

- Totale	1.206.562
	=====
I conti d'ordine ammontano a	24.735
	<u>CONTO ECONOMICO</u>
- Valore della produzione	566.982
- Costi della produzione	(536.848)
- Proventi finanziari	(11.421)
- Rettif. attività finanziarie	91
- Proventi e oneri straordin.	3.283
- Imposte sul reddito	(10.617)
	=====
- Utile dell'esercizio	11.470
	=====

Il Collegio attesta che sono state rispettate le norme civilistiche ed in particolare l'art.2426 che disciplina le valutazioni.

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

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

Le rimanenze dei materiali di manutenzione e di consumo depositati in magazzino sono state valutate con il metodo LIFO a scatti annuali; le rimanenze di combustibili e lubrificanti a bordo delle navi sono valutate con il metodo FIFO.

Il fondo di trattamento fine rapporto di lavoro subordinato, al 31 dicembre 2001, 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 ed economica.

L'intervento finanziario dello Stato per l'esercizio 2001 quale corrispettivo per obblighi di servizio pubblico è stato determinato dalla Pubblica Amministrazione in 214.498 lire milioni, corrispondenti a 110.779 migliaia di euro.

Nella nota integrativa sono state evidenziate 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 567 milioni di euro comprende i ricavi delle vendite e delle prestazioni per 413 milioni di euro. I costi della produzione di 537 milioni di euro comprendono costi del personale per 155 milioni di euro, ammortamenti e svalutazioni per 77 milioni di euro, accantonamenti a fondi per 10 milioni di euro, acquisti di combustibili, ricambi ed altri materiali per 122 milioni di euro, spese per servizi per 167 milioni di euro, oneri diversi di gestione per 5 milioni di euro.

I proventi finanziari sono stati pari a 27 milioni di euro e gli oneri finanziari a 39 milioni di euro.

Le imposte sul reddito sono ammontate a 11 milioni di euro.

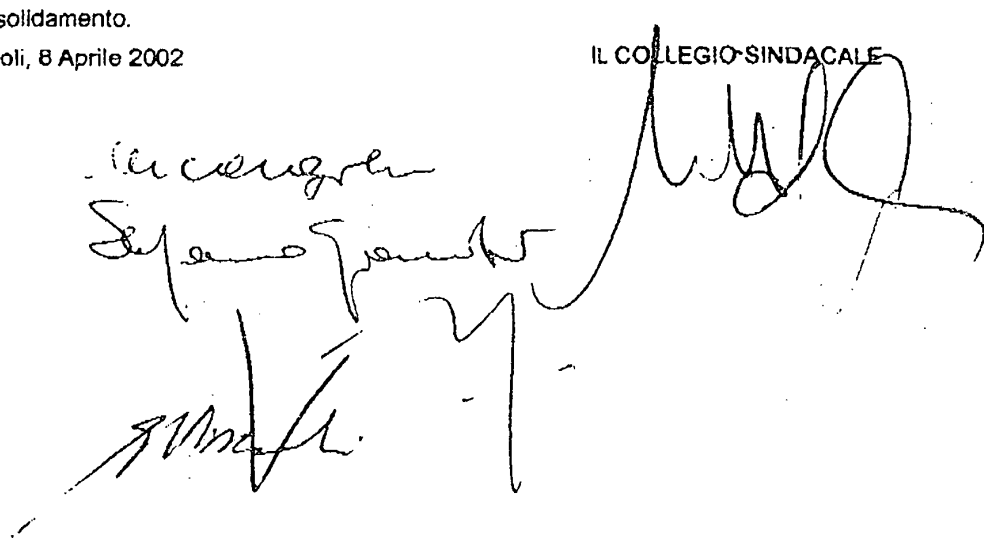
L'esposizione finanziaria è pari a 706 milioni di euro. La quota più consistente dell'indebitamento riguarda i debiti finanziari a medio/lungo termine (circa il 62%).

Si da atto che tutte le società oggetto del consolidamento sottopongono a revisione i propri bilanci di esercizio e che le informazioni trasmesse alla Capogruppo ai fini del bilancio consolidato risultano essere state preventivamente sottoposte a specifiche analisi da parte dei revisori delle rispettive società.

Alla luce delle analisi svolte Vi attestiamo che il bilancio consolidato dell'esercizio 2001 è stato predisposto in conformità con la normativa vigente e che i valori indicati corrispondono alle risultanze della Controliante ed alle informazioni ed ai dati pervenuti dalle società comprese nel consolidamento.

Napoli, 8 Aprile 2002

IL COLLEGIO SINDACALE



BILANCIO CONSUNTIVO

RELAZIONE
SULLA GESTIONE

**COMPOSIZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
E NATURA DELLE DELEGHE CONFERITE**

Presidente
con rappresentanza legale

Dott. Antonio Zappi

Vice-Presidente

Ing. Mario Murri

Amministratore delegato
con poteri di ordinaria amministrazione
e, in caso di urgenza, di straordinaria
amministrazione

Cav.lav. Franco Pecorini

Consiglieri

Dott. Fabrizio Antonini
Dott. Angelo Casò
Dott. Vincenzo Dettori
Avv. Patrizia Garbarino
Dott. Tommaso Vincenzo Milanese
Prof. Gustavo Romanelli

CONSIDERAZIONI GENERALI

Signori azionisti,

l'esercizio 2001 può certamente essere considerato come uno dei più significativi del recente passato della Tirrenia, essendo stato caratterizzato da una serie di avvenimenti che, al di là degli effetti esplicati sul risultato di esercizio, assumono un significato ed una valenza di grande rilievo, anche per il futuro, della Vostra società.

Prima di descrivere detti avvenimenti, desideriamo soffermarci brevemente sullo scenario generale e di mercato nel quale la Vostra società ha operato e che non è stato privo di complessità ed incognite, che peraltro, in parte, ancora permangono.

Ci riferiamo, da un lato, ad una situazione congiunturale che, se non può definirsi recessiva, si è tuttavia caratterizzata per una sostanziale staticità del mercato, in particolare per quello turistico, e, dall'altro, ad un accentuarsi della concorrenza, dimostratasi particolarmente vivace, che ha intensificato la propria attività con un impiego più diffuso di navi aventi uno standard nautico ed alberghiero di fascia alta e ricorrendo, per di più, a politiche tariffarie molto aggressive.

Nonostante l'effetto combinato di questi due fattori (staticità della domanda ed incremento dell'offerta sia quantitativa che qualitativa), la Vostra società — come esposto in dettaglio nelle pagine che seguono — è riuscita a conseguire risultati di traffico ed economici di tutto rilievo, in confronto all'anno 2000; inoltre l'utile conseguito nel 2001 è stato di 14,1 milioni di euro, con un incremento del 29 % rispetto all'anno precedente.

In tale situazione, alcune criticità fortemente penalizzanti sono state fronteggiate in maniera adeguata e le varie difficoltà hanno addirittura rinvigorito il ruolo ed il valore dell'attenta gestione aziendale, consolidando lo slancio con il quale si perseguono gli obiettivi della missione che istituzionalmente la Vostra società è chiamata a svolgere.

Nella precedente relazione sulle risultanze dell'anno 2000 Vi avevamo riferito sull'andamento della procedura avviata — già dall'agosto '99 — da parte della Commissione Europea, nei confronti del Governo italiano per presunti aiuti di Stato concessi alle società del Gruppo Tirrenia.

L'apertura di tale procedura, pur nella piena e consapevole fiducia da parte della Tirrenia nella positività della sua conclusione, aveva comunque avuto non pochi effetti negativi: infatti, oltre ad un appannamento dell'immagine aziendale, non può dimenticarsi che l'Amministrazione competente aveva deciso il "congelamento" dell'esame e dell'approvazione del Piano quinquennale 2000/2004 che, come è noto, rappresenta lo strumento di programmazione previsto dall'attuale legislazione, sia relativamente ai collegamenti da svolgere che alla flotta da impiegare, in un arco di 5 anni.

Nonostante questa difficile situazione — come a Voi noto — la Società aveva, comunque, avviato la realizzazione, assumendosene i non pochi rischi, di quei progetti di sviluppo degli investimenti ritenuti essenziali per mantenere una offerta dei servizi adeguata alle esigenze dell'utenza, ordinando, nel dicembre del 1999, le due unità tipo "Bithia", ad alta capacità di carico passeggeri e con motorizzazioni idonee ad una velocità di circa 30 nodi.

Nel contempo, era stata fornita all'Autorità competente tutta la professionale, puntuale ed obiettiva assistenza indispensabile per il completamento dell'istruttoria e la definizione della vicenda comunitaria che aveva, tra l'altro, comportato anche l'esame degli andamenti economico-gestionali degli ultimi dieci anni.

Finalmente – dopo la richiesta dell'Amministrazione italiana di anticipare la conclusione per la sola Tirrenia rispetto alle altre compagnie del Gruppo - in data 21 giugno 2001, il caso giungeva al suo epilogo.

Nella sua decisione, l'Autorità comunitaria ha riconosciuto la piena legittimità della convenzione con lo Stato (che risulta quindi pienamente conforme alle normative comunitarie, e che resterà in vigore fino alla sua naturale scadenza del 31 dicembre 2008) ed ha definito del tutto adeguato alla entità dei collegamenti svolti il livello delle compensazioni ricevute da Tirrenia a fronte degli obblighi di servizio pubblico che le sono imposti. Nella decisione è stato inoltre ribadito che il meccanismo della compensazione risulta particolarmente “virtuoso”, in quanto consente di compensare, in parte cospicua, gli oneri derivanti allo Stato dalle perdite della gestione invernale con gli utili della stagione estiva.

Sotto il profilo dell'attività nautica sono stati sostanzialmente confermati gli attuali assetti, con modeste limitazioni proposte dall'Amministrazione italiana.

Nel complesso, pertanto, la decisione può giudicarsi ampiamente positiva per la Tirrenia, non solo perché dà importanti certezze all'operare immediato e prospettico della Vostra società, ma anche perché conferisce un autorevole riconoscimento all'attenta gestione di un'azienda che presenta interessanti prospettive, tenuto conto dei risultati conseguiti attraverso una lunga e non facile azione di risanamento.

Nessun ricorso è stato presentato avverso la predetta decisione entro i termini di legge: anche questo aspetto merita una particolare considerazione in quanto lo stesso, dato il gran numero di ricorrenti e la vastità dell'impianto “accusatorio” che era stato posto in essere nei confronti della Tirrenia, costituisce un ulteriore, importante, seppure indiretto, riconoscimento della correttezza della decisione, anche da parte di chi aveva provocato l'apertura della procedura.

Archiviato - con soddisfazione - questo problema, la Vostra società, nello scorso mese di agosto ha potuto così presentare agli organi competenti un nuova edizione del piano quinquennale 2000-2004, ponendo le basi per una ulteriore razionalizzazione dei servizi e per un loro ulteriore e generalizzato miglioramento sul piano qualitativo.

Relativamente agli investimenti in naviglio, detto piano ha recepito, in primo luogo, la costruzione di due nuove navi che, come in precedenza ricordato, erano già state ordinate dalla Società al di fuori del regime di convenzione; ha proposto altresì la realizzazione di una terza unità, analoga alle precedenti, nonché l'effettuazione di lavori di ammodernamento su cinque unità della serie “strade”, al fine di adeguarne lo standard alberghiero a quello delle unità di più recente costruzione.

Di contro, è stata prevista la radiazione, oltre che di una nave della serie “strade” non trasformata, di due mezzi veloci. Tale piano quinquennale, approvato nel gennaio del 2002, è ora pienamente operante.

Una volta completato il programma di investimenti di cui si è detto, la flotta della Vostra società sarà costituita da diciotto navi (perfettamente omogenee sotto il profilo di uno standard alberghiero decisamente alto), metà delle quali con una vita media inferiore a tre anni.

Ricordiamo, con l'occasione, che nel corso del 2001 sono entrate in servizio due nuove unità: nel mese di febbraio, la “Raffaele Rubattino”, che ha affiancato la gemella “Vincenzo Florio” sulla rotta Napoli-Palermo e nel mese di luglio il mototraghetto “Bithia”, prima delle tre unità destinate a collegare Genova con i porti del nord Sardegna. Con queste unità - lunghe 214 metri, con 2.700 posti e 2.600 metri lineari di garage e con una velocità prossima ai trenta nodi ed un livello alberghiero paragonabile a quello di moderne navi da crociera - la Vostra società ha già conseguito, sulla rotta Genova-Porto Torres, risultati commerciali assolutamente positivi, con ciò

confermando come la scelta del rinnovamento della flotta, posizionandola su un livello di servizio elevato, come ormai è richiesto anche nell'espletamento di un pubblico servizio, sia fondamentalmente vincente.

Sta ora per essere consegnata anche la seconda unità dello stesso tipo mentre la terza entrerà in servizio in tempo per essere utilizzata nell'alta stagione del 2003.

Parallelamente con il programma di ammodernamento della flotta, si sono poste in essere iniziative per un riassetto ed una razionalizzazione dei servizi e per un potenziamento delle attività commerciali.

Si colloca in tale contesto la cessione, a partire dal 1° febbraio 2001, delle linee tutto merci Livorno-Catania e Genova-Termini Imerese alla controllata Adriatica, in uno con tre navi impiegate su tali linee. Tale decisione, tenuto conto che detta società già gestisce sul settore adriatico altri collegamenti di cabotaggio con la Sicilia, ha consentito di specializzare un unico vettore su un mercato che insiste sullo stesso bacino di utenza.

Nel contempo, a partire dal successivo mese di marzo, è stato avviato, in regime di libera attività imprenditoriale, un collegamento merci, fra Civitavecchia ed Olbia, che ha dato buoni risultati di traffico e, sul piano economico, un esito di sostanziale pareggio.

Sotto il profilo commerciale, particolare impulso è stato riservato alla rete di vendita, che oggi dispone di circa 3.800 agenzie; si sono altresì avviate più incisive politiche acquisitive, anche con l'ausilio dei più recenti strumenti informatici (internet), iniziando nel contempo uno studio specifico finalizzato alla revisione del booking elettronico, essenziale strumento operativo al servizio della rete di vendita.

Inoltre, con il duplice scopo di migliorare la redditività aziendale e di specializzare determinate funzioni, anche attraverso l'ausilio di partners dotati di specifiche conoscenze, professionalità e know-how, si sta perseguendo una particolare politica finalizzata alla costituzione di società a partecipazioni azionarie paritetiche svolgenti attività accessorie o contigue al proprio "core business".

In questa ottica è stata costituita, nello scorso mese di giugno, in partnership con la Gemeaz (gruppo Accor) una società di catering, denominata "Tirrenia Eurocatering", alla quale sono stati affidati i servizi di ristorazione di bordo. Con tale iniziativa Tirrenia ha inteso ottimizzare — attraverso un partner tecnico di livello internazionale — la gestione di tali attività, prima terziarizzate, anche nella prospettiva che la gestione di detta società possa svolgersi, in tale settore, anche al di fuori delle aziende del gruppo.

Inoltre la Tirrenia sta procedendo, in partnership (e sempre con quote azionarie paritetiche) con un'azienda di antica e consolidata tradizione operante in ambito portuale, alla costituzione di una società per la gestione di un terminal nel porto di Napoli.

Anche in questo caso la finalità è quella di gestire, in prospettiva, anche attività al di fuori di quelle specifiche della Tirrenia e del suo gruppo. In questa ottica si stanno studiando iniziative similari anche su altre aree di business.

Di non minore rilevanza sono le iniziative che la Vostra società ha assunto per la riduzione del costo del lavoro del personale navigante.

Si tratta di una problematica che è stata sempre al centro dell'attenzione dell'azienda, a motivo della notevole incidenza che tale voce di costo ha sul conto economico sia della Tirrenia che dell'intero gruppo, e del divario ancora esistente tra questo costo e quello corrispondente, sostenuto dall'armamento concorrente. Attraverso una intensa fase negoziale, durata più di un anno, e durante la quale si sono dovuti affrontare e superare delicati momenti di confronto con la controparte sindacale, si è alla fine pervenuti ad intese certamente positive i cui contenuti

investono, in particolare, la riparametrazione delle tabelle di armamento commisurando i membri dell'equipaggio al numero dei passeggeri imbarcati. In tal modo è stata superata l'impostazione precedente di impiegare la medesima forza lavoro anche in presenza di avvertibili variazioni di attività produttiva.

L'entità dei recuperi conseguenti agli accordi in questione - per i quali va reso atto anche alla maturità ed alla responsabilità manifestata dalle organizzazioni sindacali - è rilevante, anche se, ovviamente, se ne potranno constatare in pieno gli effetti nel corso del 2002, allorquando gli stessi accordi opereranno pienamente.

Sotto il profilo organizzativo - nel rilevare i positivi ritorni delle iniziative già segnalate l'anno scorso (*call-center* di gruppo, revisione e attivazione di nuove funzioni e procedure e creazione di *services* di gruppo) - riteniamo doveroso sottolineare la particolare rilevanza che assume la recente decisione di procedere ad una profonda revisione del sistema informativo aziendale negli aspetti di maggior rilievo commerciale e di reporting, in maniera da poter disporre di uno strumento che consenta tempestività decisionale e di controllo.

Nel contempo, è proseguita l'attività di integrare sempre più, nel contesto organizzativo e funzionale della capogruppo, le altre aziende soprattutto per quanto attiene alle funzioni tecniche, manutentive e commerciali.

Abbiamo accennato, all'inizio di questa relazione, al fatto che - tenuto conto del contesto in cui si è operato, dimostratosi, come già detto, non privo di difficoltà - i risultati aziendali di carattere commerciale ed economico debbono essere considerati estremamente soddisfacenti.

In particolare, l'aumento del traffico dei passeggeri è stato di circa 150 mila unità e quello delle auto al seguito di circa 46 mila (con incrementi percentuali rispettivamente pari al 5 ed al 6 %, circa). Nel comparto merci, prescindendo dai due collegamenti trasferiti, come detto, alla società Adriatica, il traffico si è incrementato di circa il 10 %. Tale miglioramento è connesso sostanzialmente alla istituzione di una nuova linea fra Civitavecchia e Olbia.

È evidente che, nello scenario competitivo che si è delineato, tali dati appaiono molto significativi e certamente attribuibili sia al più elevato standard qualitativo delle navi, sia ad una intensa attività finalizzata al miglioramento della qualità dei servizi resi all'utenza, a terra e, segnatamente, a bordo. Ne è una riprova la drastica riduzione del numero dei reclami; così come significativi sono i risultati delle indagini di mercato commissionate dalla società per verificare la percezione della clientela il cui grado di apprezzamento è una chiara conferma dei miglioramenti nel frattempo apportati.

Sul piano economico, i ricavi lordi si sono attestati su 265,7 milioni di euro, con un aumento di oltre 6 milioni di euro, pur in presenza di un sistema tariffario essenzialmente non modificato.

Tra gli altri elementi che appaiono particolarmente significativi, il margine di contribuzione, pari a circa 60 milioni di euro, mostra un miglioramento del 37 % rispetto all'anno precedente.

Infine, l'importo relativo alla compensazione dovuto dallo Stato a fronte degli obblighi di servizio pubblico, al netto della remunerazione per i mezzi propri investiti è stato di 17,8 milioni di euro. Tenendo poi conto dei minori introiti connessi alle tariffe speciali che la Vostra società è tenuta a praticare a particolari categorie di utenti, quali residenti, emigrati sardi, ecc. (il cui importo, nel 2001, è stato pari a 27,6 milioni di euro), può affermarsi che, per la gestione dei servizi della Vostra società, il corrispettivo statale è di fatto azzerato.

Pur prescindendo da tali considerazioni va sottolineato che nei confronti dell'anno scorso l'importo della compensazione mostra un miglioramento - ossia una riduzione - di 1,6 milioni di euro. Il precedente esercizio era stato, però, influenzato da ricavi aventi natura straordinaria e di

competenza pregressa (contributi al cabotaggio relativi all'esercizio 1999); al netto di questa componente la riduzione del contributo, tra il 2000 ed il 2001, è di ben 16,9 milioni di euro.

Come risulta evidente, si tratta di esiti di notevole rilievo, che sono la risultante di una azione imprenditoriale che ha prestato grande attenzione ai costi di gestione ma che è stata pronta, nel contempo, ad accogliere ogni opportunità sia economica che commerciale, pur nell'ambito dello svolgimento di un pubblico servizio.

Il quadro delineato si presenta, in definitiva, di estremo interesse anche nella prospettiva della privatizzazione del gruppo, operazione questa espressamente prevista - come noto - dal Piano governativo di riordino del settore cabotiero a suo tempo approvato dal Parlamento.

Ovviamente, era necessario conoscere l'esito della più volte richiamata procedura comunitaria, in costanza della quale era difficile configurare concretamente ipotesi di collocazione sul mercato, a meno che non si volesse ipotizzare un valore di cessione della società estremamente modesto.

L'esito della predetta decisione comunitaria (mentre si confida in una soluzione in tempi brevi anche per quanto concerne le società controllate) costituisce per la Vostra società - come del resto autorevolmente riconosciuto dalla relazione della Corte dei Conti al Parlamento sul bilancio dell'esercizio 2000 - un elemento che può giocare in modo assai positivo nel processo di privatizzazione.

Desideravamo, concludendo, ricordare che, secondo la Corte dei Conti, l'Amministrazione, insieme alle società, dovrà porre in essere ogni iniziativa per accelerare la definizione di tale procedura, poiché in tal modo potrà essere realizzato quanto previsto dal piano di riordino governativo che prevedeva la "privatizzazione del Gruppo nel suo complesso". A parere sempre della Corte, tale percorso consentirebbe - infatti - di assicurare benefici allo Stato e permetterebbe di realizzare, attraverso economie di scala, il miglioramento dei risultati ed essere anche la base per "un rafforzamento del valore economico patrimoniale del polo cabotiero, in vista della privatizzazione".

MERCATO ED ATTIVITA' SOCIALE

Come già accennato, l'attività svolta nel corso del 2001 ha fatto registrare per il traffico passeggeri un incremento di circa il 5% e per le auto al seguito di circa il 6%, nonostante il notevole incremento dell'offerta dell'armamento privato.

I fattori che hanno determinato tale risultato vanno attribuiti principalmente alla conferma del gradimento da parte dell'utenza dei mezzi veloci tipo "Aries" ed all'immissione della nuova unità Bithia sulla linea Genova-Porto Torres e della nuova unità Raffaele Rubattino sulla linea Napoli-Palermo.

Per quanto concerne il traffico merci, tenuto conto del trasferimento alla controllata Adriatica delle linee Genova-Termini Imerese e Livorno-Catania, l'incremento è stato del 10%. In modo particolare i collegamenti con la Sardegna hanno fatto registrare un aumento del 14%.

Tali risultati assumono maggior valore se si considera l'incremento di attività da parte dell'armamento privato.

Nel corso dell'anno 2001 l'attività operativa è stata esercitata sulle seguenti linee:

<i>linee passeggeri</i>	
Napoli-Palermo	Giornaliera + attività di rinforzo stagionale
Palermo-Cagliari	Settimanale
Civitavecchia-Olbia	Giornaliera + attività di rinforzo stagionale
Civitavecchia-Cagliari (con due approdi intermedi settimanali ad Arbatax)	Giornaliera
Napoli-Cagliari	Settimanale + attività di rinforzo stagionale
Genova-Porto Torres	Giornaliera + attività di rinforzo stagionale
Genova-Cagliari	Bisettimanale; settimanale in alta stagione
Cagliari-Trapani-Tunisi	Settimanale
Genova-Olbia (con due prolungamenti settimanali ad Arbatax)	Trisettimanale + attività di rinforzo stagionale
Genova-Arbatax (diretta)	Giornaliera 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
<i>linee merci</i>	
Livorno-Cagliari	Tri/quadrisettimanale
Civitavecchia-Cagliari	Secondo esigenze
Napoli-Cagliari	Settimanale-bisettimanale
Genova-Cagliari	Quadri-pentasettimanale
Civitavecchia-Olbia	Pentasettimanale dal mese di marzo
Genova-Porto Torres	Secondo esigenze
Napoli-Palermo	Bi/trisettimanale; cessata dal 9 aprile
Livorno-Catania	Tri/quadrisettimanale; cessata dal 1 febbraio
Genova-Palermo/Termini Imerese	Quadrisettimanale; cessata dal 1 febbraio

FLOTTA

Al 31 dicembre 2001 la flotta di proprietà sociale aveva la seguente consistenza:

	<i>numero</i>	<i>t.s.l.</i>
unità veloci	6	52.410,00
navi traghetto miste	13	241.852,74
navi traghetto tutto-merci	5	49.134,53
totale	24	343.397,27

Il dettaglio della composizione della flotta è riportato in allegato.

Nel corso dell'anno 2001 è stata consegnata la seconda unità mista Raffaele Rubattino che, unitamente al m/t Vincenzo Florio, ha disimpegnato la linea Napoli/Palermo,

Dal 1° agosto è entrata in esercizio sulla linea Genova Porto Torres la nuova unità Bithia. La consegna dell'unità gemella Janas è prevista per il mese di aprile 2002.

In data 1 febbraio 2001 sono state cedute alla società controllata Adriatica le unità Via Tirreno, Via Adriatico e Campania.

Nel corso dell'anno 2001 è stato alienato anche il m/t Capo Spartivento, mentre sono tuttora in attesa di vendita i mm/tt Capo Carbonara e Arborea.

RAPPORTI CON LO STATO - PROGRAMMA QUINQUENNALE 2000/2004

Come già accennato precedentemente, essendosi conclusa positivamente nel mese di giugno 2001 la procedura comunitaria, i Ministeri competenti hanno approvato il nuovo piano quinquennale, precedentemente congelato, sia pure con alcune modifiche apportate per recepire le indicazioni dell'Autorità comunitaria.

L'attività è stata svolta sulla base degli assetti dell'anno precedente, con la sola eccezione di alcune linee merci che sono state trasferite alla controllata Adriatica.

GESTIONE DEL PERSONALE

Nel corso del 2001 è proseguita la politica orientata ad una maggiore flessibilità nell'impiego del personale navigante, che ha consentito un ulteriore adeguamento dell'organico.

Nello stesso tempo si è dato impulso all'attività di qualificazione e formazione del personale navigante e amministrativo. Tale politica ha reso possibile l'ulteriore accrescimento del livello di sicurezza a bordo delle navi sociali, con il raggiungimento di uno standard che colloca l'azienda ai posti di eccellenza in ambito europeo.

Alla data del 31 dicembre 2001 la consistenza del personale dipendente a tempo indeterminato risultava pari a 1.592 unità (di cui 1.217 naviganti e 375 amministrativi), con una riduzione di 138 unità (di cui 124 naviganti e 14 amministrativi), pari all'8% rispetto all'anno precedente. La variazione è dovuta principalmente al trasferimento di marittimi alla controllata Adriatica (in corrispondenza con la cessione alla stessa Società di tre navi adibite al traffico merci) e ad uscite per dimissioni. Considerato che nel corso dell'anno 2000 si era verificata una contrazione di 147

unità lavorative, la riduzione del personale registrata nel biennio 2000/2001 risulta pari a 285 unità.

Al 31 dicembre 2001 risultavano inoltre imbarcati 365 marittimi con contratto a tempo determinato.

Il costo del lavoro è stato pari a 74,9 milioni di euro, con una diminuzione del 4,33% rispetto all'anno precedente. Il risultato conseguito discende dalla diminuzione dell'organico, avendo influito sull'andamento del costo del lavoro, oltre alla normale dinamica retributiva connessa all'anzianità di servizio del personale, anche l'adeguamento salariale connesso al rinnovo dei contratti di lavoro per il biennio 2001/2002 per la sola parte economica.

L'attività di formazione ha registrato corsi d'aggiornamento e qualificazione per un totale di 30.746 ore, interessando complessivamente 925 unità (di cui 833 naviganti per 29.821 ore e 92 amministrativi per 925 ore).

Il confronto di questi dati con quelli dell'anno 2000 segna un progresso di dimensioni rilevanti, sia per volume di ore che per numero di dipendenti coinvolti; infatti il numero delle ore dedicate si è incrementato del 222%, mentre quello dei dipendenti è cresciuto del 192%.

Il particolare impegno nel perseguire obiettivi di aggiornamento, riqualificazione e specializzazione del personale attesta la centralità del ruolo conferito all'attività formativa nella gestione delle risorse umane.

Per quel che riguarda il personale navigante sono stati effettuati corsi di tipo tecnico quali: antincendio di base e avanzato, Mams, Mabev, sopravvivenza e salvataggio, Arpa, Gmdss (*global maritime distress safety system*), nonché corsi di specializzazione per motorista abilitato e meccanico navale di 2° classe, di formazione per le rappresentanze dei lavoratori alla sicurezza a bordo, per ispettori di collaudo qualitativo dei cicli protettivi, di primo soccorso e di assistenza medica a bordo.

Per quanto attiene al personale amministrativo, l'attività di formazione-aggiornamento è stata indirizzata principalmente verso i corsi di informatica, la materia fiscale e tributaria, la finanza e il controllo di gestione, la sicurezza (corso per verificatori ISM e ISO 9000), la qualità del servizio alberghiero (corso per *food & beverage manager*), la formazione pratica per analisti di organizzazione e i corsi antincendio.

RELAZIONI INDUSTRIALI

Al fine di pervenire a una sempre più efficace gestione delle vicende contrattuali sono stati utilizzati i seguenti strumenti: il perseguimento dell'armonizzazione normativa/economica dei contratti con l'armamento privato e la ridefinizione delle tabelle di armamento.

In tale contesto, le parti sociali hanno definito alcuni importanti accordi.

Per quanto concerne la politica contrattuale, con accordo 21 marzo 2001 è stata rinnovata la parte economica per il biennio 2001-2002 dei contratti collettivi nazionali di lavoro del settore marittimo, nel rispetto del protocollo 23 luglio 1993.

Alle medesime condizioni è stata rinnovata, con accordo 29 marzo 2001, la parte economica del contratto degli addetti agli uffici.

Inoltre, con intesa in pari data, è stato disposto per il biennio 2001-2002 l'adeguamento dei livelli retributivi del personale navigante in regolamento organico.

In data 10 dicembre 2001 è stata rinnovata la contrattazione di secondo livello per il personale navigante, scaduta il 30/6/2001.

Tuttavia, l'intesa più significativa è stata quella riguardante la revisione delle tabelle di armamento delle navi tipo "Strada", già sottoscritta in data 9 ottobre 2000 e perfezionata con gli accordi del 28 dicembre 2000 e del 25 maggio 2001.

Con tali accordi le tabelle sono state riparametrate introducendo il criterio, già seguito per il m/t Florio, della commisurazione qualitativa e quantitativa dei membri dell'equipaggio al numero dei passeggeri trasportati.

Anche per la linea Fiumicino/Golfo Aranci, esclusa dal regime di convenzione, le parti hanno concordato una rimodulazione delle tabelle di armamento (sotto il profilo delle qualifiche impiegate) delle unità tipo "Guizzo", ferma restando la composizione numerica del personale di bordo. E' stato altresì definito un criterio di utilizzo dei marittimi che privilegi il ricorso a personale di lista stagionale.

Quanto alle relazioni merci Livorno/Cagliari e Genova/Cagliari, le parti hanno definito la nuova tabella d'armamento delle unità tipo "Lazio", in misura ridotta rispetto alla precedente.

Riguardo infine alla normativa sull'autoregolamentazione del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali (legge n. 83/2000) che ha aperto il nostro sistema ad una prospettiva di garanzia dell'utenza, incentrata sulla prevenzione degli scioperi, oltre che sulla regolamentazione dei medesimi, la Società si è dotata di una dettagliata regolamentazione ed in data 14 dicembre 2001, la Fedarlinea, Filt-CGIL, Fit-CISL, UIL-Trasporti e, separatamente, Federmar-Cisal e UGL-Mare hanno definito un'intesa contenente alcune significative modifiche ed integrazioni al protocollo già sottoscritto in data 1° agosto 2000.

Uno degli aspetti più qualificanti dell'accordo è la fissazione della durata massima dello sciopero nell'ambito della stessa vertenza, pari a 24 ore per la prima agitazione e 48 ore per le successive.

Con il ricorso alle nuove procedure, si è pervenuti nell'89% dei casi alla conciliazione della vertenza attraverso la definizione di un accordo.

ORGANIZZAZIONE

La Società ha continuato a perseguire obiettivi di massima efficienza della struttura e massima efficacia delle attività.

In particolare, il Servizio manutenzione è stato strutturato in tre uffici, ognuno dei quali specializzato nella manutenzione di navi di tipologie diverse (mezzi veloci, navi tipo "Strada", altre unità).

E' stata posta grande attenzione alla dislocazione dei magazzini ricambi della Società, al fine di aumentare la tempestività e l'accuratezza delle forniture alle navi; a tale scopo è stato istituito il magazzino di Civitavecchia, che si aggiunge a quelli di Palermo e di Genova.

Allo scopo di dare maggiore visibilità ed efficacia alle relazioni con la clientela, è stato istituito l'Ufficio reclami

In attuazione delle strategie aziendali, è stata posta particolare attenzione al perseguimento di standard di qualità del servizio offerto a bordo delle unità sociali.

A tal fine è stata prestata la massima attenzione alle risultanze delle verifiche effettuate dal Gruppo ispettivo. Si è perseguita inoltre l'unitarietà della guida dello stesso Gruppo ispettivo e dell'Ufficio alberghiero, ponendo anche quest'ultimo nell'ambito della Direzione affari generali, ottenendo in tal modo maggiore efficacia e tempestività delle azioni.

Nel corso dell'anno è proseguito il processo di revisione e formalizzazione delle principali procedure aziendali.