2423 4° comma), è stata operata, come nei tre esercizi precedenti, una svalutazione parziale del prezzo di acquisizione, secondo quanto illustratoVi dagli Amministratori.

Il valore delle altre partecipazioni - valutate al costo di acquisto e riportate tra le immobilizzazioni finanziarie - è stato rettificato, nel caso di accertata persistente variazione in diminuzione del patrimonio netto, iscrivendo l'importo della svalutazione al conto economico.

Le immobilizzazioni materiali ed immateriali, valutate al costo, risultano sistematicamente ammortizzate in relazione alla loro utilità residua.

Il fondo contributi in conto capitale ex art. 55 del D.P.R. n. 917/1986 quote indisponibili è stato utilizzato, come per gli esercizi precedenti, al conto economico per un ammontare pari alla quota dei contributi per credito navale effettivamente maturati nel corso dell'anno.

I crediti sono stati iscritti al presunto valore di realizzo, riducendone il valore nominale mediante specifiche svalutazioni.

Le rimanenze di combustibili e lubrificanti a bordo delle navi, nonché dei materiali di manutenzione e di consumo depositati presso il magazzino generale di Palermo sono state valutate con il metodo lifo a scatti annuali.

Il fondo di trattamento fine rapporto di lavoro subordinato, al 31 dicembre 1995, risulta congruo in base alle leggi ed ai contratti collettivi di lavoro vigenti.

I ratei e i risconti rappresentano quote di costi o di ricavi calcolati secondo il principio della competenza temporale.

La sovvenzione dello Stato per l'esercizio 1995, iscritta per lire 72.752,0 milioni, comprende - oltre l'importo della sovvenzione 1995 già determinata con Decreto Interministeriale 16.11.1995 in lire 72.241,9 milioni - anche l'importo di lire 510,1 milioni, relativo alla rideterminazione della sovvenzione stessa richiesta per cause eccezionali ed imprevedibili a seguito dell'emanazione, in data 2 novembre 1995, del D.M. 22.6.1995 che ha ridotto dell'1,16% la fiscalizzazione degli oneri contributivi a partire dall'1/7/1995, con conseguente aggravio dei costi del personale.

Al riguardo la Conferenza dei servizi delle Amministrazioni vigilanti, appositamente convocata, si è espressa per l'acquisizione di un parere del Consiglio di Stato, in attesa del quale resta sospeso l'esame della richiesta stessa.

Il Collegio prende atto che gli Amministratori - pur in presenza di un fondo rischi generico, fiscalmente tassato, per lire 1.941,2 milioni - hanno proposto agli Azionisti di rinviare la distribuzione di una corrispondente quota di utili "alla positiva definizione, da parte dell'Amministrazione, dell'integrazione della sovvenzione annua per fatti eccezionali ed imprevedibili".

Nella nota integrativa sono state precisate la natura delle riserve e dei fondi ai sensi dell'art. 105 del D.P.R. n. 917/1986, le rivalutazioni di allineamento monetario nonché le agevolazioni tariffarie concesse.

Con riguardo al processo di formazione dell'utile di esercizio si precisa che il valore della produzione di lire 532,9 miliardi accoglie essenzialmente i ricavi delle vendite e delle prestazioni per lire 442,6 miliardi, di cui noli per lire 397,9 miliardi. I ricavi del traffico hanno registrato un aumento di lire 22,0 miliardi rispetto al precedente esercizio.

I costi della produzione di lire 489,9 miliardi comprendono essenzialmente costi del personale per lire 156,7 miliardi, ammortamenti e svalutazioni per 69,2 miliardi, accantonamenti a fondi per lire 16,0 miliardi, acquisti di ricambi ed altri materiali per lire 79,7 miliardi, spese per servizi per lire 163,9 miliardi, oneri diversi di gestione per lire 5,3 miliardi.

Gli oneri finanziari sono stati pari a lire 69,6 miliardi.

Le imposte sul reddito sono ammontate a lire 11,8 miliardi.

L'esposizione finanziaria netta è diminuita di lire 23,1 miliardi, segnando un importo complessivo di lire 557,7 miliardi a fronte di lire 580,9 miliardi dell'esercizio precedente. La quota più consistente dell'indebi-