

plesso armatoriale europeo nel settore dei traghetti. In questa direzione ci aspettiamo che vengano impegnate tutte le migliori risorse disponibili e il grande patrimonio umano e professionale di cui si dispone senza dimenticare che la Vostra Società ha una flotta giovane, competitiva e tecnologicamente avanzata (con una vita media delle unità miste più rappresentative, tenuto conto degli interventi di ringiovanimento, di circa otto anni, fra le più basse in Europa nel settore traghetti), oltreché una struttura organizzativa e un sistema informativo che, come più in dettaglio sarà illustrato nei successivi paragrafi, stanno avendo profondi e innovativi cambiamenti, in linea con l'evoluzione del mercato e i mutamenti delle esigenze e aspettative dell'utenza.

MERCATO E ATTIVITÀ SOCIALE

Rispetto al precedente esercizio, l'attività nautica nell'anno 2006 ha registrato una contrazione di circa il 20,8% in termini di miglia percorse, in seguito alla soppressione di alcune linee. Pertanto, i dati di traffico dei due esercizi non sono confrontabili.

Nel complesso, i noli conseguiti dalla Società mostrano una flessione di solo il 3,0% circa.

Nel corso dell'anno 2006 l'attività è stata esercitata sulle linee indicate nella tabella che segue.

LINEE PASSEGGERI

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

LINEE MERCI

Livorno-Cagliari	Trisettimanale
Civitavecchia-Cagliari	Occasionale
Napoli-Cagliari	Settimanale/bisettimanale
Genova-Cagliari	Quadrissettimanale
Genova-Termini Imerese	Quadrissettimanale (soppressa dal mese di gennaio)
Venezia-Catania	Bisettimanale (soppressa da gennaio)
Ravenna-Catania	Trisettimanale/quadrissettimanale

FLOTTA

Al 31 dicembre 2006 la flotta di proprietà sociale era costituita da 27 unità, per un totale di 489.539 tonnellate di stazza lorda.

FLOTTA	NUMERO	TSL
Navi traghetto miste	15	368.078
Navi veloci	5	48.907
Monostab e aliscafi	2	564
Navi traghetto tutto-merci	5	71.990
Totale	27	489.539

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

Nel corso del 2006 è stato acquisito dalla controllata Toremar l'unità "Isola di Capraia". Sono stati inoltre completati i lavori di ammodernamento delle aree alberghiere dell'unità "Flaminia", che si è aggiunta alle navi "Clodia", "Aurelia", "Nomentana" e "Domiziana", già oggetto negli ultimi anni di lavori di ristrutturazione.

Sono stati dismessi nel corso dell'anno: l'unità mista "Emilia", i traghetti tutto-merci "Via Tirreno", "Calabria", "Sardegna" e "Sicilia" e il monostab "Marconi". È stato inoltre trasferito alla controllata Caremar l'aliscafo "Monte Gargano".

RAPPORTI DI CONVENZIONE CON LO STATO

I servizi di trasporto marittimo di cui agli obblighi di convenzione, non essendo stato ancora approvato il Piano per il periodo 2005/2008, sono stati svolti in conformità a quanto previsto dal Piano quinquennale 2000/2004 e relativa variante, approvati rispettivamente in data 20 settembre 2001 e 9 marzo 2004, salvo la soppressione di quattro linee intervenuta nel corso dell'anno, così come riportato nella parte iniziale della presente Relazione.

Il corrispettivo per i servizi di convenzione svolti nell'esercizio è stato determinato in circa 66,2 milioni di euro. I rapporti patrimoniali con lo Stato per corrispettivi a fronte degli obblighi di servizio pubblico esprimevano al 31 dicembre 2006 un saldo a credito della Società pari a circa 63,5 milioni di euro.

GESTIONE DEL PERSONALE

La riduzione degli stanziamenti pubblici per i servizi di convenzione, come già riferito nella prima parte del-

la presente Relazione, ha reso necessari nuovi interventi finalizzati a ridurre il costo del lavoro. Mentre per quanto riguarda il personale amministrativo sono state adottate misure di carattere gestionale intervenendo su aspetti quali: le missioni, il lavoro straordinario, la turnistica; per il personale navigante gli interventi si sono concretizzati in un nuovo accordo sindacale sottoscritto in data 21 febbraio 2006.

Tale accordo ha consentito la modifica del periodo d'imbarco, in modo da garantire un modulo di 2 a 1 nel rapporto imbarco/riposo – modulo peraltro già attuato nell'armamento privato di settore –, l'abolizione dei riposi di linea e l'abolizione dell'indennità di navigazione speciale HSC sulla linea Fiumicino/Golfo Aranci.

Alla data del 31 dicembre 2006, la consistenza complessiva del personale con contratto a tempo indeterminato risultava pari a 1.639 unità, con un saldo netto di 166 unità in meno rispetto all'anno precedente. Il personale navigante era costituito da 1.307 unità con contratto a tempo indeterminato (di contro alle 1.434 risultanti al 31 dicembre 2005) e 257 unità con contratto a tempo determinato (di contro alle 331 risultanti al 31 dicembre 2005).

Il personale amministrativo era costituito da 332 unità con contratto a tempo indeterminato, di contro alle 371 unità risultanti alla stessa data dell'anno precedente.

La riduzione del personale, in termini di consistenze e di numero medio dei dipendenti retribuiti, è stata ottenuta con la continuazione della politica di incentivazione all'esodo volontario.

Nell'esercizio 2006 il costo complessivo del lavoro è stato pari a 76,4 milioni di euro e presenta una flessio-

ne rispetto al precedente esercizio di 9,2 milioni di euro, pari a circa il 10,8%. Tale risultato è stato conseguito nonostante gli incrementi retributivi derivati dal rinnovo della parte economica dei contratti nazionali di lavoro (+2,9%) e dalla normale dinamica salariale legata agli scatti di anzianità.

Nel corso dell'anno è continuato l'impegno nel perseguire obiettivi di aggiornamento, riqualificazione e specializzazione del personale navigante e amministrativo, utilizzando anche cofinanziamenti ottenuti dal Fondo For.Te. (Fondo paritetico interprofessionale nazionale per la Formazione continua per le imprese del terziario) e dalla Regione Campania.

In totale, nel corso dell'anno 2006 hanno usufruito di attività di formazione 503 dipendenti, di cui 442 marittimi e 63 amministrativi, per complessive 30.262 ore di formazione.

In particolare, per quanto riguarda la formazione del personale navigante sono stati tenuti corsi alberghieri e – in materia di sicurezza – corsi MABEV, GMDSS GOC, ARPA SAR e HSC *certificate*, sopravvivenza e salvataggio, *security*; sono stati inoltre effettuati corsi di stabilità nave, corsi di informatica e corsi di conoscenza, manutenzione e conduzione dei motori principali e gruppi elettrogeni, degli impianti di automazione e degli impianti antincendio.

Relativamente al personale amministrativo, a conclusione del progetto formativo iniziato nel 2005, sono stati tenuti corsi di formazione informatica per l'utilizzo di base e avanzato del personal computer, nonché corsi specialistici per l'uso dei prodotti Oracle, DataBase 10g, Microsoft SQL 2000 e di altri prodotti di software.

Inoltre, nel corso del 2006 sono stati tenuti diversi *stages* a bordo e a terra a favore di laureati, diplomati e studenti.

RELAZIONI INDUSTRIALI

Anche nel 2006 le relazioni industriali si sono svolte nel clima di correttezza che da anni caratterizza i rapporti tra la Società e le controparti sindacali e non sono state registrate iniziative di sciopero, fatta eccezione per alcune agitazioni proclamate da Organizzazioni non confederali che, a seguito della scarsa adesione del personale, non hanno avuto alcun riflesso sullo svolgimento dei servizi.

In data 21 febbraio 2006 e 6 novembre 2006 sono state sottoscritte due importanti intese, allo scopo di ridurre il differenziale del costo del lavoro rispetto all'armamento privato, tutelando, nel contempo, gli attuali livelli occupazionali.

In particolare, l'accordo del 21 febbraio 2006 ha definito un allungamento del periodo di imbarco per il personale in RO, CRL e TP. Inoltre, è stata stabilita la deroga all'istituto previsto dal contratto aziendale riguardante i "riposi aggiuntivi di linea", istituto risalente al lontano 1972.

L'intesa ha altresì elevato il periodo di utilizzo medio annuo dei marittimi iscritti alla lista stagionale, passato da quattro a cinque mesi. Inoltre, è stata riconosciuta al personale imbarcato sulla unità HSC della linea Fiumicino/Golfo Aranci l'indennità di navigazione prevista dal vigente CCNL passeggeri, in sostituzione di quella specifica prevista dagli accordi per i mezzi HSC.

Tra gli elementi qualificanti dell'accordo del 6 novembre 2006, va segnalata la possibilità di applicare il contratto dell'armamento privato al personale utilizzato sulla linea Genova/Porto Torres, con l'unica eccezione dei comandanti e dei direttori di macchina in RO, imbarcati in via transitoria sulle unità impiegate sulla citata linea, per i quali continuerà a trovare applicazione il contratto vigente. Inoltre, per tutto il personale, il periodo di imbarco è stato fissato in 60 giorni, con relativo periodo di riposo a terra di 30 giorni.

Nel corso dell'anno 2006 il contenzioso del lavoro non ha mostrato un incremento nel numero di controversie.

Molte delle domande avanzate sono finalizzate al riconoscimento delle ore di straordinario prestate e non retribuite, in quanto eccedenti rispetto alla media massima giornaliera stabilita per ciascuna qualifica. Le cause appartenenti a tale materia sono state rigettate.

Altre richieste avanzate dal personale navigante si riferiscono al riconoscimento dello straordinario in sede di accantonamento del TFR.

Un significativo numero di vertenze riguarda, infine, le impugnative di provvedimenti disciplinari, sia di natura risolutiva che conservativa: in questa materia, la competente Magistratura è in linea di massima su posizioni che sanciscono la piena legittimità dell'operato aziendale.

ORGANIZZAZIONE

Nel corso dell'anno sono proseguite le attività di stesura e revisione delle procedure aziendali.

La struttura organizzativa aziendale è stata oggetto di una modifica che ha riguardato la Divisione Adriatica, il cui organigramma è stato semplificato.

Inoltre, è stato posto in posizione di staff all'Amministratore delegato un Gruppo di lavoro adibito all'acquisizione e promozione del traffico passeggeri.

Nei primi mesi dell'anno è stata modificata la composizione dell'Organismo di vigilanza di cui al D.Lgs. 231/01, chiamandone a far parte soggetti esterni all'azienda, coadiuvati operativamente da un Gruppo di lavoro composto da funzionari della Società.

SISTEMI E TECNOLOGIE INFORMATICHE

L'inizio dell'anno 2006 è stato caratterizzato da due attività significative: l'avviamento, in piena rispondenza alle esigenze della Società, del nuovo sistema di *booking* merci e l'eliminazione, con riconsegna alla IBM, del vecchio *mainframe*.

Si può quindi considerare conclusa l'impegnativa fase di totale rinnovamento dei sistemi e delle tecnologie informatiche aziendali e di Gruppo, con l'accentramento presso la sede di Napoli di tutti i *server* e i sistemi delle Società controllate.

Nell'anno 2006 è, inoltre, proseguita l'attività di consolidamento e ottimizzazione dei sistemi sviluppati negli anni precedenti.

Un particolare impegno è stato dedicato all'affinamento del nuovo sistema di *booking* passeggeri, provvedendo a numerosi interventi per migliorare i tempi di risposta, la fruibilità delle funzioni, ma anche per adattare il sistema alle nuove e crescenti esigenze derivanti dal mercato. Grazie alla flessibilità delle nuove tecnologie, è stato possibile realizzare tali attività in tempi sufficientemente rapidi. Inoltre, con le nuove procedure sono stati conseguiti notevoli risparmi economici e recuperi di efficienza, come l'unificazione dei biglietti termici utilizzati negli scali e l'eliminazione dei biglietti multicopia. Attualmente, infatti, le agenzie di viaggio stampano i biglietti su carta semplice e possono utilizzare la rete internet per il collegamento al sistema (alla data del 31 dicembre 2006 ne sono state abilitate circa 2.000). Quest'ultima possibilità ha reso possibile ampliare il numero di agenzie abilitate.

Significativi miglioramenti sono stati apportati anche alle modalità di acquisto via internet da parte dell'utenza privata, rendendo la procedura più semplice e intuitiva.

Nel mese di luglio del 2006 è stata avviata anche la modalità di acquisto attraverso il *call-center*, che precedentemente era abilitato soltanto alle prenotazioni.

Con l'inizio del periodo di alta stagione è divenuto pienamente operativo il sistema di check-in negli scali di imbarco utilizzando computer palmari collegati direttamente al sistema centrale.

Nel mese di dicembre è stato dato l'avvio alla fase di installazione e prova di un sistema di archiviazione ottica sostitutiva che permetterà la memorizzazione e l'archiviazione elettronica di documenti amministrativi e fiscali, con conseguenti significativi risparmi.

ESERCIZIO DELLA FLOTTA E SICUREZZA

L'anno appena trascorso è stato caratterizzato dalla continuità operativa, ad avvenuta totale implementazione delle nuove normative afferenti la *security* e la *safety*, sia per le navi che per i terminal portuali in concessione.

Nell'ambito delle attività svolte in tema di sicurezza del lavoro si è provveduto alla valutazione del rischio derivante dall'esposizione dei lavoratori alle vibrazioni meccaniche, come da recentissima normativa; i risultati hanno dimostrato che tutte le unità sociali rispettano pienamente i limiti minimi imposti dalla legge.

Forte impulso è stato dato alla formazione e addestramento degli equipaggi, a favore dei quali sono state svolte molteplici attività sia di carattere obbligatorio che di carattere facoltativo.

Alcune di queste attività hanno visto come docenti e organizzatori lo stesso personale dirigente e amministrativo della Direzione esercizio flotta, come il corso "*Safety & Security*", rivolto a comandanti e primi ufficiali di coperta.

Le attività di formazione sono state svolte anche a favore del personale marittimo delle altre Società del Gruppo, alle quali, come negli scorsi anni, si è provveduto a fornire ogni forma di assistenza e consulenza. Anche nel 2006 sono state superate con successo le visite eseguite dalla Commissione presieduta dalla Capitaneria di porto di Napoli per la riconvalida annuale del DOC aziendale.

Un notevole impegno ha comportato la gestione dell'accordo sindacale del 21 febbraio 2006 per garantire e ottimizzare la mobilità interaziendale del personale navigante delle Società del Gruppo.

Attenta vigilanza è stata posta nella composizione degli equipaggi nel pieno rispetto delle tabelle di armamento vigenti.

Infine, sono stati rinnovati, senza oneri aggiuntivi, i contratti relativi ai servizi portuali che scadevano nell'anno 2006.

RAPPORTI CON LE IMPRESE DEL GRUPPO FINTECNA

Nel corso dell'esercizio 2006 la Società ha effettuato significative operazioni commerciali e finanziarie con le Società controllate e con alcune altre imprese del Gruppo Fintecna.

Tali operazioni sono avvenute a condizioni normali di mercato.

Tirrenia ha svolto, inoltre, un'intensa attività di coordinamento finanziario delle Società controllate, dalla quale derivano saldi debitori e creditori che, in taluni casi, risultano significativi. I crediti e i debiti finanziari sono regolati a tassi di interesse in linea con i tassi di mercato.

Al 31 dicembre 2006 il Bilancio esprimeva i seguenti saldi debitori e creditori nei confronti delle Società del Gruppo Fintecna (importi in migliaia di euro).

**SALDI PATRIMONIALI AL 31/12/2006 CON FINTECNA E CON LE SOCIETÀ SULLE QUALI
LA STESSA ESERCITA ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO**

	ATTIVO			PASSIVO			CONTI D'ORDINE
	Crediti commerc.	Crediti finanziari	Totale crediti	Debiti commerc.	Debiti finanziari	Totale debiti	Garanzie/ impegni
FINTECNA S.p.A., Roma	–	–	–	–	64.818	64.818	–
CAREMAR S.p.A., Napoli	584	–	584	63	5.009	5.072	12.502
SAREMAR S.p.A., Cagliari	324	–	324	–	230	230	1.704
SIREMAR S.p.A., Palermo	755	31.086	31.841	1	–	1	31.217
TOREMAR S.p.A., Livorno	445	–	445	1	2.481	2.482	129
FINCANTIERI S.p.A., Trieste	3	–	3	27	–	27	–

I saldi patrimoniali nei confronti della Controllante Fintecna includono un debito di 60 milioni di euro, costituito da un finanziamento della durata di un anno rinnovabile.

I saldi rappresentati nei Conti d'ordine sono rappresentativi di garanzie fidejussorie e altre garanzie personali prestate nell'interesse delle Società controllate.

Nel Conto economico dell'esercizio 2006 sono state registrate operazioni per gli ammontari appresso specificati (importi in migliaia di euro).

**RAPPORTI ECONOMICI INTERCORSI NELL'ESERCIZIO 2006 CON FINTECNA E CON LE SOCIETÀ
SULLE QUALI LA STESSA ESERCITA ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO**

RICAVI					
	Vendite di beni	Prestazioni di servizi	Altri proventi	Proventi finanziari	Totale ricavi
FINTECNA S.p.A., Roma	–	–	–	–	–
CAREMAR S.p.A., Napoli	15	91	926	–	1.032
SAREMAR S.p.A., Cagliari	–	8	505	–	513
SIREMAR S.p.A., Palermo	98	914	1.138	1.191	3.341
TOREMAR S.p.A., Livorno	7	80	630	–	717
FINCANTIERI S.p.A., Trieste	–	–	–	–	–

COSTI							
	Acquisti di beni	Prestazioni di servizi	Godimento beni terzi	Oneri finanziari	Altri oneri	Totale costi	Acquisti per investimenti
FINTECNA S.p.A., Roma	–	57	–	2.262	–	2.319	–
CAREMAR S.p.A., Napoli	1	60	–	314	–	375	–
SAREMAR S.p.A., Cagliari	–	–	–	243	–	243	–
SIREMAR S.p.A., Palermo	–	–	–	–	–	–	–
TOREMAR S.p.A., Livorno	6	10	806	199	27	1.048	–
FINCANTIERI S.p.A., Trieste	74	206	–	–	–	280	–

La tabella dei saldi patrimoniali al 31 dicembre 2006 e la tabella dei rapporti economici intercorsi nell'esercizio non tengono conto dei dividendi accertati per maturazione con riferimento agli utili realizzati dalle Società controllate Caremar (1.750), Saremar (690), Siremar (2.970) e Toremar (1.520).

ATTIVITÀ DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

L'attività nautica delle quattro Società Regionali rispetto all'esercizio precedente mostra una flessione in termini di viaggi effettuati e di miglia percorse (-3,5%), dovuta alla rimodulazione dei servizi su alcune linee; in particolare, per la Saremar nel segmento La Maddalena/Palau, per la Caremar nel Golfo di Napoli e per la Siremar nei collegamenti con le isole Eolie e Pantelleria.

Pertanto, i dati di traffico dei due esercizi non sono confrontabili.

Nonostante la riduzione dell'attività, i noli conseguiti dalle Società registrano un incremento in tutti i suoi componenti, in conseguenza dell'introduzione, in corso d'anno, dell'addizionale finalizzata al parziale recupero dell'incremento dei costi dei combustibili autorizzata dal Ministero dei Trasporti.

I risultati del Bilancio d'esercizio delle Società Regionali sono tutti positivi e presentano un miglioramento rispetto all'esercizio precedente, così come evidenziato nella tabella che segue (importi in migliaia di euro).

RISULTATI DELL'ESERCIZIO			
	2006		2005
CAREMAR S.p.A.	1.750		1.252
SAREMAR S.p.A.	690		578
SIREMAR S.p.A.	2.970		1.371
TOREMAR S.p.A.	1.520		1.069
Totale	6.930		4.270

Rispetto all'esercizio precedente, il risultato aggregato dell'esercizio 2006 delle Società controllate è aumentato di 2.910 migliaia di euro. Per quanto concerne l'andamento gestionale dell'anno 2007, non si prevedono, per le quattro Società Regionali, sostanziali variazioni rispetto all'esercizio 2006. Pertanto, tale gestione è prevista chiudersi con risultati positivi.

CONTENZIOSO

Nel Bilancio al 31 dicembre 2005 è stato riferito in merito a due vertenze in corso, insorte in capo alla incorporata Adriatica.

La prima riguarda il procedimento promosso dinanzi al Tribunale di primo grado del Lussemburgo avverso la de-

cisione del 25 novembre 1999 della Commissione Europea che aveva dichiarato incompatibili con l'ordinamento comunitario gli sgravi contributivi concessi dal Governo italiano alle imprese di Venezia negli anni 1995/1997. In data 21 marzo 2005 il Tribunale ha comunicato alla Società l'ammissione del ricorso presentato, che peraltro è stato sospeso in attesa dell'esame, da parte del Tribunale stesso, di alcune "cause pilota", rappresentative di tutti i motivi di diritto invocati nei numerosi ricorsi ammessi.

Al fine di procedere al recupero di detti sgravi l'INPS, da parte sua, aveva fatto pervenire alla Società Adriatica cartelle esattoriali per un importo, comprensivo di interessi, pari a 8.819 migliaia di euro, contro le quali era stata presentata opposizione nella competente sede giudiziaria italiana. Nel corso del 2005 i procedimenti sono stati sospesi dal Giudice del lavoro, in attesa della già accennata pronuncia del Tribunale del Lussemburgo in merito alla questione di legittimità della citata decisione della Commissione Europea. Nel mese di aprile del 2006 la Corte suprema di Cassazione ha respinto il ricorso che l'INPS aveva presentato contro l'ordinanza di sospensione dei procedimenti riuniti.

Alla luce anche della corrispondenza intercorsa con il Ministero dei Trasporti non si è ravvisato alcun effetto economico a carico dell'esercizio 2006, né di esercizi successivi, come conseguenza di dette iniziative, in quanto l'onere che dovesse rinvenire è riconducibile alla gestione dei servizi in convenzione.

La seconda vertenza riguarda invece l'ammenda inflitta dalla Commissione Europea alla Società Adriatica per la presunta partecipazione ad un cartello fra gli armatori sulle tratte Italia/Grecia, riguardante le tariffe di trasporto delle merci.

Nel corso dell'anno 2004 la Società aveva pagato l'ammenda definita dal Tribunale del Lussemburgo nella

misura di 245 migliaia di euro, depositando nel contempo un ricorso presso la Corte di Giustizia della Comunità Europea. Nel mese di aprile del 2006 si è avuta notizia che detto ricorso è stato respinto, così come il ricorso incidentale della Commissione Europea, con la conferma della misura dell'ammenda già pagata.

ALTRE INFORMAZIONI

Nel corso dell'esercizio non sono state effettuate attività di ricerca e sviluppo; non si è verificato il possesso né di azioni proprie né di azioni delle controllanti; non si è proceduto né ad acquisto né ad alienazione di azioni del tipo sopra descritto.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Nel periodo intercorrente dalla chiusura dell'esercizio non si sono verificati altri fatti di rilievo, ad eccezione di quelli segnalati nelle pagine precedenti della presente Relazione.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Sulla base di quanto al momento prefigurabile e tenuto conto dei rapporti in essere con la Pubblica Amministrazione, anche l'esercizio 2007 dovrebbe presentare un risultato positivo.

ANALISI PATRIMONIALE, ECONOMICA E FINANZIARIA

Nelle tavole che seguono vengono riclassificati i principali dati patrimoniali, economici e finanziari dell'esercizio, al fine di consentire una più immediata comprensione di detti aspetti della gestione (importi in migliaia di euro).

TAVOLA PER L'ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

	31/12/2006	31/12/2005	Variazioni
A. IMMOBILIZZAZIONI			
Immobilizzazioni immateriali	10.938	10.925	13
Immobilizzazioni materiali	962.202	1.005.324	(43.122)
Immobilizzazioni finanziarie ⁽¹⁾	47.978	48.769	(791)
	1.021.118	1.065.018	(43.900)
B. CAPITALE DI ESERCIZIO			
Rimanenze di magazzino	21.614	22.569	(955)
Crediti commerciali	114.497	83.707	30.790
Altre attività ⁽²⁾	58.519	56.800	1.719
Debiti commerciali	(36.798)	(39.560)	2.762
Fondi per rischi e oneri	(44.577)	(39.036)	(5.541)
Altre passività ⁽³⁾	(28.185)	(34.773)	6.588
	85.070	49.707	⁽⁴⁾ 35.363
C. CAPITALE INVESTITO, dedotte le passività di esercizio (A+B)	1.106.188	1.114.725	(8.537)
D. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	28.157	30.851	(2.694)
E. CAPITALE INVESTITO, dedotte le passività di esercizio e il TFR (C-D)	1.078.031	1.083.874	(5.843)
Coperto da:			
F. CAPITALE PROPRIO			
Capitale versato	108.360	108.360	–
Riserve e risultati a nuovo	154.128	144.549	9.579
Utile (perdita) del periodo	23.135	9.579	13.556
	285.623	262.488	23.135
G. INDEBITAMENTO FINANZIARIO A MEDIO/LUNGO TERMINE	537.082	508.180	28.902
H. INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE (DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE)			
– debiti finanziari a breve	293.898	318.622	(24.724)
– disponibilità e crediti finanziari a breve	(38.572)	(5.416)	(33.156)
	255.326	313.206	(57.880)
I. TOTALE, COME IN E (F+G+H)	1.078.031	1.083.874	(5.843)

⁽¹⁾ I "crediti verso lo Stato per contributi di credito navale" iscritti nelle immobilizzazioni finanziarie sono appostati in diminuzione dei risconti passivi, cui si riferiscono, nella voce "altre passività".

⁽²⁾ Comprendono i "crediti vari" del circolante (di cui al prospetto contenuto nella Nota integrativa nell'Analisi delle partite creditorie e debitorie) e i ratei e risconti attivi.

⁽³⁾ Comprendono i "debiti vari" del circolante (di cui al prospetto contenuto nella Nota integrativa nell'Analisi delle partite creditorie e debitorie) e i ratei e risconti passivi esposti al netto dei crediti verso lo Stato per contributi di credito navale.

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

L'incremento dell'indebitamento a medio/lungo termine (+28.902) è sostanzialmente l'effetto del consolidamento dei debiti operato all'inizio dell'anno 2006 attraverso l'operazione finanziaria conclusa con Nomura (150.000), che è stato superiore ai rimborsi dell'anno (125.746).

La sensibile riduzione dell'indebitamento finanziario netto a breve (-57.880), pur in presenza di un significativo incremento dei crediti verso lo Stato per rapporti di convenzione (+39.503), deriva dal cash-flow generato dall'attività corrente, oltre che dalla dismissione di alcune navi.

Nel corso dell'anno il costo del denaro si è incrementato in misura modesta (+0,36%).

* * *

TAVOLA PER L'ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI

	2006	2005
A. RICAVI	373.567	401.026
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	510	1.062
B. VALORE DELLA PRODUZIONE TIPICA	374.077	402.088
Consumi di materie e servizi esterni	(217.399)	(227.086)
C. VALORE AGGIUNTO	156.678	175.002
Costo del lavoro	(76.406)	(85.646)
D. MARGINE OPERATIVO LORDO	80.272	89.356
Ammortamenti	(47.677)	(45.813)
Altri stanziamenti rettificativi	(5.341)	(4.748)
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	(13.614)	(11.535)
Saldo proventi e oneri diversi	34.723	13.462
E. RISULTATO OPERATIVO	48.363	40.722
Proventi e oneri finanziari	(20.292)	(24.262)
Rettifiche di valore di attività finanziarie	(255)	-
F. RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE IMPOSTE	27.816	16.460
Proventi e oneri straordinari	432	(6.820)
G. RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	28.248	9.640
Imposte sul reddito	(5.113)	(61)
H. UTILE DEL PERIODO	23.135	9.579

Il confronto tra i risultati reddituali dell'esercizio 2006 e dell'esercizio precedente evidenziano una riduzione del margine operativo lordo (-9.084). Tale andamento è stato influenzato dalla riduzione del valore della produzione (-28.011), che è stato solo parzialmente compensato dalla riduzione del costo del lavoro e del costo delle materie e servizi esterni, che hanno subito gli effetti dell'aumento del prezzo dei combustibili delle navi.

Il risultato operativo espone viceversa una variazione positiva (+7.641), collegabile principalmente all'ammontare delle plusvalenze realizzate attraverso l'alienazione di alcune navi.

Quest'ultima componente, unitamente all'aumento dei dividendi, ha generato un significativo incremento dell'utile del periodo (+13.556).

* * *

TAVOLA DI RENDICONTO FINANZIARIO

	2006	2005
A. DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE INIZIALI (INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE INIZIALE)	(313.206)	(313.194)
B. FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI ESERCIZIO		
Utile (perdita) del periodo	23.135	9.579
Ammortamenti	47.677	45.813
(Plus) minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(20.491)	(4.149)
(Rivalutazioni) svalutazioni di immobilizzazioni	255	–
Variazione del capitale di esercizio ⁽¹⁾	(38.434)	(5.490)
Variazione netta del "trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato"	(2.694)	42
	9.448	45.795
C. FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO IN IMMOBILIZZAZIONI		
Investimenti in immobilizzazioni:		
– immateriali	(3.504)	(4.684)
– materiali	(16.693)	(23.050)
– finanziarie	(14)	(6.529)
Prezzo di realizzo/valore di rimborso di immobilizzazioni	36.670	36.447
	16.459	2.184
D. FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO		
Nuovi finanziamenti	154.648	48.360
Conferimenti dei soci	–	–
Contributi di credito navale	3.071	6.580
Rimborsi di finanziamenti	(125.746)	(102.931)
Rimborsi di capitale proprio	–	–
	31.973	(47.991)
E. DISTRIBUZIONE DI UTILI	–	–
F. FLUSSO MONETARIO DEL PERIODO (B+C+D+E)	57.880	(12)
G. DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE FINALI (INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE FINALE) (A+F)	(255.326)	(313.206)

⁽¹⁾ La variazione del capitale di esercizio non coincide con quella indicata nella "Tavola di analisi della struttura patrimoniale", in conseguenza della diversa classificazione dell'incasso dei contributi di credito navale, che sono stati inclusi nel "flusso monetario da attività di finanziamento".

La riduzione dell'indebitamento finanziario netto a breve (-57.880) è connessa all'operazione finanziaria di consolidamento del debito effettuata all'inizio dell'anno 2006 (+150.000), al flusso monetario derivato dai disinvestimenti e alla riduzione degli investimenti in immobilizzazioni, nonché al flusso monetario da attivi-

tà di esercizio, ancorché quest'ultimo sia stato influenzato negativamente dal ritardo nella corresponsione dei corrispettivi di servizio pubblico da parte della Pubblica Amministrazione.

Allo scopo di ridurre il rischio connesso ad un possibile aumento dei tassi di interesse gravante sull'esposizione finanziaria, costituita per circa il 22% da mutui a tasso variabile, nel corso del 2004 sono stati stipulati, a fronte di quattro mutui regolati a tasso variabile, altrettanti contratti *swap* di copertura. Tali strumenti finanziari derivati fissano, per ognuno dei mutui sottostanti, un livello massimo del tasso, fino al raggiungimento del quale, il tasso dei mutui resta variabile e parametrato al tasso euribor a sei mesi (come da contratto originario). Inoltre, esso è determinato alla fine piuttosto che all'inizio del semestre.

Inoltre, nel 2006 è stata effettuata con l'istituto Nomura un'operazione di *extension-swap* per trasformare parte dell'esposizione a tasso variabile a breve termine in un'esposizione a tasso fisso della durata di cinque anni con rimborso graduale.

In Nota integrativa vengono indicate le principali caratteristiche di tali operazioni di copertura, il valore nominale sul quale vengono calcolati gli *interest rate swap*, il valore di mercato (*fair value*) degli strumenti finanziari e la durata delle operazioni.

PROPOSTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE ALL'ASSEMBLEA

Signori Azionisti,

il Bilancio dell'esercizio 2006 che sottoponiamo alla Vostra approvazione, di seguito esposto, presenta un utile al netto delle imposte di € 23.135.022,52.

Vi proponiamo di destinare l'importo di € 1.156.751,13 alla riserva legale.

L'importo residuo, pari ad € 21.978.271,39, unitamente agli utili rinviati a nuovo esistenti al 31 dicembre 2006 di € 69.102.564,10, porta ad un utile totale disponibile di € 91.080.835,49.

Vi invitiamo ad assumere ogni decisione in merito alla destinazione di detto utile.

Vi ricordiamo che con l'esercizio 2006 è venuto a scadere, per compiuto triennio di carica, il Collegio Sindacale, al quale rivolgiamo un vivo ringraziamento per l'opera svolta.

A norma dell'art. 28 dello Statuto, Vi invitiamo a provvedere alla nomina del nuovo Collegio Sindacale per il prossimo triennio, determinandone i relativi compensi, tenendo conto delle designazioni da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze, del Ministero dei Trasporti e del Ministero per lo Sviluppo economico.

Signori Azionisti,

desideriamo ringraziarVi per l'assistenza costantemente prestataci nel corso dell'anno.

Sentiti ringraziamenti vanno anche al Ministero dei Trasporti, al Ministero dell'Economia e delle Finanze e al Ministero per lo Sviluppo economico.

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

Roma, 22 marzo 2007

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PAGINA BIANCA