

TOREMAR S.p.A.

(in migliaia di Euro)

TAVOLA PER L'ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI

	2006	2005
A. – RICAVI	40.152	37.315
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	–	–
B. – VALORE DELLA PRODUZIONE TIPICA	40.152	37.315
Consumi di materie e servizi esterni	(20.300)	(18.934)
C. – VALORE AGGIUNTO	19.852	18.381
Costo del lavoro	(13.207)	(12.726)
D. – MARGINE OPERATIVO LORDO	6.645	5.655
Ammortamenti	(1.335)	(1.639)
Altri stanziamenti rettificativi	(4)	(1)
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	(2.230)	(1.309)
Saldo proventi e oneri diversi	837	338
E. – RISULTATO OPERATIVO	3.913	3.044
Proventi e oneri finanziari	264	113
Rettifiche di valore di attività finanziarie	–	–
F. – RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE IMPOSTE	4.177	3.157
Proventi e oneri straordinari	7	(103)
G. – RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	4.184	3.054
Imposte sul reddito dell'esercizio	(2.663)	(1.984)
H. – UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	1.521	1.070

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 diciassette durante il periodo estivo);

Linea Piombino-Rio Marina-Porto Azzurro-(Pianosa): plurigiornaliera, con approdo settimanale a Pianosa (tre partenze nel periodo invernale e otto nel periodo estivo);

Linea Porto Santo Stefano-Isola del Giglio: plurigiornaliera (con intensificazione nel periodo estivo);

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 2006

UNITÀ	TSL
M/t Aethalia	2.781
M/t Marmorica	2.387
M/t Oglasa	2.387
M/t Bellini	1.573
M/t Liburna	1.551
M/t Planasia	1.409
M/t Aegilium	632
A/fo Fabricia	224
Totale	12.944

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

(in migliaia di Euro)

STATO PATRIMONIALE

	31/12/2005	31/12/2004
ATTIVO		
Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	542	542
Immobilizzazioni immateriali	128	103
Immobilizzazioni materiali	468	372
Rimanenze	1	2
Crediti dell'attivo circolante	250	876
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	–	75
Disponibilità liquide	4	83
Ratei e risconti	3	2
Totale attivo	1.396	2.055
PASSIVO		
Patrimonio netto: capitale	775	775
Patrimonio netto: utili (perdite) portati a nuovo	(50)	(2)
Patrimonio netto: utile (perdita) dell'esercizio	(123)	(48)
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	–	1
Debiti	794	1.329
Totale passivo	1.396	2.055

(in migliaia di Euro)

CONTO ECONOMICO

	2005	2004
Valore della produzione	3.855	8.150
Costi della produzione	(3.952)	(8.102)
Proventi e oneri finanziari	(32)	(91)
Proventi e oneri straordinari	6	–
Imposte sul reddito dell'esercizio	–	(5)
Utile (Perdita) dell'esercizio	(123)	(48)

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

(in migliaia di Euro)

STATO PATRIMONIALE

	31/12/2005	31/12/2004
ATTIVO		
Immobilizzazioni immateriali	1.821	2.003
Immobilizzazioni materiali	8	8
Crediti dell'attivo circolante	833	600
Disponibilità liquide	304	521
Ratei e risconti	2	–
Totale attivo	2.968	3.132
PASSIVO		
Patrimonio netto: capitale	500	500
Patrimonio netto: riserva legale	3	–
Patrimonio netto: utili (perdite) portati a nuovo	31	(17)
Patrimonio netto: utile (perdita) dell'esercizio	61	50
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	14	5
Debiti	2.323	2.587
Ratei e risconti	36	7
Totale passivo	2.968	3.132

(in migliaia di Euro)

CONTO ECONOMICO

	2005	2004
Valore della produzione	2.106	1.082
Costi della produzione	(1.927)	(991)
Proventi e oneri finanziari	(25)	–
Proventi e oneri straordinari	(16)	–
Imposte sul reddito dell'esercizio	(77)	(41)
Utile (Perdita) dell'esercizio	61	50

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

(in migliaia di Euro)

STATO PATRIMONIALE

	31/12/2005	31/12/2004
ATTIVO		
Immobilizzazioni immateriali	3	3
Immobilizzazioni materiali	4	–
Rimanenze	610	576
Crediti dell'attivo circolante	3.323	6.512
Disponibilità liquide	841	65
Ratei e risconti	1	1
Totale attivo	4.782	7.157
PASSIVO		
Patrimonio netto: capitale	155	155
Patrimonio netto: riserva legale e altre riserve	34	34
Patrimonio netto: utili (perdite) portati a nuovo	635	408
Patrimonio netto: utile (perdita) dell'esercizio	219	227
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	132	101
Debiti	3.607	6.232
Totale passivo	4.782	7.157

(in migliaia di Euro)

CONTO ECONOMICO

	2005	2004
Valore della produzione	24.149	23.692
Costi della produzione	(23.700)	(23.219)
Proventi e oneri finanziari	45	33
Proventi e oneri straordinari	4	(1)
Imposte sul reddito dell'esercizio	(279)	(278)
Utile (Perdita) dell'esercizio	219	227

PAGINA BIANCA

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

ESERCIZIO 2007

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

CONSIDERAZIONI GENERALI

Signori Azionisti,

come a Voi noto, con il 2008 siamo ormai entrati nell'ultimo anno della convenzione vigente. Non si è arrivati impreparati a tale scadenza. Già a fine del 2006 la Legge n. 296/06 (Finanziaria 2007) ha stabilito, al fine di consentire il completamento del processo di liberalizzazione del settore e la privatizzazione delle Società del Gruppo, la stipula di nuove convenzioni con lo Stato, aventi scadenza non anteriore al 31/12/2012. Era prevista – trattasi però di norma non perentoria – che la stipula avvenisse entro giugno del 2007. Ciò non è avvenuto a motivo della complessità e problematicità dell'*iter* che comprende anche la verifica, da parte della Commissione Europea, della compatibilità con il regime comunitario.

Tuttavia, il 2007 non è trascorso infruttuosamente sotto tale aspetto. In primo luogo si è lavorato intensamente, con analisi e approfondimenti dei vari aspetti del rapporto di convenzione, sullo "Schema dei criteri determinativi degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie" predisposto dall'Amministrazione e soggetto, in base alla citata normativa, all'approvazione del CIPE. Dopo un confronto serrato con l'Amministrazione, che ha visto anche la partecipazione della Capogruppo Fintecna, nella prima decade di novembre del 2007, lo schema è stato sottoposto al CIPE e approvato dallo stesso. Lo schema, tra l'altro, prevede che la sovvenzione sia predeterminata per l'intero periodo regolatorio (periodo, di durata non inferiore ad anni tre e non superiore ad anni cinque, che intercorre tra due revisioni successive dei parametri economici) e che essa sia calcolata in funzione dei costi ammissibili e della remunerazione del capitale investito, al netto dei ricavi tariffari e diversi attesi.

Completato l'esame dei criteri di determinazione degli oneri di servizio pubblico, il lavoro si è concentrato sullo schema di convenzione e sui suoi allegati che ha portato ad una bozza di documento condivisa, sebbene siano in corso approfondimenti riguardanti essenzialmente il profilo economico-finanziario. Le prossime tappe sono, pertanto, il completamento dell'*iter* di stipula a livello di Governo italiano, con il confronto poi a livello comunitario.

Connesso strettamente a tale *iter* vi è quello dell'approvazione del Piano industriale presentato dalla Società a febbraio del 2007 e aggiornato a maggio dello stesso anno. Attualmente è in corso un ulteriore aggiornamento sotto il profilo delle valutazioni economiche, fermo restando le linee strategiche che, come noto, prevedono la riduzione dell'attività in convenzione a favore di un'apertura al mercato. 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, a gennaio del 2007, è stato già raggiunto un importante accordo quadro con le Organizzazioni sindacali che per la prima volta nella storia delle relazioni sindacali con il Gruppo hanno condiviso il Piano industriale e stanno collaborando alla realizzazione dello stesso.

Pertanto, la nuova convenzione limiterà, per quanto riguarda Tirrenia, l'attività sovvenzionata a poche linee. L'obiettivo è quello di arrivare all'inizio del 2009 ad applicare la nuova convenzione e il Piano industriale.

Anche sul fronte della privatizzazione del Gruppo, l'*iter* è stato avviato con la recente nomina, da parte del

Ministero dell'Economia e Finanze, di un *advisor* per lo svolgimento del ruolo di consulente per le attività propedeutiche alla privatizzazione di Tirrenia. Peraltro, quello attuale è certamente il momento migliore per avviare e completare la privatizzazione del Gruppo, poiché tale processo, fortemente innovativo sotto l'aspetto gestionale, determina una profonda rivitalizzazione delle Società del Gruppo Tirrenia.

Inoltre, sebbene la convenzione debba passare il vaglio comunitario, vi sono tutte le premesse (in termini di completamento del processo di riorganizzazione del settore e di apertura al mercato per i collegamenti più importanti) per ottenere il nulla osta sulla nuova convenzione anche a tale livello, in una prospettiva di continuità aziendale e di concreta privatizzazione della Società e dell'intero Gruppo. Da questo punto di vista, è emersa anche l'ipotesi di trasferire alle Regioni le quattro Società del Gruppo svolgenti i servizi pubblici marittimi di interesse locale, oltretutto i servizi locali per le Tremiti svolti dalla Tirrenia, in considerazione della loro esclusiva valenza sociale e in coerenza con gli indirizzi del D.Lgs n. 422/97 e successive modifiche.

Pure in tale situazione di transizione, la Società non ha mancato di porre in essere ogni iniziativa nella nuova prospettiva di gestire alcuni dei suoi principali collegamenti al di fuori del rapporto con lo Stato. Infatti, in tale contesto si è riusciti ad ottenere per il 2007, in attesa della ratifica del Piano industriale e coerentemente con le linee strategiche in esso contenute, la sospensione temporanea dal regime convenzionale della linea Genova/Porto Torres nel periodo estivo. Tale iniziativa ha permesso finalmente di bloccare l'emorragia di traffico verificatasi negli ultimi anni su una delle più importanti linee esercite dalla Società, avendo la possibilità di applicare, con detto provvedimento, un efficace e flessibile sistema tariffario nel periodo estivo, adeguato ai livelli di mercato, pur mantenendo, comunque, gli obblighi di servizio in termini di frequenza delle corse e di tariffe praticate ai residenti e alle altre categorie speciali.

L'iniziativa per la linea Genova/Porto Torres è stata riproposta e autorizzata anche per il 2008 e si è richiesto di estendere la stessa anche alla linea Civitavecchia/Olbia, per la quale si è ottenuta l'autorizzazione solo di recente. L'esigenza nasce dal fatto che sulle due linee si è venuta a determinare una particolare situazione di mercato, con politiche tariffarie molto flessibili praticate dalle altre compagnie e un aumento dell'offerta, anche nel periodo invernale per la linea Civitavecchia/Olbia che, in assenza di adeguati strumenti commerciali competitivi a disposizione della Società, comporterebbe inevitabilmente una perdita di traffico e di noli.

Si tratta di provvedimenti temporanei, in attesa dell'entrata in vigore del nuovo regime convenzionale, che se non venissero adottati, determinerebbero, per la perdita di traffico che ne deriverebbe (difficilmente recuperabile nel tempo), l'abbandono dei due più importanti collegamenti, lo svilimento del valore economico della Società e la potenziale compromissione del proficuo processo di privatizzazione in corso.

Le stesse Organizzazioni sindacali hanno condiviso le strategie aziendali di efficientamento e di recupero di competitività anche sul fronte dei costi e hanno aderito alla richiesta di equiparare il costo del lavoro a quello più contenuto dell'armamento privato, sottoscrivendo uno specifico accordo, applicato nel 2007 per la linea Genova/Porto Torres ed esteso, nel 2008, anche alla linea Civitavecchia/Olbia.

Ovviamente, con l'avvicinarsi della scadenza della convenzione, continua a crescere l'attenzione verso la Società. Peraltro, in tale clima di aspettativa, non mancano tentativi per ostacolare le strategie aziendali, con inevitabili riflessi sul processo di privatizzazione. Sotto tale profilo, si è purtroppo addirittura giunti sino alla denigrazione dell'azienda, dando luogo, da parte della Società, a risposte molto forti.

In ordine ai servizi nautici svolti, si precisa che 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 già nel 2006, andate a regime però nell'esercizio in esame.

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.

Gli investimenti completati negli esercizi precedenti consentono di avere attualmente una flotta all'avanguardia nel settore, con una vita media delle unità miste più rappresentative, tenuto conto degli interventi di ringiovanimento, di circa nove anni, fra le più basse in Europa nel settore traghetti.

È continuata l'azione molto incisiva della concorrenza, che ha determinato anche nel 2007 una riduzione del traffico passeggeri e auto. I volumi scontano, però, anche una contrazione dell'attività nautica, che ha interessato in particolare i collegamenti da Fiumicino per la Sardegna. Il traffico merci ha registrato, invece, un leggero aumento, ma i volumi sono condizionati dagli effetti negativi dello sciopero degli autotrasportatori di dicembre scorso.

Pertanto, il quadro di mercato nel 2007, ma anche nell'anno corrente, rimane fortemente concorrenziale, soprattutto nel periodo estivo, dove si concentra maggiormente l'attività degli altri operatori. E tutto ciò in una situazione in cui, oltretutto continuare a crescere l'offerta, permane – per i vincoli posti dalla convenzione – 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, nonché nei livelli provvigionali.

Per far fronte a tale situazione, pur con tutti i noti limiti derivanti dal rapporto di servizio con lo Stato, oltre alle iniziative miranti a gestire fuori convenzione, in alta stagione, alcune linee, di cui si è già riferito sopra, è stata potenziata la rete aziendale di venditori e si è posta in essere una costante azione commerciale di sviluppo mirata, oltretutto ai *tour operators*, anche ai grossi gruppi di acquisto del settore (associazioni di agenzie). L'attenzione è stata rivolta anche allo sviluppo delle modalità di acquisto via internet da parte dell'utenza privata, migliorando ulteriormente il sistema per rendere la procedura più semplice e intuitiva. Si sta, inoltre, svolgendo una continua attività di sensibilizzazione nei confronti dell'Amministrazione per ottenere un'estensione e maggiore flessibilità applicativa delle tariffe speciali, che al momento sono state autorizzate solo parzialmente e comunque con tempi di istruttoria che non consentono una risposta immediata alle offerte promozionali lanciate sul mercato dalle altre compagnie.

Queste richieste, come le altre autorizzate di recente dall'Amministrazione, tra cui la messa fuori convenzione nel periodo estivo della linea Civitavecchia/Olbia, sono riferite ad iniziative funzionali non solo a contenere la crescita del fabbisogno di sovvenzione, ma altresì a preservare il valore del Gruppo anche in vista della sua prossima privatizzazione, essendo estremamente dannosa a tal scopo ogni riduzione di quota di mercato detenuta.

Per quanto concerne gli aspetti economici del Bilancio che sottoponiamo alla Vostra approvazione, dobbiamo sottolineare che essi si presentano molto positivi.

Il continuo aumento dell'efficienza operativa e il riassetto di alcuni servizi ha determinato una sensibile diminuzione del costo di erogazione del servizio pubblico, di 19,9 milioni di euro rispetto al 2006, che è pas-

sato da 66,2 milioni di euro a 46,3 milioni di euro. Tale importo, sommato a quello delle Società Regionali, è risultato entro i limiti dello stanziamento pubblico del 2007.

Detto costo, peraltro, escludendo le partite che ritornano alla collettività, si riduce a soli 9 milioni di euro, diminuendo ulteriormente a circa 3 milioni, se riferito ai soli collegamenti di media e lunga percorrenza (escludendo, quindi, i collegamenti locali con le Tremiti, aventi una valenza esclusivamente sociale). Infatti, il costo del servizio pubblico (46,3 milioni di euro) è riconducibile, per 9,7 milioni, alla remunerazione del capitale investito dall'azionista, per 23,4 milioni, alle agevolazioni tariffarie applicate a particolari utenti (essenzialmente i residenti), per 1,2 milioni, alle imposte connesse ai servizi (di ammontare comunque contenuto, per effetto dei benefici collegati alle navi iscritte nel registro internazionale), per 3,0 milioni di euro, agli interessi sui ritardati pagamenti del corrispettivo di convenzione da parte della Pubblica Amministrazione e per circa 6,0 milioni allo sbilancio sui collegamenti per le Tremiti.

Per quanto riguarda i ritardi nei pagamenti del corrispettivo di convenzione, si precisa che essi hanno portato ad un aggravio degli oneri finanziari di circa 10 milioni di euro a livello di Gruppo.

La diminuzione del corrispettivo di convenzione (19,9 milioni di euro) si è avuta per effetto delle misure di efficientamento gestionale avviate per tempo che iniziano a dare i loro effetti positivi a regime. In particolare, il costo del lavoro ha beneficiato sia della riduzione del numero dei dipendenti, che hanno usufruito della procedura di esodo volontario incentivato ancora in corso, sia del succitato accordo sindacale sottoscritto per la gestione fuori convenzione della linea Genova/Porto Torres. Ulteriori recuperi hanno interessato le manutenzioni, i servizi portuali e i costi di acquisizione traffico. Inoltre, l'esercizio in esame non è stato gravato dai costi (noleggi, maggiori consumi di combustibile, ecc.) che sono stati sostenuti nel 2006 con le modifiche al quadro dei servizi resi necessarie in seguito all'incidente occorso al M/t "Nuraghes" (entrato in collisione con una unità della Moby Lines), che comportò l'indisponibilità di tale nave per il periodo estivo.

I recuperi sono avvenuti 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 alcune procedure di gruppo, è continuato il forte impegno aziendale ad attuare un costante processo di selezione e monitoraggio della spesa e di scelta dei fornitori per conseguire i risparmi sul fronte dei costi. Per quanto riguarda l'efficientamento dei costi di struttura, si segnala, tra l'altro, che è stata soppressa, come è già avvenuto nel recente passato per altri uffici, l'attività di biglietteria dell'ufficio di Roma, con trasferimento del personale addetto all'ufficio di Civitavecchia. Analoga iniziativa sarà presa per l'ufficio di Palermo.

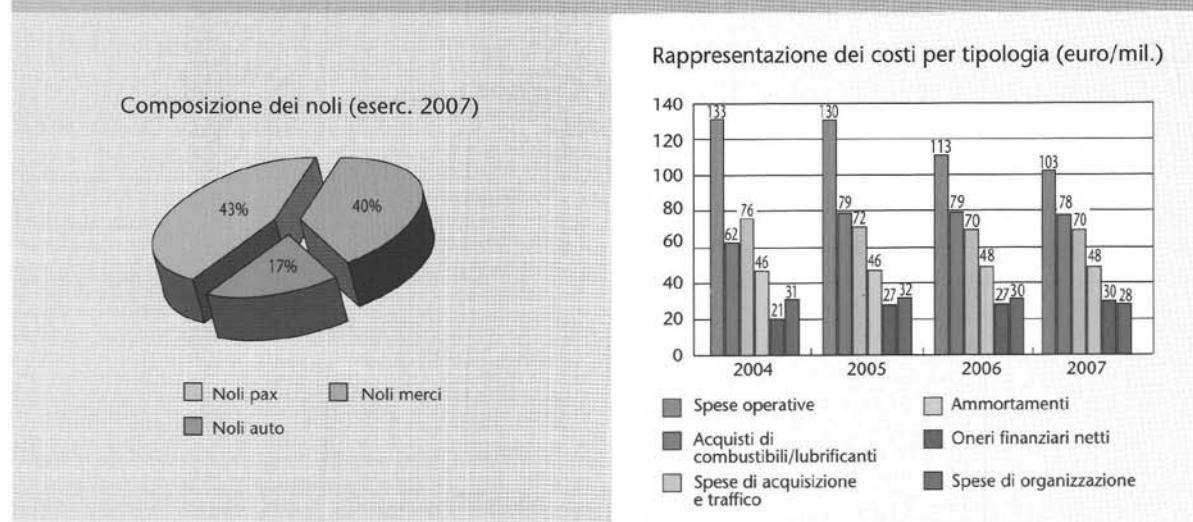
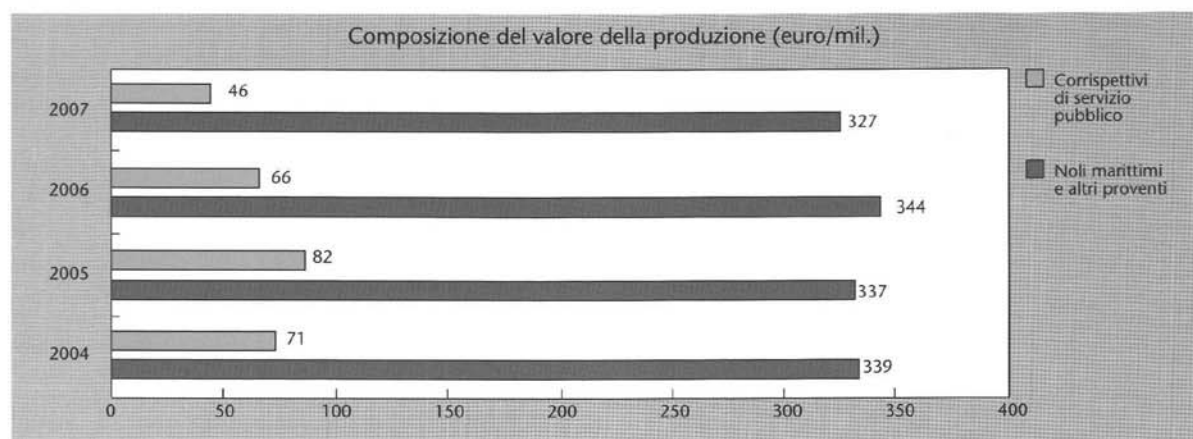
Inoltre, è da considerare che i risparmi sarebbero stati maggiori se i costi di gestione non fossero stati gravati dai continui incrementi dei prezzi dei combustibili avvenuti nel corso della seconda metà del 2007.

In ogni caso, l'ammontare della sovvenzione appare, comunque, contenuto 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 26 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 3% 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 2007, come meglio specificato nel prosieguo. Anche i servizi marittimi svolti sono quelli già assentiti in precedenza, salvo le misure di riduzione dell'attività nautica disposte d'urgenza dall'Amministrazione nel 2006, ma andate a regime nell'esercizio in esame.

Ugualmente vi è stato un andamento regolare della gestione per le iniziative imprenditoriali avviate in *partnership* dalla Società negli anni precedenti, sia in Terminal Traghetto 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, essa è stata messa in liquidazione dal socio di maggioranza, con l'adesione della Vostra Società.

Con il completamento degli investimenti, avvenuto negli esercizi precedenti, il cash flow generato dalla gestione corrente ha permesso una diminuzione dell'indebitamento finanziario netto complessivo di 76 milioni



di euro (-9,7%), passando da 792 a 716 milioni di euro. Quest'ultimo ammontare si riduce a 679 milioni, al netto dei crediti verso lo Stato scaduti e non ancora versati per sovvenzioni del 2007 e dell'esercizio in corso. Le attese per il 2008 sono fortemente condizionate dalla rilevante crescita dei prezzi dei combustibili e dall'inasprimento dell'azione della concorrenza, a fronte di tali fattori la Società ha posto in essere le iniziative commerciali, ivi comprese quelle pubblicitarie, e di assetto evidenziate sopra (richiesta di mettere fuori convenzione nel periodo estivo la linea Civitavecchia/Olbia, richiesta di maggiore flessibilità ed estensione applicativa delle tariffe promozionali), finalizzate a contenere la crescita del fabbisogno di sovvenzione, nonché ha richiesto anche dei ritocchi in aumento delle addizionali tariffarie collegate ai costi dei combustibili. Tali misure correttive sono state condivise di recente anche da parte dell'Amministrazione, pertanto, solo adesso si possono porre in essere al fine di cogliere i possibili benefici sul corrispettivo di convenzione.

In conclusione, il 2008 si prospetta come un anno di fondamentale importanza per il futuro aziendale e del Gruppo, sia per la stipula della nuova convenzione e l'avvio del processo di privatizzazione, sia per la ratifica e l'avvio del Piano industriale. Si confida, pertanto, nel massimo impegno di tutte le migliori risorse e del grande patrimonio umano e professionale disponibile, considerato che la Vostra Società ha una flotta all'avanguardia, oltreché una struttura organizzativa e un sistema informativo che hanno avuto profondi e innovativi cambiamenti, per rispondere alle esigenze e alle aspettative del mercato.

MERCATO E ATTIVITÀ SOCIALE

Rispetto all'anno precedente, l'attività nautica ha registrato nel 2007 una contrazione di circa il 3,0% in termini di miglia percorse e di circa il 6,0% in termini di numero di viaggi. Tali variazioni sono derivate sostanzialmente dalla riduzione dei servizi svolti sui collegamenti con le isole Tremiti e sulla tratta Fiumicino/Golfo Aranci/Arbatax.

Tuttavia, nel complesso, i noli conseguiti si sono ridotti in misura modesta (circa 1,0%).

Per il resto, l'attività nautica non si è discostata da quella svolta nell'esercizio precedente, se non per alcune modifiche della pianificazione dei viaggi con impiego delle unità tutto-merci, che è stata ottimizzata.

Nel corso del 2007 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 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	Plurigioraliera

LINEE MERCI

Livorno-Cagliari	Trisettimanale
Napoli-Cagliari	Bisettimanale/trisettimanale
Genova-Cagliari	Trisettimanale
Ravenna-Catania	Trisettimanale
Civitavecchia-Cagliari	Occasionale

FLOTTA

Al 31 dicembre 2007 la flotta di proprietà sociale era costituita da 26 unità, per una stazza lorda totale di 488.161 tonnellate.

FLOTTA SOCIALE	NUMERO	TSL
Navi traghetto miste	14	366.700
Navi veloci	5	48.907
Monostab e aliscafi	2	564
Navi traghetto tutto-merci	5	71.990
Totale	26	488.161

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

Nel corso del 2007 è stata dismessa la nave traghetto mista "San Domino" (TSL 1.378), utilizzata per i servizi locali.

Sono stati, inoltre, completati i lavori di miglioramento delle aree alberghiere dell'unità "Domiziana".

RAPPORTI DI CONVENZIONE CON LO STATO

I servizi di trasporto marittimo di cui agli obblighi di convenzione, sono stati svolti in conformità a quanto previsto dall'ultimo Piano quinquennale approvato e successive varianti. Per ulteriori informazioni si rinvia a quanto esposto nel precedente paragrafo "considerazioni generali".

Il corrispettivo per i servizi di convenzione svolti nell'esercizio è stato determinato in 46,3 milioni di euro.

I rapporti patrimoniali con lo Stato per corrispettivi a fronte degli obblighi di servizio pubblico esprimevano al 31 dicembre 2007 un saldo a credito della Società pari a circa 20,0 milioni di euro.

GESTIONE DEL PERSONALE

Alla data del 31 dicembre 2007 il personale navigante era costituito da 1.245 unità con contratto a tempo indeterminato (di contro alle 1.307 risultanti al 31 dicembre 2006) e 273 unità con contratto a tem-