

Linea alD/3: Trapani-Favignana-Levanzo e ritorno: plurigiornaliera (con intensificazione nel periodo estivo).

Linea alD/3 compl.: Trapani-Favignana-Levanzo e ritorno: plurigiornaliera (con intensificazione nel periodo estivo).

FLOTTA SOCIALE AL 31 DICEMBRE 1998

UNITÀ	TSL
M/t Vittore Carpaccio	4.706,89
M/t Paolo Veronese	2.894,40
M/t Pietro Novelli	2.352,02
M/t Piero della Francesca	2.336,57
M/t Giovanni Bellini	1.573,13
M/t Antonello da Messina	1.555,02
M/t Filippo Lippi	1.555,02
M/t Simone Martini	1.493,67
M/t Canaletto	482,53
A/fo Tiziano	259,34
A/fo Giorgione	223,69
A/fo Mantegna	223,69
A/fo Masaccio	223,69
A/fo Alcol	173,49
A/fo Botticelli	173,49
A/fo Donatello	173,49
A/fo Albireo	151,72
A/fo Duccio	151,72
Totale	20.703,57

PAGINA BIANCA

**BILANCIO
CONSOLIDATO
DEL GRUPPO TIRRENIA
DI NAVIGAZIONE**

ALLEGATI:

- **Toscana Regionale
Marittima S.p.A.
TOREMAR**

TAVOLA DI ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE (In milioni di lire)			
	31/12/1998	31/12/1997	Variazioni
A. - IMMOBILIZZAZIONI NETTE			
Immobilizzazioni immateriali	53	68	(15)
Immobilizzazioni materiali	64.062	64.443	(381)
Immobilizzazioni finanziarie	7.005	296	6.709
	71.120	64.807	6.313
B. - CAPITALE DI ESERCIZIO			
Rimanenze di magazzino	263	269	(6)
Crediti commerciali	767	764	3
Altre attività	4.269	4.615	(346)
Debiti commerciali	(6.444)	(8.428)	1.984
Fondi per rischi ed oneri	(11.077)	(21.266)	10.189
Altre passività	(16.042)	(3.910)	(12.132)
	(28.264)	(27.956)	(308)
C. - CAPITALE INVESTITO			
dedotte le passività di esercizio (A+B)	42.856	36.851	6.005
D. - FONDO TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	5.631	5.180	451
E. - CAPITALE INVESTITO			
dedotte le passività di esercizio e il TFR (C-D)	37.225	31.671	5.554
coperto da:			
F. - CAPITALE PROPRIO			
Capitale versato	10.600	10.600	0
Riserve e risultati a nuovo	3.367	3.367	0
Utile (perdita) del periodo	131	231	(100)
	14.098	14.198	(100)
G. - INDEBITAMENTO FINANZIARIO A MEDIO/LUNGO TERMINE	41.399	35.768	5.631
H. - INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE TERMINE (DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE)			
Debiti finanziari a breve	6.826	7.427	(601)
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(25.098)	(25.722)	624
	(18.272)	(18.295)	23
I. - TOTALE, COME IN E (F+G+H)	37.225	31.671	5.554

TAVOLA PER L'ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI (in milioni di lire)		
	1998	1997
A. - RICAVI	51.579	49.819
Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	0	0
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	1.478	688
B. - VALORE DELLA PRODUZIONE «TIPICA»	53.057	50.507
Consumi di materie e servizi esterni	(22.685)	(20.036)
C. - VALORE AGGIUNTO	30.372	30.471
Costo del lavoro	(22.421)	(22.567)
D. - MARGINE OPERATIVO LORDO	7.951	7.904
Ammortamenti	(5.674)	(5.662)
Altri stanziamenti rettificativi	(4)	(4)
Stanziamenti a fondi rischi ed oneri	(2.118)	(4.600)
Saldo proventi ed oneri diversi	926	(493)
E. - RISULTATO OPERATIVO	1.081	(2.855)
Proventi ed oneri finanziari	3.298	3.935
Rettifiche di valore di attività finanziarie	-	-
F. - RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE IMPOSTE	4.379	1.080
Proventi ed oneri straordinari	(23)	(4)
G. - RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	4.356	1.076
Imposte sul reddito dell'esercizio	(4.225)	(845)
H. - UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	131	231

ELENCO LINEE ESERCITE E RELATIVE FREQUENZE

- Linea A/1:** Livorno-Gorgona-Capraia e ritorno: giornaliera con approdo bisettimanale su Gorgona.
- Linea A/2:** Piombino-Portoferraio e ritorno: plurigiornaliera (da un minimo di 8 corse A/R durante l'inverno fino a raggiungere il numero di 15 durante il periodo estivo).
- Linea A/3:** Piombino-Rio Marina-Porto Azzurro-(Pianosa) e ritorno: plurigiornaliera con approdo settimanale su Pianosa (con 3 partenze A/R invernali e 5 estive).
- Linea A/4:** Porto Santo Stefano-Isola del Giglio e ritorno: plurigiornaliera.
- Linea A/2a:** Piombino-Cavo-Portoferraio e ritorno: servizio aliscafo plurigiornaliero (da un minimo di 3 A/R durante l'inverno ad un massimo di 8 nella stagione estiva).

FLOTTA SOCIALE AL 31 DICEMBRE 1998

UNITÀ	TSL
M/t Aethalia	2.781,95
M/t Marmorica	1.833,98
M/t Oglasa	1.833,98
M/t Liburna	1.551,48
M/t Planasia	984,70
M/t Aegilium	631,95
A/fo Fabricia	223,69
Totale	9.841,73

TIRRENIA DI NAVIGAZIONE S.p.A.

ESERCIZIO 1999

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PAGINA BIANCA

Signori Azionisti,

l'esercizio 1999 costituisce il primo anno nel quale la Vostra Società ha assunto in pieno la funzione di Capogruppo del settore di cabotaggio pubblico che comprende anche le Società Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar.

Alla fine del 1998 infatti aveva preso avvio, dopo un lungo *iter* parlamentare, il nuovo assetto del polo cabotiero, in attuazione di quanto previsto dallo specifico Piano di riordino approvato a livello governativo e parlamentare.

In tale nuova veste la Società ha concentrato subito gli sforzi delle strutture operative proprie e del Gruppo sugli obiettivi di detto Piano – che già di fatto avevano caratterizzato la gestione della Società negli ultimi anni – e che tendono, in particolare, a comprimere l'entità dei corrispettivi corrisposti dalla Pubblica amministrazione a fronte dei servizi resi, obiettivo questo da perseguire non più in un'ottica aziendale, ma di Gruppo.

Su tale indirizzo governativo pensiamo si debba pienamente convenire, non trascurando, peraltro, la qualità del servizio che il Gruppo Tirrenia deve continuare ad assicurare alla clientela delle località da esso servite.

Sulla base delle indicazioni governative la Vostra Azienda ha predisposto, nel corso del 1999, un piano industriale i cui contenuti, *in primis*, fanno leva su un complesso progetto di reimpostazione degli assetti nautici e su uno specifico programma di nuovi investimenti. Sono state poi programmate iniziative specifiche di carattere organizzativo destinate ad accrescere la produttività aziendale ed a sviluppare ogni possibile sinergia all'interno del Gruppo, puntando sull'unificazione delle attività comuni a tutte le Società onde ottenere non solo recuperi economici, ma altresì uniformità di indirizzo e di azioni. Successivamente, nel mese di settembre, entro i termini stabiliti dalla legge, sono stati presentati alla Pubblica amministrazione i Piani quinquennali 2000/2004 che, come è noto, rappresentano lo strumento idoneo a pianificare l'attività per quanto concerne sia i collegamenti sia la flotta da impiegare in un arco di 5 anni. Naturalmente le impostazioni di tale Piano quinquennale non si sono discostate dalle linee inserite nel programma industriale al quale si è già fatto cenno.

Purtroppo, l'esercizio si è concluso senza che il Piano industriale ed i correlati Piani quinquennali siano stati resi operativi dalle competenti Autorità. Dobbiamo infatti rappresentarVi che, nell'agosto del 1999, è stata avviata, da parte della Commissione Europea, nei confronti del Governo italiano, una procedura di informazione per presunti aiuti di Stato concessi alle Società del Gruppo Tirrenia.

Pur ragionevolmente ritenendo che detta procedura, come meglio precisato nel prosieguo, possa risolversi positivamente, la stessa ha avuto, tuttavia – come detto – l'effetto di "congelare" l'esecutività del Piano industriale nel cui ambito alcuni aspetti assumono una rilevanza particolare: intendiamo riferirci alla diversa e più razionale articolazione dei collegamenti nonché al connesso programma di investimenti.

Come già accennato, in attesa di conoscere gli esiti della procedura comunitaria, l'Amministrazione competente ha deciso di non procedere all'istruttoria ed alla successiva approvazione dei programmi quinquennali delle varie Aziende del Gruppo Tirrenia.

Pur prendendo doverosamente atto di questa determinazione, la Vostra Società, da parte sua, ha comunque avviato tutti i processi di riorganizzazione e razionalizzazione che, essendo di sua specifica competenza e responsabilità, tendono ad estendere all'interno del Gruppo quel *modus operandi* già, peraltro, perseguito in questi anni dalla Tirrenia, con esiti che, sotto il profilo dei risultati economici e del potenziamento degli impianti in naviglio, possono considerarsi molto significativi, come le cifre nel seguito evidenziate chiaramente dimostrano.

Parallelamente, con riferimento al piano di investimenti programmato, si è giudicato che un ulteriore rinvio nell'ordinare almeno le nuove costruzioni previste in detto piano per la Tirrenia (2 unità ad alta capacità di carico passeggeri e con impianti propulsivi capaci di determinare una velocità di circa 30 nodi) avrebbe sicuramente pregiudicato il mantenimento di una offerta dei servizi adeguata alle esigenze dei residenti nelle isole. Pertanto, con una decisione certamente nuova e che non ha precedenti nella storia aziendale, si è deliberato di ordinare dette navi, rappresentando all'Amministrazione - che ha accolto detta impostazione - che l'attività delle stesse resterà in ogni caso vincolata ai normali obblighi di convenzione solo per quanto attiene ai servizi, alle frequenze e alle tariffe, mentre i risultati economico-gestionali non saranno considerati ai fini della determinazione delle sovvenzioni di esercizio fino alla chiusura della ricordata procedura comunitaria.

Si tratta di una decisione certamente non priva di rischi ma che, tuttavia, la Vostra Società ha ritenuto di assumere sulla base di ragionevoli valutazioni economiche, ma anche con il preciso obiettivo di mantenere, per le proprie attività istituzionali di collegamento marittimo, un livello adeguato alle esigenze delle comunità isolate.

In questo quadro può quindi affermarsi che l'esercizio 1999 ha assunto una connotazione di transizione poiché si è dato vita alla nuova struttura del Gruppo, con le conseguenti decisioni anche sotto l'aspetto societario (aumento di capitale, acquisizione dell'intero pacchetto azionario della Società Adriatica); è stata altresì svolta una attività di impostazione programmatica per gli anni futuri e, nel contempo, sono proseguiti tutti gli affinamenti gestionali a livello di Gruppo che hanno dato anche i primi riscontri positivi: è sufficiente segnalare che i corrispettivi per i servizi svolti, attribuiti dallo Stato alle varie Società, si sono ridotti di 70 miliardi.

È indubbio che, tra gli elementi che hanno contribuito a tale significativo risultato siano da annoverare, anche se non ancora a regime, le iniziative di cui si è detto, incentrate essenzialmente su:

- 1) coordinamento della gestione finanziaria, con l'armonizzazione dei flussi di tesoreria e la rinegoziazione di mutui e linee di credito;
- 2) coordinamento della funzione tecnica, con lo scopo di utilizzare una forza contrattuale di grande rilievo nei confronti dei fornitori e dei cantieri;
- 3) coordinamento delle funzioni commerciali, nella finalità di razionalizzare la rete dei collegamenti, incrementare i punti di vendita, istituire un call-center di gruppo, eccetera;
- 4) coordinamento della gestione del personale onde promuovere l'applicazione della medesima contrattualistica ed ottenere un comportamento uniforme sul piano delle relazioni industriali.

Abbiamo ricordato soltanto gli interventi più significativi, ferma restando la capillare azione di "unificazione gestionale" i cui risultati, tuttavia, potranno esplicarsi nella loro piena portata solo allorquando, rimossi gli

ostacoli che vi si frappongono, il Gruppo darà piena attuazione al più volte ricordato Piano industriale, il cui obiettivo principale resta quello di armonizzare, pur nelle diversità strutturali, le modalità operative di tutte le Società del Gruppo, eliminando ogni elemento di diseconomia e riconducendo, quindi, le attività imprenditoriali di dette aziende, ad una configurazione analoga a quella della Tirrenia.

Ciò consentirà di disporre, nel giro di pochi anni, di un gruppo armatoriale di dimensioni tali da poter competere a livello europeo e sostanzialmente affrancato dagli interventi dello Stato. Allora questo Gruppo avrà le carte in regola per essere, nella sua interezza, quotato in Borsa e privatizzato nelle forme che saranno ritenute le più idonee sotto tutti i profili.

Al di là degli elementi generali e di prospettiva ricordati, l'anno 1999 ha ulteriormente confermato il positivo trend economico che da alcuni anni caratterizza la gestione della Vostra Società. Sotto questo profilo è da rilevare che l'ammontare del corrispettivo erogato dallo Stato a fronte degli obblighi svolti dalla Vostra Società si è attestato, al netto della remunerazione dei capitali investiti, sull'importo di 21,3 miliardi, che rappresenta, in valore assoluto, il livello più basso di quest'ultimo quarto di secolo.

Se si considerano poi i minori introiti connessi alle tariffe speciali che la Vostra Società è tenuta a praticare a particolari categorie di utenti, quali residenti, emigrati sardi, eccetera (ammontanti nel 1999 a 48,2 miliardi), può affermarsi che la gestione dei servizi della Vostra Società ha presentato un margine positivo di 27 miliardi di lire.

Per meglio cogliere l'effettiva valenza di tale risultato si riportano, nel prospetto che segue, gli elementi essenziali dei conti economici gestionali degli ultimi due esercizi:

(in miliardi di lire)

CONTI ECONOMICI GESTIONALI RELATIVI ALL'ESERCIZIO DELL'ATTIVITÀ DI CONVENZIONE		
	1999	1998
Introiti di esercizio	503,6	475,5
Costi di acquisizione e traffico	(105,8)	(104,1)
Introiti netti	397,8	371,4
Costi diretti di navigazione	(297,3)	(289,4)
Margine di contribuzione	100,5	82,0
Ammortamenti	(70,9)	(63,4)
Costi di amministrazione e partite straordinarie	(50,9)	(64,3)
Agevolazioni tariffarie concesse	48,2	54,2
Risultato netto di gestione delle linee	26,9	8,5

Data l'immediatezza interpretativa di tali dati, riteniamo sia sufficiente rilevare:

- 1) l'aumento degli introiti netti, derivante dalle variazioni di traffico e da una rimodulazione tariffaria, finalizzata ad adeguare i prezzi al tipo di servizio offerto, pur tenendo conto delle finalità sociali dello stesso;
- 2) l'aumento dei costi diretti di navigazione, connesso essenzialmente all'inizio di quella cospicua ascesa dei prezzi dei combustibili iniziata nella seconda metà del 1999 e che ancora permane, generando non poca preoccupazione per gli effetti sul conto economico della Società per l'anno 2000. Per il 1999 questo aumento ha determinato un incremento dei prezzi unitari, rispetto all'anno precedente, nell'ordine di circa il 30%; peraltro tale spesa rappresenta circa il 25% dei costi di navigazione;

- 3) l'aumento degli ammortamenti, derivante dal processo di rinnovamento della flotta, arricchitasi nel 1999 di ulteriori due navi veloci e della prima unità della coppia di nuovi traghetti destinati alla linea Napoli/Palermo;
- 4) il positivo risultato netto di gestione delle linee, che si attesta su un importo di 26,9 miliardi, a fronte degli 8,5 del 1998.

L'utile di esercizio è passato dai 5,8 miliardi dell'esercizio 1998 a 16,1 miliardi. L'aumento deriva principalmente dai dividendi della Società Adriatica, non presenti nel 1998, nonché da taluni benefici di carattere fiscale, che verranno specificamente indicati nel seguito.

Anche sotto il profilo commerciale il 1999 è da considerarsi positivo.

Infatti il traffico di passeggeri ed auto al seguito ha segnato un incremento medio di circa 1,5 punti percentuali, mentre il trasporto di mezzi pesanti ha registrato una regressione dell'1,5%, pur rimanendo su un buon livello in valore assoluto.

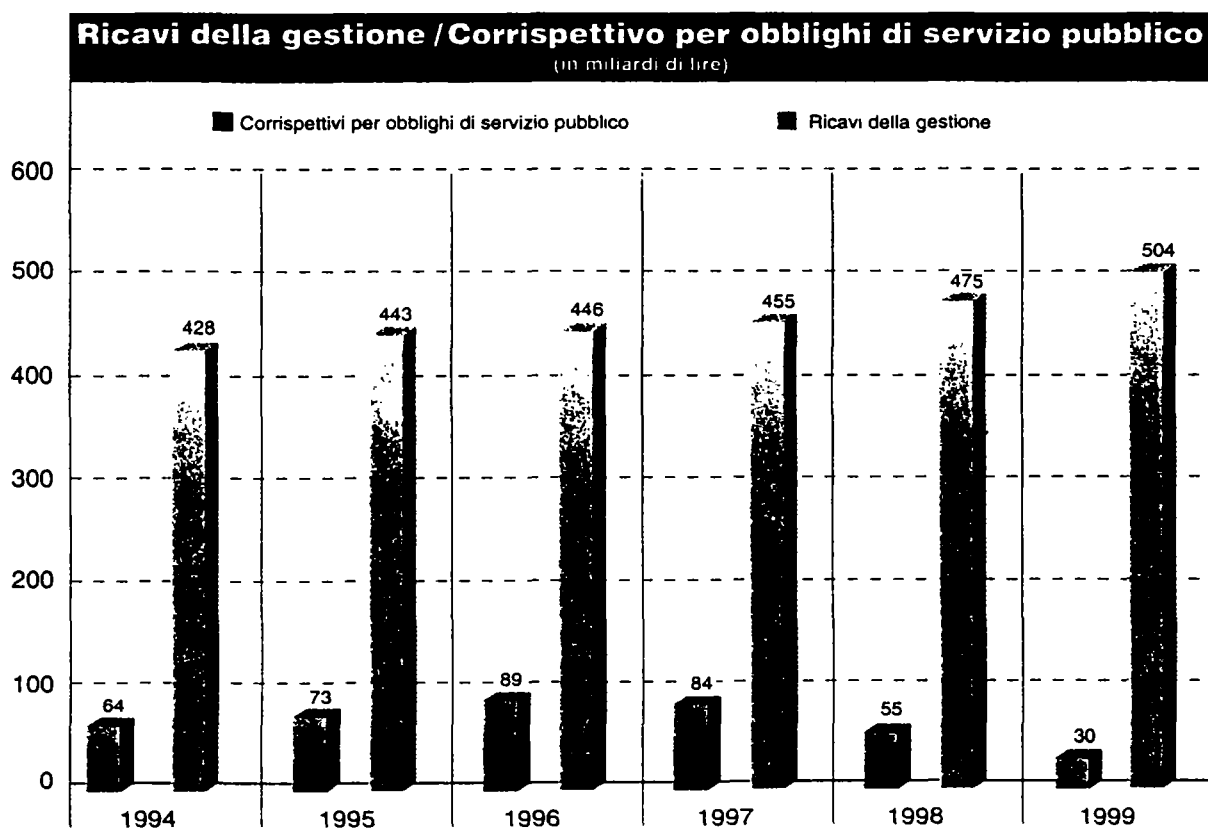
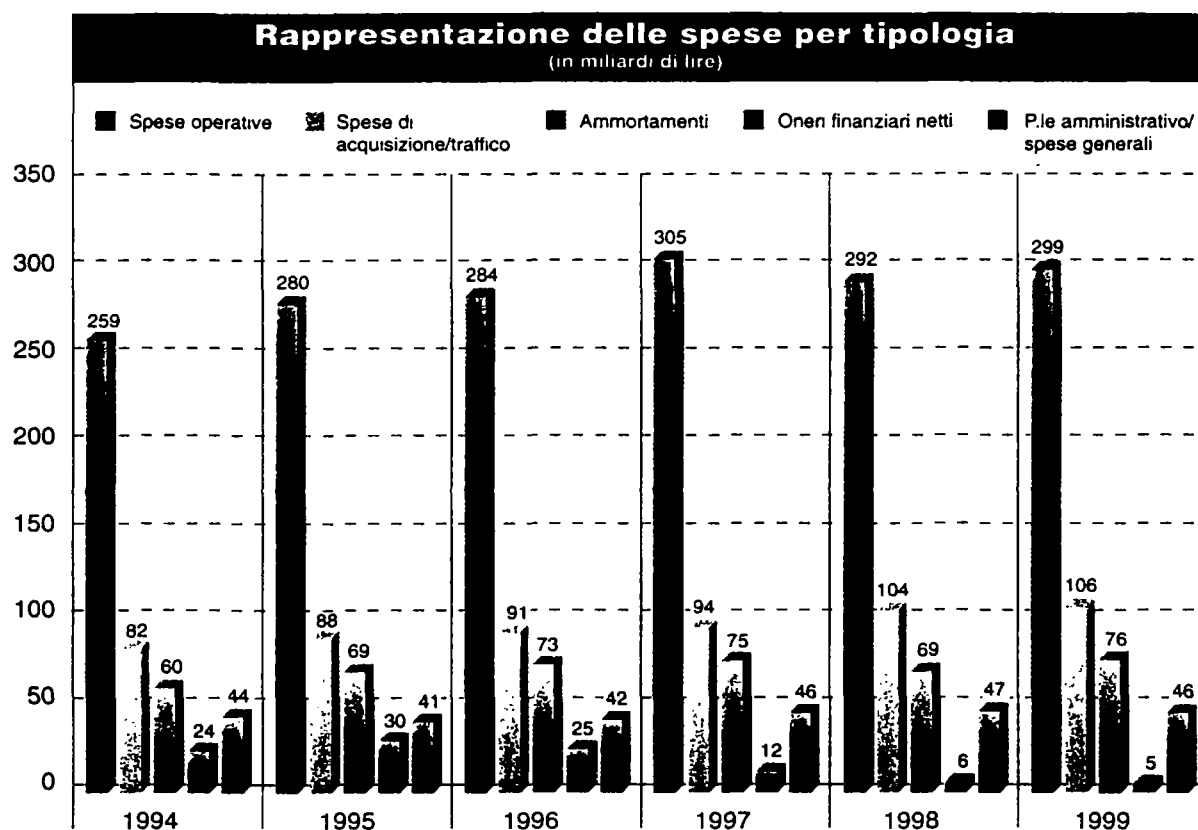
Alla luce delle considerazioni svolte riteniamo che, ancora una volta, l'azione di risanamento, ormai da tempo intrapresa e che già aveva dato risultati apprezzabili nel 1999, ha portato a risultati di grande significato e che quindi possa considerarsi sostanzialmente raggiunto l'obiettivo di azzeramento di ogni forma di contributo statale – ancorché lo stesso sia da considerarsi come corrispettivo per gli obblighi di servizio nonché di tariffe speciali imposte – che la Vostra Società, da molti anni ormai, considera strada obbligata per il consolidamento e lo sviluppo della stessa. Trattasi, beninteso, di una strada complessa e non priva di difficoltà anche per la presenza di una concorrenza sempre più massiccia e penetrante che richiede sempre più, per essere adeguatamente fronteggiata, rapidità di decisioni e flessibilità operative sotto tutti i profili.

* * *

In data 28 dicembre 1999, è stata approvata la Legge n. 522 riguardante "Misure di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed alla ricerca applicata nel settore navale", pubblicata sulla G.U. del 14 gennaio 2000. Tale norma prevede sgravi degli oneri contributivi relativi al personale delle imprese che effettuano servizi di trasporto tra porti nazionali.

Esistono ancora incertezze circa la determinazione dell'ammontare di tali benefici; infatti l'INPS ha richiesto l'emanazione di disposizioni applicative ai Ministeri competenti (vedi circolare INPS n. 29 del 10 febbraio 2000). Non è stato pertanto possibile considerare, nell'esercizio in esame, i relativi effetti economici, che in ogni caso non avrebbero influenzato il risultato, in quanto avrebbero determinato una corrispondente riduzione del corrispettivo derivante dagli obblighi di convenzione.

È opportuno evidenziare che, dal prossimo esercizio, dette agevolazioni consentiranno un maggiore allineamento dei costi della Società agli standard europei.



MERCATO ED ATTIVITÀ SOCIALE

L'attività svolta è sintetizzata nella seguente tabella, che mette a confronto i dati di traffico del 1999 con i corrispondenti dati del 1998.

	1999	1998	Variazione
Viaggi effettuati (N.)	3.553	3.549,5	+ 0,1 %
Miglia percorse (N.)	1.575.553	1.594.959	- 1,2 %
Passeggeri trasportati (N.)	3.281.633	3.232.386	+ 1,5 %
Auto al seguito passeggeri (N.)	809.083	797.999	+ 1,4 %
Metri lineari trasportati (N.)	3.477.690	3.529.868	- 1,5 %
Noli conseguiti (L. mil.)	451.612	424.672	+ 6,3 %

Dall'esame dei dati si evidenzia, per il traffico passeggeri ed auto, un incremento di circa l'1,5%, dovuto principalmente all'aumentata attività delle navi veloci. Infatti, l'immissione di altre due unità gemelle, "Scorpio" e "Capricorn", sulle rotte Genova/P. Torres e Genova/Olbia ha confermato il gradimento dei passeggeri per tale tipo di mezzo.

Per quanto concerne il traffico merci, all'incremento dei mezzi trasportati sui collegamenti con la Sicilia, ha fatto riscontro una flessione dell'attività con la Sardegna, dove la presenza dei concorrenti si è estesa. Nel complesso la flessione generale è stata di circa l'1,5%.

Si è intensificata l'attività dell'armamento privato: in particolare la linea Genova/P. Torres, precedentemente stagionale, è stata svolta anche nel periodo invernale e la linea Livorno/Olbia è stata notevolmente intensificata, con l'utilizzo di altre due unità.

Anche nel 1999 è continuata la politica di ampliamento della rete di vendita, che attualmente copre il territorio nazionale attraverso circa 2.500 agenzie di viaggio.

Allo scopo di offrire una migliore assistenza alla clientela, è stato attivato un centro di prenotazioni ed informazioni telefoniche per i passeggeri e per le agenzie di viaggio.

Nel corso dell'anno 1999 l'attività operativa è stata esercitata sulle seguenti linee:

LINEE PASSEGGERI

Napoli-Palermo	giornaliera
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
Genova-Cagliari	bisettimanale in alta stagione
Cagliari-Trapani-Tunisi	settimanale
Genova-Olbia (con due prolungamenti settimanali ad Arbatax)	trisettimanale, giornaliera nel periodo estivo
Genova-Arbatax (diretta)	bisettimanale in alta stagione
La Spezia-Golfo Aranci	giornaliera in alta stagione
Fiumicino-Golfo Aranci	giornaliera/trigiornaliera in alta stagione
Fiumicino-Arbatax	bisettimanale in alta stagione