

TOREMAR S.p.A.

(in migliaia di Euro)

TAVOLA PER L'ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI

	2005	2004
A. – RICAVI	37.315	35.230
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	–	–
B. – VALORE DELLA PRODUZIONE TIPICA	37.315	35.230
Consumi di materie e servizi esterni	(18.934)	(16.189)
C. – VALORE AGGIUNTO	18.381	19.041
Costo del lavoro	(12.726)	(12.303)
D. – MARGINE OPERATIVO LORDO	5.655	6.738
Ammortamenti	(1.639)	(1.516)
Altri stanziamenti rettificativi	(1)	(3)
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	(1.309)	(2.400)
Saldo proventi e oneri diversi	338	19
E. – RISULTATO OPERATIVO	3.044	2.838
Proventi e oneri finanziari	113	(8)
Rettifiche di valore di attività finanziarie	–	–
F. – RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE IMPOSTE	3.157	2.830
Proventi ed oneri straordinari	(103)	(32)
G. – RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	3.054	2.798
Imposte sul reddito dell'esercizio	(1.984)	(1.662)
H. – UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	1.070	1.136

TOREMAR S.p.A.**ELENCO LINEE GESTITE E RELATIVE FREQUENZE (ANDATA E RITORNO)**

Linea Livorno-Gorgona-Capraia: giornaliera con approdo bisettimanale a Gorgona;

Linea Piombino-Portoferraio: plurigiornaliera (da un minimo di otto corse durante il periodo invernale fino a quindici durante il periodo estivo; nel periodo estivo vengono svolte anche due corse giornaliere con mezzo veloce);

Linea Piombino-Rio Marina-Porto Azzurro-(Pianosa): plurigiornaliera, con approdo settimanale a Pianosa (tre partenze nel periodo invernale e cinque nel periodo estivo; nel periodo estivo vengono svolte anche tre corse giornaliere con mezzo veloce);

Linea Porto Santo Stefano-Isola del Giglio: plurigiornaliera;

Linea Piombino-Cavo-Portoferraio: servizio aliscafo plurigiornaliero (da un minimo di tre corse durante il periodo invernale fino a otto corse nella stagione estiva).

FLOTTA SOCIALE AL 31 DICEMBRE 2005

UNITÀ	TSL
M/t Aethalia	2.781
M/t Marmorica	2.387
M/t Oglasa	2.387
M/tv Isola di Capraia	1.925
M/t Liburna	1.551
M/t Planasia	1.409
M/t Aegilium	632
A/fo Fabricia	223
Totale	13.295

ALLEGATI

**DATI RELATIVI
ALLE IMPRESE COLLEGATE
(Ultimo Bilancio approvato)**

**SMERALDA BUNKER TRADE S.p.A.
TERMINAL TRAGHETTI NAPOLI S.r.l.
TIRRENIA EUROCATERING S.p.A.**

SMERALDA BUNKER TRADE S.p.A.
(impresa collegata)

(in migliaia di Euro)

STATO PATRIMONIALE

	31/12/2004	31/12/2003
ATTIVO		
Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	542	542
Immobilizzazioni immateriali	103	95
Immobilizzazioni materiali	372	283
Rimanenze	2	2
Crediti dell'attivo circolante	876	65
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	75	240
Disponibilità liquide	83	22
Ratei e risconti	2	3
Totale attivo	2.055	1.252
PASSIVO		
Patrimonio netto: capitale	775	775
Patrimonio netto: utili (perdite) portati a nuovo	(2)	–
Patrimonio netto: utile (perdita) dell'esercizio	(48)	(2)
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	1	1
Debiti	1.329	478
Totale passivo	2.055	1.252

(in migliaia di Euro)

CONTO ECONOMICO

	2004	2003
Valore della produzione	8.150	1.566
Costi della produzione	(8.102)	(1.550)
Proventi e oneri finanziari	(91)	(16)
Imposte sul reddito dell'esercizio	(5)	(2)
Utile (Perdita) dell'esercizio	(48)	(2)

TERMINAL TRAGHETTI NAPOLI S.r.l.
(impresa collegata)

(in migliaia di Euro)

STATO PATRIMONIALE

	31/12/2004	31/12/2003
ATTIVO		
Immobilizzazioni immateriali	2.003	9
Immobilizzazioni materiali	8	–
Crediti dell'attivo circolante	600	437
Disponibilità liquide	521	48
Ratei e risconti	–	4
Totale attivo	3.132	498
PASSIVO		
Patrimonio netto: capitale	500	500
Patrimonio netto: utili (perdite) portati a nuovo	(17)	(1)
Patrimonio netto: utile (perdita) dell'esercizio	50	(16)
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	5	–
Debiti	2.587	15
Ratei e risconti	7	
Totale passivo	3.132	498

(in migliaia di Euro)

CONTO ECONOMICO

	2004	2003
Valore della produzione	1.071	–
Costi della produzione	(980)	(15)
Proventi e oneri straordinari	–	(1)
Imposte sul reddito dell'esercizio	(41)	–
Utile (Perdita) dell'esercizio	50	(16)

TIRRENIA EUROCATERING S.p.A.
(impresa collegata)

(in migliaia di Euro)

STATO PATRIMONIALE

	31/12/2004	31/12/2003
ATTIVO		
Immobilizzazioni immateriali	3	4
Immobilizzazioni materiali	–	2
Rimanenze	576	678
Crediti dell'attivo circolante	6.512	4.016
Disponibilità liquide	65	330
Ratei e risconti	1	–
Totale attivo	7.157	5.030
PASSIVO		
Patrimonio netto: capitale	155	155
Patrimonio netto: riserva legale e altre riserve	34	34
Patrimonio netto: utili (perdite) portati a nuovo	408	–
Patrimonio netto: utile (perdita) dell'esercizio	227	408
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	101	64
Debiti	6.232	4.369
Totale passivo	7.157	5.030

(in migliaia di Euro)

CONTO ECONOMICO

	2004	2003
Valore della produzione	23.692	24.845
Costi della produzione	(23.219)	(24.062)
Proventi e oneri finanziari	33	26
Proventi e oneri straordinari	(1)	–
Imposte sul reddito dell'esercizio	(278)	(401)
Utile (Perdita) dell'esercizio	227	408

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

ESERCIZIO 2006

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PAGINA BIANCA

CONSIDERAZIONI GENERALI

Signori Azionisti,

iniziamo la presente Relazione soffermandoci in primo luogo su un importante evento accaduto alla fine dell'esercizio 2006, riguardante la proroga del rapporto di convenzione con lo Stato e, quindi, tale da influenzare notevolmente le prospettive future del Gruppo. Ci soffermeremo, inoltre, sul Piano industriale di Gruppo redatto in coerenza con detta iniziativa legislativa e presentato all'Amministrazione ad inizio 2007.

Infatti, alla fine dello scorso mese di dicembre, la Legge n. 296/06 (Finanziaria 2007) ha stabilito la proroga del rapporto di convenzione (che era prossimo alla scadenza: 31/12/2008) tra lo Stato e le Società del Gruppo. Questo importante provvedimento pone le premesse per il completamento del processo di riorganizzazione partito nel 1998, con l'approvazione del Piano di Riordino del Settore Cabotiero Pubblico da parte del CIPE. Come è noto tale processo ha subito, però, un notevole rallentamento in seguito all'avvio poco dopo (nel 1999) della procedura comunitaria nei confronti delle Società del Gruppo, che ha bloccato l'esame dei piani di sviluppo aziendali da parte dell'Amministrazione Pubblica, nell'attesa dell'esito della stessa. La procedura comunitaria, dopo una lunga istruttoria, si è chiusa poi positivamente per tutte le Società solo nel corso del 2004. In particolare, la citata Legge n. 296/06, ai commi dal 998 al 1001, prevede – al fine di consentire il completamento del processo di liberalizzazione del settore e la privatizzazione delle Società del Gruppo – la stipula, entro giugno del 2007, di nuove convenzioni tra lo Stato e le Società del Gruppo Tirrenia, con scadenza non anteriore al 31/12/2012, da sottoporre alla Commissione Europea per la verifica della compatibilità con il regime comunitario e che, nelle more degli adempimenti comunitari, continueranno ad applicarsi le convenzioni vigenti. La normativa prevede, altresì, che le nuove convenzioni introducano meccanismi di efficientamento volti a ridurre i costi del servizio per l'utenza, nonché forme di flessibilità tariffaria non distorsive della concorrenza. In tale contesto, ad inizio del 2007 è stato presentato all'Amministrazione il Piano industriale 2007/2012 del Gruppo Tirrenia il quale, in un'ottica di valorizzazione dell'azienda per la sua futura privatizzazione, prevede un riposizionamento dell'azienda nel mercato tramite una riorganizzazione delle attività di collegamento marittimo.

In particolare, si è previsto che alcune delle attuali linee sovvenzionate, e cioè quelle aventi un potenziale di redditività sotto il profilo commerciale, vengano gestite fuori convenzione, potendo beneficiare così di un utilizzo flessibile della leva tariffaria, al momento di fatto non consentito dal rapporto con lo Stato. Questo aspetto, come meglio sarà chiarito in seguito, è divenuto ormai prioritario, dal momento che, da parte della concorrenza, ne viene fatto un uso molto dinamico e flessibile e tale da influenzare notevolmente le scelte dell'utenza.

Di contro, la rigidità del sistema tariffario di Tirrenia è divenuta per la Società un handicap gravissimo che sta determinando una continua erosione del traffico. Inoltre, nell'ambito dell'attività fuori convenzione, saranno sviluppate nuove linee di cabotaggio. Al momento si è individuata una direttrice di traffico con la Grecia, ma sono in fase di studio altre rotte, in particolare con la Sicilia e la Turchia.

I collegamenti che rappresentano servizi essenziali di pubblica utilità e sui quali non esiste concorrenza, continueranno, invece, ad essere gestiti in convenzione.

Nel periodo di Piano sono previsti investimenti di sostituzione e ammodernamento della flotta che interessano in misura maggiore le Società Regionali, avendo Tirrenia nel passato già realizzato un significativo programma di rinnovamento del naviglio.

Per Tirrenia si è proposto l'acquisto di 3 mototraghetti (di cui 2 mototraghetti sulla linea Civitavecchia/Cagliari e 1 mototraghetto sul nuovo collegamento con la Grecia), nonché lavori di allungamento su 2 unità tipo "Espresso", impiegate sulla linea Ravenna/Catania. Per le Società Regionali è prevista la costruzione di 12 mototraghetti (4 in Caremar, 4 in Saremar, 2 in Siremar e 2 in Toremar).

Infine, il Piano prevede iniziative finalizzate ad un recupero di competitività del Gruppo per rendere il costo del lavoro del personale navigante allineato a quello medio del settore. In tal senso, di recente, è stato già raggiunto un importante accordo quadro con le Organizzazioni sindacali, di contenuto fortemente innovativo tanto che nella contrattualistica di Gruppo, esso assume un rilievo che non è azzardato definire storico. Lo stesso resta, comunque, condizionato all'approvazione del Piano da parte dell'Amministrazione.

Prima ancora della presentazione del Piano industriale, ma anticipandone le linee guida, è stato, inoltre, richiesto all'Amministrazione, in relazione alla particolare situazione di mercato che si è venuta a determinare sulla linea Genova/Porto Torres (politiche tariffarie molto flessibili praticate dalle altre compagnie, non consentite, come detto, a Tirrenia dalla attuale convenzione, nonché l'ingresso sulla rotta di un ulteriore operatore), di porre con immediatezza, nel prossimo periodo estivo, tale collegamento (di grande rilevanza per la Società) fuori convenzione. Ciò al fine di consentire alla Società di attuare delle politiche tariffarie flessibili per recuperare e/o contenere la continua perdita di traffico, pur garantendo gli obblighi di servizio essenziali in termini di frequenze e di tariffe applicate ai residenti e alle altre categorie speciali di utenti.

Nel mese di marzo del 2007 l'Amministrazione ha accolto favorevolmente la richiesta della Società.

Anche in tal caso è stato raggiunto un importante accordo sindacale finalizzato ad allineare il costo del lavoro della linea a quello dell'armamento privato.

Su tali aspetti si deve rilevare la grande sensibilità dimostrata dalle Organizzazioni sindacali che hanno anch'esse avvertito la necessità di porre le condizioni affinché Tirrenia possa competere alla pari con gli altri operatori, al fine di garantire la continuità e lo sviluppo del Gruppo.

In tal modo si sta cercando di configurare un profondo processo di ristrutturazione industriale con un riposizionamento del Gruppo in termini istituzionali e di mercato, senza però avere impatti occupazionali che purtroppo sono spesso tipici di tali processi.

In conclusione, l'obiettivo ultimo del Piano, in coerenza con il previsto allungamento del rapporto di convenzione con lo Stato, è quello di far sì che le attività che rimarranno in convenzione alla scadenza di quest'ultima, possano gestirsi senza sovvenzione, ovvero (e ciò vale in particolare per le Società Regionali) siano messe in condizione di affrontare una gara per l'assegnazione dei servizi. La puntuale e tempestiva realizzazione del Piano non si presenta priva di difficoltà, ma si è certi che se esso verrà da prima approvato e poi sostenuto nelle sedi istituzionali e altresì in quelle comunitarie, lo stesso potrà avere una rapida attuazione assicurando un futuro di consolidamento e di sviluppo al Gruppo e di stabilità occupazionale ai propri dipendenti.

Con riferimento più specificamente alla gestione dell'esercizio 2006, si evidenzia che, per effetto dei tagli agli stanziamenti pubblici al settore dei trasporti marittimi, stabiliti nella Legge Finanziaria dello stesso anno, si è dovuto procedere, su disposizione dell'Amministrazione, all'abolizione e rimodulazione di alcuni collegamenti. Misure dello stesso tipo sono state prese anche per i collegamenti delle Società Regionali, sebbene di impatto più limitato. Per quanto riguarda Tirrenia S.p.A., i provvedimenti di abolizione hanno riguardato la linea mista Ancona/Spalato, la linea estiva veloce dell'Alto Adriatico, nonché le linee merci Genova/Termini Imerese, Livorno/Catania e Venezia/Catania. Sul collegamento Genova/Olbia/Arbatax, invece, è stato disposto l'impiego di una sola unità navale tutto l'anno, anche d'estate, periodo in cui venivano utilizzate in precedenza due navi. Nell'estate scorsa, però, l'assetto su quest'ultima linea è stato influenzato dall'incidente occorso al m/t "Nuraghes" (entrato in collisione con una unità della Moby Lines), che ha reso indisponibile tale nave dalla seconda metà di giugno fino a metà settembre, determinando una serie di riflessi sul quadro dei servizi.

In ordine ai servizi nautici svolti dalla Società si precisa che, nonostante l'ormai lungo tempo trascorso, non è stato ancora approvato da parte dei Ministeri competenti il Piano 2005/2008, relativo all'ultimo quadriennio della convenzione vigente, presentato dalla Società, nei termini di legge, nel settembre del 2004. Pertanto, la Società sta operando secondo gli assetti dei servizi già assentiti in precedenza, salvo le misure di riduzione dell'attività nautica disposte d'urgenza dall'Amministrazione.

Si ritiene che l'approvazione del Piano si sia protratta, nell'ultimo periodo, in conseguenza, anche e soprattutto, delle richiamate restrizioni alla spesa pubblica previste nella Legge Finanziaria per il 2006, che determinava una revisione in riduzione dei servizi. Ovviamente, ora l'approvazione del programma di attività nautica dovrà essere inquadrata nell'ambito della nuova normativa sopramenzionata, oltreché tenere conto di quanto proposto nel Piano industriale presentato.

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. Il provvedimento ministeriale che ha stabilito nel 2006 la riduzione dell'attività nautica del Gruppo, ha disposto anche la radiazione e conseguente vendita di alcune unità navali, nonché il trasferimento di mezzi nautici all'interno del Gruppo. Per quanto riguarda Tirrenia, è stata, infatti, decisa la radiazione di sette unità, di cui sei sono state vendute nel corso del 2006 e una ad inizio del corrente esercizio, oltreché la cessione di un aliscafo alla controllata Caremar e l'acquisto di un mototraghetto veloce dalla Toremar, per l'impiego sulle isole Tremiti (dove già in precedenza, su autorizzazione ministeriale, veniva utilizzato a noleggio).

Le cessioni delle unità navali hanno generato plusvalenze patrimoniali pari a complessivi 20,5 milioni di euro che, al netto del relativo effetto imposte, hanno determinato una crescita del risultato di esercizio, che è passato da 9,6 milioni di euro nel 2005 a 23,1 milioni di euro.

La riduzione dell'attività nautica (che ha interessato prevalentemente il settore merci) ha ovviamente inciso sull'entità del trasportato e sui relativi noli, nonché sui costi di gestione, rendendo non omogeneo il confronto con l'anno precedente.

Sulla riduzione del traffico passeggeri e auto ha avuto certamente un peso negativo anche la detta indispo-

nibilità in tutta l'alta stagione del m/t "Nuraghes", unità dotata di elevati standard in termini di capacità di trasportato, sistemazione alberghiera e velocità di crociera. In tale situazione si è dovuto fronteggiare uno stato di emergenza nel periodo di più elevata affluenza, con inevitabili disdette e sviamento di una parte del traffico dalle rotte più svantaggiate dalle modifiche di assetto (Genova/Arbatax/Olbia, Napoli/Cagliari, Cagliari/Palermo e Cagliari/Trapani).

Per il resto invece la riduzione del traffico passeggeri e auto è da attribuire, come già detto, essenzialmente – per i vincoli posti dalla convenzione – al permanere di un notevole divario tra la Tirrenia e i suoi concorrenti nella flessibilità di applicazione delle tariffe promozionali e nel numero di posti auto scontati offerti, cui si aggiunge un aumento dell'offerta da parte degli altri operatori sia sui collegamenti per la Sardegna sia su quelli per la Sicilia. 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.

La Società, sotto il profilo commerciale e degli standard nautici, ha posto in essere una serie di attività finalizzate al suo rafforzamento sul mercato. Tra queste, pur con tutti i noti limiti derivanti dal rapporto di servizio con lo Stato, si segnalano: un'azione commerciale più incisiva sulle agenzie e uffici viaggi (dal 2006 è stato istituito uno staff *ad hoc* che si occupa di tale attività); l'attenzione rivolta allo sviluppo delle modalità di acquisto via internet da parte dell'utenza privata, apportando significativi miglioramenti al sistema per rendere la procedura più semplice e intuitiva; il completamento dell'ammodernamento dei due traghetti tipo "Strada" da impiegare sul versante adriatico (a giugno del 2006 è stato completato quello del m/t "Flaminia", dopo i lavori effettuati nel 2005 sul m/t "Domiziana").

In tale situazione si è verificata una diminuzione del corrispettivo per il servizio pubblico effettuato di 15,6 milioni di euro rispetto al 2005, passando da 81,9 milioni di euro a 66,2. Tale importo sommato a quello delle Società Regionali è risultato entro i limiti dello stanziamento pubblico per il 2006.

Detto corrispettivo, peraltro, escludendo le partite non legate allo svolgimento dei servizi nautici, si riduce a 33,0 milioni di euro. Infatti, a tale valore si perviene deducendo dall'importo di 66,2 milioni di euro: la remunerazione dei capitali investiti dall'azionista (7,9 milioni di euro); le agevolazioni tariffarie applicate a particolari utenti, tra cui essenzialmente i residenti (22,0 milioni di euro); le imposte connesse ai relativi servizi (1,3 milioni di euro, di ammontare comunque contenuto, per effetto dei benefici collegati alle navi iscritte nel registro internazionale); gli interessi sui ritardati pagamenti del corrispettivo di convenzione da parte della Pubblica Amministrazione (2,0 milioni di euro).

Si precisa che i ritardi nei pagamenti del corrispettivo di convenzione hanno portato ad un aggravio di oneri finanziari di circa 5,3 milioni di euro a livello di Gruppo.

Detta diminuzione del corrispettivo di convenzione (15,6 milioni di euro) si è avuta per effetto sia della riduzione di attività nautica relativa alle linee abolite (aventi sbilanci strutturali negativi), sia delle misure di recupero messe in essere sul fronte dei costi e dei ricavi.

Ciò è avvenuto nonostante che la struttura della spesa dell'azienda abbia, come noto, caratteristiche di notevole rigidità in connessione con l'obbligo di garantire la continuità dei servizi.

Pur in presenza di tale vincolo, oltre alle economie e sinergie già realizzate con la standardizzazione di alcu-

ne procedure di gruppo, vi è stato un forte impegno aziendale ad attuare un continuo processo di selezione e monitoraggio della spesa e di scelta dei fornitori che ha permesso recuperi sul fronte dei costi diretti della navigazione (tra cui manutenzioni e servizi portuali). Inoltre, sono state assunte delle misure di forte efficientamento nell'ambito dei costi di struttura, in termini di contenimento, tra l'altro, delle spese generali, nonché di quelle per trasferte e delle ore di straordinario.

In tale contesto, è proseguito nel 2006 un esodo volontario incentivato del personale che ha riscosso una buona adesione e che, in relazione alle richieste ricevute, è stato prorogato anche per il corrente esercizio. Ulteriori risparmi di costi nell'ambito dell'area del personale si sono avuti con l'importante accordo sindacale di febbraio 2006 che ha previsto, tra l'altro, l'allungamento del periodo di imbarco del personale navigante.

Ovviamente la dinamica incrementativa di alcuni costi non si è arrestata, come nel caso dei combustibili. Nonostante il calo delle quotazioni, nel corso del terzo trimestre del 2006, la crescita dei prezzi su base annua ha inciso sui consumi per circa 9,5 milioni di euro (+ 12% rispetto all'esercizio 2005). A fronte dell'incremento di tali costi, come di altre spese di gestione, sono state adeguate alcune addizionali tariffarie che hanno permesso di controbilanciare, almeno in parte, detti incrementi di costo.

La cifra di 33 milioni di euro costituisce dunque, al netto di tutte le componenti improprie che gravano sulla Società in funzione dei servizi pubblici che svolge, la reale misura della compensazione statale che viene erogata alla Società. Essa invero appare assai contenuta se si raffronta alla vastità della rete dei collegamenti che la Vostra Società gestisce e al cospicuo traffico che assicura con una delle più moderne flotte di traghetti in Europa: 17 collegamenti regolari con 27 unità navali, del valore di circa un milione di euro, trasportando circa 3 milioni di passeggeri, 700.000 auto e 4,2 milioni di metri lineari di mezzi commerciali, percorrendo 1,4 milioni di miglia, effettuando 8.000 traversate con un fatturato di 300 milioni di euro. In questo contesto la compensazione indicata copre solo il 9,5% dei costi di gestione.

Relativamente alle Società controllate (Caremar, Saremar, Siremar, Toremar), l'attività convenzionata di trasporto marittimo locale è avvenuta regolarmente nel corso del 2006, come meglio specificato nel prosieguo. Anche i servizi marittimi da esse svolti sono stati oggetto di un ridimensionamento su alcune tratte (per esigenze di contenimento della spesa pubblica), pur se in misura molto contenuta rispetto a Tirrenia, vista la particolare connotazione sociale della loro rete di collegamenti.

Ugualmente vi è stato un andamento regolare della gestione per le iniziative imprenditoriali avviate in partnership dalla Società negli anni precedenti, sia in Terminal Traghetti Napoli S.r.l., che svolge attività di terminalista all'interno del porto di Napoli, sia in Tirrenia Eurocatering S.p.A., che gestisce il catering di bordo. Come noto, tali iniziative sono finalizzate allo svolgimento di alcune attività al di fuori del rapporto di convenzione con lo Stato, in modo tale da migliorare la redditività aziendale e specializzare determinate funzioni attraverso partners di settore. Si segnala, inoltre, che venendo meno le ragioni che avevano dato luogo alla costituzione della società Smeralda Bunker, il socio di maggioranza ne ha proposto (con l'adesione della Vostra Società) la messa in liquidazione.

Infine, si evidenzia che, grazie al cash flow generato dalla gestione corrente e ai flussi derivanti dalla dismis-

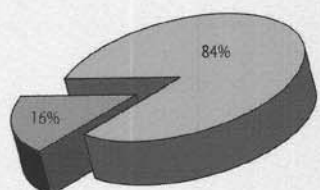
sione di unità navali, si è verificata, come già preannunciato nella precedente Relazione, una diminuzione dell'indebitamento finanziario netto complessivo di circa 29,0 milioni di euro (-3,5%), che sarebbe potuto essere ancora maggiore in presenza di un puntuale pagamento, da parte dell'Amministrazione, dei crediti per il corrispettivo dei servizi svolti nel 2006. Infatti, i crediti scaduti nei confronti dell'Amministrazione a tale titolo ammontano a fine anno a 48,0 milioni di euro per Tirrenia e a 160,2 milioni di euro per l'intero Gruppo.

La situazione finanziaria è destinata a migliorare ulteriormente in futuro, avendo la Società sostanzialmente completato gli investimenti significativi di rinnovamento della flotta, salvo alcuni investimenti previsti nel Piano industriale presentato, che tuttavia, sulla base delle previsioni economico-gestionali, non portano ad un aggravio dell'indebitamento nel medio termine, rispetto a quello a fine 2006.

La Vostra Società si trova, dunque, in un momento di svolta che certamente farà del 2007 un anno di fondamentale importanza per l'azienda, poiché dovrà essere stipulata una nuova convenzione sulla quale la Comunità Europea si dovrà pronunciare. Nel contempo, se il Piano industriale verrà approvato da parte dei Ministeri competenti, ne dovrà essere avviata la realizzazione.

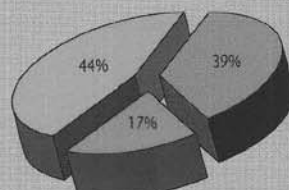
In conclusione, siamo certi, se il sostegno delle forze istituzionali non verrà meno, che ancora una volta riusciremo ad offrire alla Società e all'intero Gruppo le migliori prospettive che merita il più grande com-

Composizione del valore della produzione



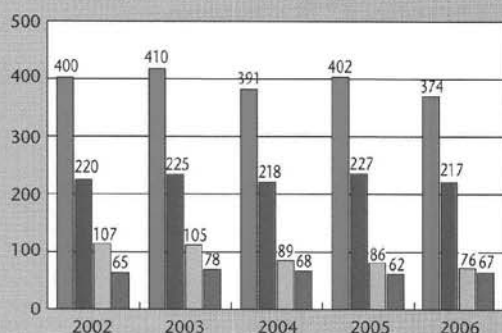
■ Corrispettivo di servizio pubblico
■ Noli marittimi e altri proventi

Composizione dei noli (eserc. 2006)



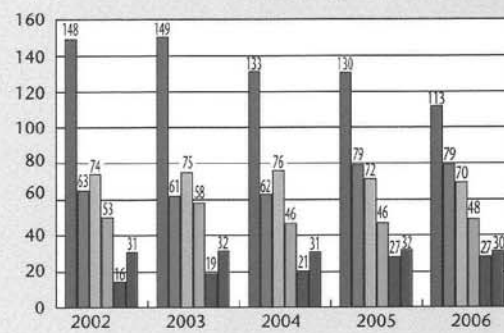
□ Noli pax ■ Noli merci
■ Noli auto

Principali componenti reddituali (euro/mil.)



■ Valore della produzione tipica □ Costo del lavoro
■ Consumi di materie e servizi esterni ■ Ammortamenti e altri stanziamenti

Rappresentazione dei costi per tipologia (euro/mil.)



■ Spese di esercizio ■ Ammortamenti
■ Acquisti di combustibili/lubrificanti ■ Oneri finanziari netti
■ Spese di acquisizione e traffico ■ Spese di organizzazione