

PIANO INDUSTRIALE

2011/2022

Luglio 2010

INDICE

	Pag.
INDICE	
NOTA ESPLICATIVA	
Premessa	3
Quadro macroeconomico e parametri di elaborazione	4
Cenni al quadro di mercato	5
Descrizione degli aspetti salienti del Piano Industriale	
Assetto generale dei servizi	7
Investimenti	9
Disinvestimenti	11
Fonti di finanziamento	12
Personale navigante	14
Personale amministrativo	17
Remunerazione capitale investito	18
Struttura economica, patrimoniale e rendiconto finanziario	18
ALLEGATI	
All. 1 - Assetto generale dei servizi	
All. 2 - Investimenti/disinvestimenti	
All. 3 – Conto economico gestionale	
All. 4 – Stato patrimoniale	
All. 5 - Conto economico	
All. 6 – Rendiconto finanziario	
All. 7 – Schema ricapitalizzazione	
All. 8 - Evoluzione del numero medio dei naviganti	
All. 9 – Conto economico gestionale–situazione servizi attuali nel triennio 2011-2013	
All.10 – Conto economico - situazione servizi attuali nel triennio 2011-2013	

NOTA ESPLICATIVA

Premessa

Il presente piano industriale si riferisce agli anni 2011 – 2022, periodo massimo di durata del contratto di servizio che in base all'accordo di programma Stato – Regione, sottoscritto in data 3 novembre 2009, dovrà regolare i rapporti tra la Regione Autonoma della Sardegna e la SAREMAR.

Il piano industriale è un documento informativo che presenta in modo sintetico e coordinato le strategie aziendali e gli aspetti operativi, economici e finanziari.

Il piano pluriennale è base per una successiva fase di implementazione nella quale verranno definiti e stipulati i contratti sottostanti il piano stesso:

- Contratto di servizio tra R.A.S. e SAREMAR;
- Vendita della partecipazione azionaria dalla R.A.S. ad armatore privato con procedura di gara e conferimenti del nuovo azionista;
- Contratti con i cantieri navali per la costruzione dei nuovi traghetti;
- Contratti di finanziamento per le nuove unità.

Il piano potrebbe quindi essere oggetto di una ridefinizione qualora i benefici previsti non fossero ritenuti dalla R.A.S. tali da giustificare un intervento finanziario per la ricapitalizzazione societaria e per l'integrazione dell'importo annuo stanziato ed attribuito alla SAREMAR come da comma 16 art.19-ter della Legge n.166 20/11/2009.

Il piano industriale è stato redatto prevedendo ragionevolmente che vi sia la disponibilità di risorse pubbliche sufficienti nel periodo 2011-2022 per coprire gli oneri di servizio pubblico, infatti gli introiti netti coprono attualmente circa un terzo dei costi di gestione ed il flusso di cassa previsto per fronteggiare l'indebitamento derivante dall'acquisizione di nuovi traghetti sarà direttamente influenzato dalla citata disponibilità.

Il piano per quanto presenti uno sviluppo unitario è idealmente diviso in tre periodi regolatori, come da indicazioni del CIPE, della durata di anni quattro al termine dei

quali verranno effettuate delle revisioni dei presupposti economici per la determinazione dei vincoli tariffari e le compensazioni degli oneri di servizio pubblico.

Nel periodo 2011 – 2014 verranno conclusi gli investimenti in flotta minimi necessari per poter fornire i servizi fino al 2022, verrà portata a termine la strategia di aumento della produttività della SAREMAR e delle sue risorse interne, mentre non sono programmati aumenti tariffari.

L'attuale situazione di incertezza economica comporta notevoli difficoltà nel determinare piani finanziari della durata superiore ai 5 anni pertanto, entro la prima metà dell'anno 2014 si verificherà la sostenibilità delle assunzioni contingenti per il successivo periodo 2015 – 2018.

Dal 2014 come da deliberazione della R.A.S. n.19/49 del 12/05/2010 dovrebbero essere eserciti dalla SAREMAR anche i collegamenti notturni per Carloforte, La Maddalena ed il collegamento per l'isola dell'Asinara.

Nel secondo periodo regolatorio è previsto l'entrata in esercizio di nuove unità necessarie all'ammodernamento della flotta e radiazione delle navi con età superiore ai 40 anni.

Entro il 2017 anno intermedio del piano 2011-2022 si dovrebbe raggiungere l'assetto standard dei servizi e della flotta in esercizio e, con una situazione probabilmente stabilizzata dei servizi offerti dalla concorrenza, dal 2017 si prevede verranno applicati lievi aumenti tariffari biennali.

Nel terzo periodo regolatorio 2019 -2022 non sono previsti investimenti rilevanti ma è possibile, anche se nel piano non è stata considerata, una rimodulazione delle frequenze dei servizi per effetto di possibili interventi infrastrutturali sulle strutture portuali esistenti o che potrebbero essere già realizzate e funzionanti nel periodo.

Nel 2022 la SAREMAR, con una flotta ammodernata ed una struttura di costi adeguata a quella dei concorrenti del settore, sarebbe quindi in condizioni di poter partecipare ad una nuova gara per l'assegnazione dei servizi indetta dalla R.A.S. che in qualità di azionista potrebbe anche optare per la vendita di parte delle azioni ancora in suo possesso.

Quadro macroeconomico e parametri di elaborazione

Le prospettive economiche inserite nel piano sono quelle di una bassa crescita per i prossimi 12 anni accompagnata da bassi tassi di inflazione stimata intorno al 2,5%.

Lo scenario economico così prospettato dovrebbe indurre le Autorità monetarie a

cercare di mantenere basso il livello dei tassi di interesse; presumibilmente un eccesso di offerta di credito da parte da degli Istituti bancari dovrebbe consentire di ottenere sull'indebitamento a lungo termine dei tassi intorno al 5,5%.

Per quanto riguarda gli interessi attivi nei confronti degli Istituti bancari, derivanti dalla dinamica dei flussi finanziari interni aziendali, si prevede che non superino il tasso del 1,8%-2%.

Il costo del lavoro in tale situazione, considerati anche gli automatismi contrattuali, non dovrebbe superare come aumento il 3% fino all'anno 2016 ed il 2,5% negli anni successivi del piano.

Il prezzo del gasolio partendo da una base 2010 (considerato il prezzo reale del petrolio a circa 70-75 \$ al barile) si valuta che aumenti di circa il 5% annuo non ipotizzando che si abbia una crescita sostenuta industriale sia a livello europeo sia a livello internazionale.

La bassa crescita prevista del P.I.L. a livello europeo determinerebbe una sostanziale stagnazione dei consumi e della domanda anche dei servizi turistici per cui prevediamo prudenzialmente anche nel nostro mercato di riferimento una situazione senza variazioni di rilievo.

Cenni al quadro di mercato

La SAREMAR effettua attualmente collegamenti marittimi in tre distinte aree geografiche: quella dell'isola della Maddalena, l'Isola di S.Pietro (Carloforte) e la Corsica.

Caratteristica comune è quella di configurarsi come "aree metropolitane marittime" (vale a dire caratterizzate dalla presenza di comunità isolate dipendenti in maniera più o meno rilevante, per quel che riguarda i servizi e le attività lavorative, dalla terraferma), anche se vanno segnalati flussi di traffico più consistenti su quella maddalenina. Di rilievo, la crescita della domanda, in particolare per quel che concerne il traffico gommato, sul collegamento con la Corsica. In ogni caso, risulta particolarmente accentuata la componente turistica, che determina una notevole stagionalità dei traffici.

La tendenza per i prossimi anni appare quella di una sostanziale stabilità della domanda di mobilità, anche se occorre tenere conto degli effetti di eventi scarsamente prevedibili che possono avere riflessi anche rilevanti sul settore dei trasporti.

Il piano industriale prevede anche i servizi notturni, a partire dall'anno 2014, nelle tratte Calasetta/Carloforte e La Maddalena/Palau.

I servizi notturni, effettuati attualmente dalla società Delcomar, si stima non registreranno un incremento del trasportato rispetto agli anni precedenti.

Tale stima per quanto riguarda la linea La Maddalena Palau, negli anni successivi al 2014, potrebbe essere rivista con un leggero aumento per effetto del maggior gradimento dell'offerta del servizio sulle 24 ore e di un possibile incremento del flusso turistico a La Maddalena e Caprera.

Per quanto concerne, invece, il **quadro concorrenziale**, alcuni concorrenti operano limitatamente al periodo estivo, altri sono presenti tutto l'anno, tutti praticano politiche commerciali (in particolare, sotto l'aspetto dell'acquisizione del traffico) estremamente aggressive.

L'entrata dell'Azionista privato e della Regione Autonoma della Sardegna potrebbe influire positivamente sul controllo degli imbarchi soprattutto nel porto di Palau con un aumento della quota di mercato dei turisti trasportati.

Il potenziamento dell'offerta garage della SAREMAR sulla linea S.Teresa/Bonifacio dovrebbe consentire di spostare parte del traffico passeggeri e autoveicoli dai traghetti della Moby Lines alla nuova unità della SAREMAR, perché attualmente nel periodo estivo l'utilizzo di parte dello spazio garage per il trasporto dei camion non permette di soddisfare la domanda turistica di trasporto pur esistente.

La possibilità che nel contratto di servizio siano stabilite delle tariffe per linea con il sistema del price-cap potrebbe consentire di aumentare gli introiti utilizzando delle tariffe flessibili soprattutto per quanto riguarda le prenotazioni via-internet sulla Santa Teresa Bonifacio.

Infatti segmentando la domanda turistica con dei prezzi flessibili in base alla willigness-to-pay si potrebbe incrementare maggiormente il numero dei clienti interessati al nostro servizio.

In generale la SAREMAR dovrebbe mantenere le tariffe massime ordinari e residenti sui livelli attualmente applicati fino all'anno 2016; dal 2017 sono stati ipotizzati degli aumenti biennali medi del 5% che dopo circa 10 anni di blocco consentirebbero di ricollegare il prezzo del servizio all'incremento di parte dei costi produzione.

Si presume che in un quadro concorrenziale, ormai assestato, anche i concorrenti applicheranno aumenti simili ai prezzi dei loro servizi.

La vendita dei biglietti via-internet potrebbe essere sperimentata anche sui collegamenti con Carloforte e La Maddalena subordinata all'introduzione di apparecchi di controllo e convalida dei documenti cartacei in possesso dei passeggeri.

Nella stazione marittima di Palau potrebbe essere proficua l'installazione di una macchina automatica per l'emissione dei biglietti utilizzabile anche durante i picchi di traffico del periodo estivo.

Nei collegamenti con Carloforte non si prevede uno sviluppo turistico significativo pertanto, l'introduzione di nuovi traghetti con una maggiore capacità di trasporto oltre a soddisfare la richiesta della popolazione residente e degli operatori turistici e commercianti esistenti costituirebbe una indiretta barriera all'entrata di nuovi concorrenti.

Con riferimento alla linea Porto Torres – Asinara, inserita nel piano dal 2014, è difficile fare previsioni sul reale potenziale di crescita anche perché vi è la concorrenza diretta dei vettori che partono da Stintino garantendo una traversata di durata molto inferiore.

Le previsioni del trasportato sull'Isola della'Asinara sono state elaborate utilizzando dati degli anni precedenti e stimando una domanda costante.

Per i motivi esposti ed anche in considerazione del mutevole gradimento da parte degli Enti pubblici per il servizio programmato non è previsto l'acquisto di una nuova unità ma esclusivamente il noleggio di un traghettino idoneo alla navigazione sulla linea.

Dal punto di vista tecnologico, si conferma, in generale, su tutte le rotte servite l'impiego di unità traghetto di tipo tradizionale, in quanto, date le distanze decisamente ridotte tra gli scali, non risultano funzionali navi a più elevata velocità.

Descrizione degli aspetti salienti del Piano Industriale.

Per una più agevole trattazione del progetto strategico unitario vengono suddivisi i diversi argomenti nonostante siano strettamente correlati nella gestione complessiva aziendale.

Assetto generale dei servizi

Come già anticipato, nel 12 anni del Piano la SAREMAR prevede un notevole aumento della propria attività. Il numero complessivo dei viaggi annui, infatti, è previsto passare dagli attuali circa 16.900 ai circa 18.400 nel periodo 2011-2013 (+9,1%) fino ad arrivare a 23.310 per il restante periodo 2014-2022 (+38%).

Nell'Allegato 1 vengono esposte le previsioni relative agli assetti dei servizi della Società a regime, confrontate con la situazione attuale.

Esaminando in particolare i singoli settori, si rileva:

- S.Teresa-Bonifacio, la costante crescita della richiesta di spazio garage per trasporto merci nel periodo invernale, unitamente alla quasi saturazione della potenzialità di trasporto auto nel periodo estivo, rendono opportuna la sostituzione sulla linea del M/t "Ichnusa". E' stata configurato, pertanto, la costruzione di una nuova unità, entro il 2012, che dovrebbe consentire di soddisfare in maniera migliore la domanda. Le frequenze e la loro stagionalità dovrebbe rimanere invariata rispetto alle attuali.
- Maddalena-Palau, si prevede l'aumento dell'attività da 21 a 25 corse giornaliere che nel periodo 2011 – 2013 consentirà alla Società di soddisfare meglio le effettive esigenze di mobilità della popolazione locale ampliando l'orario di servizio dall'attuale 7:00 – 19:30 al futuro 5:30 – 21:15.

Si sottolinea che l'introduzione di un nuovo equipaggio per l'effettuazione delle 4 corse aggiuntive permetterà una migliore configurazione dell'orario di lavoro attualmente seguito che, come durata giornaliera, risulta ai limiti del consentito dalle normative vigenti.

L'aumento delle 4 corse giornaliere e l'aumento di un equipaggio in servizio a bordo è necessariamente legato e subordinato al raggiungimento dell'accordo con le OO.SS. per la riduzione delle tabelle di armamento delle navi sociali.

Infatti per quanto riguarda gli effetti economici, ipotizzando che i maggiori costi del personale navigante impiegato sulla linea vengano neutralizzati dal processo di efficientamento generale della Società che verrà descritto nel paragrafo relativo al personale, possiamo così riassumere:

Aumento costi di acquisizione (biglietterie) €/000	27	
Aumento costi portuali nave	€/000	58
Aumento consumi combustibili, lubrificanti €/000	183	
Bilanciati da:		
Aumento noli passeggeri €/000	150	per n.112.000 passeggeri
Aumento noli auto	€/000	118 per n.29.000 autovetture

Nel periodo 2014 – 2022, con l'avvio del servizio notturno in senso stretto, la Società potrà garantire complessivamente 30 corse giornaliere distribuite nell'arco delle 24 ore.

- Carloforte-Calasetta, viene operato un'aumento dei collegamenti (da 7 a 13 corse al giorno) con l'introduzione del servizio notturno dall'anno 2014; inoltre la presenza di una nuova costruzione e del M/t "Ichnusa", con una capacità di trasporto superiore rispetto agli attuali MM/tt "Arbatax" e "La Maddalena", permetterà di risolvere i problemi di afflusso e deflusso di autovetture che si presenta talvolta nel periodo estivo e durante i fine settimana o giornate festive. Il servizio nelle 24 ore garantirà quindi la continuità territoriale compresi eventuali trasporti per urgenze di carattere medico. La presenza della nuova nave migliorerà implicitamente lo standard di servizio come comfort offerto all'utenza.
- Carloforte-Portovesme, il numero delle corse giornaliere rimane inalterato rispetto all'attuale nel periodo estivo (17) e nel periodo invernale (15) effettuate però con traghetti di nuova costruzione (bidirezionali).
- Porto Torres - Asinara, il servizio di collegamento è improntato sul modello di quello attualmente svolto dalla compagnia di navigazione privata Delcomar s.r.l.: n.2 corse al giorno tutto l'anno ad eccezione dei mesi di luglio e agosto durante i quali si effettueranno n.3 corse giornaliere. E' possibile che gli adeguamenti dal punto di vista tecnico-funzionale degli appodi di Fornelli e Cala Reale e del porto di Stintino modifichino la tipologia e le frequenze del servizio richiesto dalla R.A.S. alla Società.

Investimenti

Gli investimenti in flotta previsti entro il 2016 prevedono la graduale entrata in servizio di 4 nuovi traghetti **(AII. 2)**.

I tempi indicati nel piano di circa 18 mesi dal momento dell'ordine potrebbero verosimilmente arrivare a 24 – 27 mesi, considerando anche i tempi di predisposizione dei progetti definitivi e dell'esame degli stessi da parte del Registro Navale Italiano.

Parimenti un valore definitivo delle nuove costruzioni, al netto di possibili addendum per nuove richieste da parte di SAREMAR durante le fasi di allestimento, sarà disponibile al termine del periodo di progettazione di circa 4 mesi.

E' opportuno che l'ordine per i primi 2 traghetti venga pertanto effettuato nei mesi ottobre – novembre 2010 per poter prevedere la loro entrata in servizio entro il 2013.

Dai primi preventivi presentati da diversi cantieri navali si può già affermare che le costruzioni effettuate in cantieri italiani hanno mediamente un prezzo superiore del 25-30% rispetto ad altri cantieri europei (Spagna, Polonia), pertanto è verosimile che risultato della gara europea per l'assegnazione delle costruzioni venga vinta da quest'ultimi.

In generale è importante sottolineare che gli investimenti sono rilevanti ma, soprattutto per le unità che verranno impiegate nei collegamenti con Carloforte, l'utilizzo intenso nelle 24 H di navi usate di età media elevata potrebbe creare problemi tecnici e danneggiare la continuità dei servizi forniti.

Inoltre le nuove costruzioni consentiranno a SAREMAR di avere delle unità perfettamente utilizzabili in diverse condizioni di vento e mare sulle linee e nei porti cui sono destinate.

In maniera più specifica:

- La nuova costruzione 1 che dovrebbe sostituire, entro il 2012, il M/t "Ichnusa" sulla linea S.Teresa / Bonifacio ha delle caratteristiche che la rendono difficilmente reperibile sul mercato "second-hand".

Questa unità dovrà avere ottime caratteristiche di manovrabilità adatte agli approdi ed un'ottima stabilità per potere navigare nelle Bocche di Bonifacio anche nel

periodo invernale; la nave dovrà rispondere alle recenti normative IMO-SOLAS per la navigazione internazionale breve.

La nuova unità, oltre ad avere uno spazio – garage maggiore rispetto al M/t Ichnusa, consentirà di elevare lo standard qualitativo rispetto alle navi concorrenti della Moby Lines.

E' opportuno ricordare che il M/t "Ichnusa" verrà sottoposto ad adeguamenti obbligatori in base allo "Stockolm agreement", entro il 2012, e con l'entrata in servizio della nuova costruzione 1 verrà impiegato sulla S.Teresa/Bonifacio unicamente in caso di soste della stessa per manutenzione.

- La nuova costruzione 2 sarà una nave bidirezionale impiegata nei collegamenti con Carloforte entro il 2013, e grazie ad una basso pescaggio e caratteristiche strutturali adatte alla navigazione in condizioni meteo-marine riscontrabili nella zona dovrebbe poter approdare sia a Calasetta sia a Portovesme. Il garage sarà coperto onde evitare continue lamentele dell'utenza con autovetture o camion al seguito bagnate in certi momenti della traversata da acqua marina.

Una parte dello spazio garage all'aperto, separato, sarà utilizzato per il trasporto delle cisterne con gas e combustibili.

- la nuova costruzione 3 è un traghetto di dimensione maggiori dei M/t "La Maddalena" e "Arbatax" che potrebbe essere impiegato entro il 2015 a Calasetta e Portovesme, anche negli orari notturni quando i passeggeri e le auto sono numericamente scarsi e non sono giustificati consumi elevati di carburanti.

- la nuova costruzione 4 è un'unità bidirezionale gemella della precedente è servirà a sostituire il M/t "Vesta" entro il 2016 nei collegamenti con Portovesme e concluderà l'ammodernamento previsto della flotta dotando la società di un'unità flessibile utilizzabile anche a Calasetta o in casi di rimodulazione dei servizi a La Maddalena.

Disinvestimenti

Con l'entrata in esercizio delle nuove unità è prevista anche la dismissione graduale delle navi sostituite **(AII. 2)**.

Obiettivo principale della SAREMAR, soprattutto per quanto riguarda i MM/t Arbatax e La Maddalena, è la vendita in un arco temporale breve per non dover

sostenere costi certi nel periodo di disarmo a fronte di ricavi potenziali molto aleatori per navi di questa età.

Per tutti i traghetti è previsto, successivamente alla loro alienazione, il rimborso del valore di demolizione, statuito dalla Convenzione ventennale, al Ministero dei Trasporti o alla R.A.S.

In base allo stesso criterio eventuali plusvalenze o rivalutazioni di cespiti sono state obbligatoriamente computate in riduzione dell'importo di compensazione da contratto di servizio.

Il timing delle radiazioni delle navi dalla flotta è il seguente:

M/t Arbatax entro il 2014;

M/t La Maddalena e M/t Sibilla entro il 2015;

M/t Vesta entro il 2016.

Fonti di finanziamento

Il piano industriale presuppone una ricapitalizzazione della SAREMAR con versamenti per acquisto di nuove azioni da parte del nuovo Azionista privato e da parte della R.A.S. in base alla percentuale dei titoli azionari detenuti al termine della privatizzazione nel mese di settembre 2010 **(Al.7)**.

La ricapitalizzazione che dovrebbe aver luogo nell'anno 2010 fornirà circa il 30% dell'importo richiesto dai cantieri per la costruzione dei primi due traghetti; il restante 70% verrà versato utilizzando il credito vantato dalla SAREMAR nei confronti dell'ex azionista Tirrenia di Navigazione S.p.A. ed accendendo dei mutui ipotecari ventennali presso un Istituto di credito.

La stipula di contratti di finanziamento della durata di oltre vent'anni è stata dichiarata, al momento, impraticabile dagli istituti bancari interpellati e pertanto non è stata inserita nel presente piano.

Prudenzialmente è stato pianificato l'utilizzo di mutui ipotecari a tasso fisso anche per la semplicità e chiarezza di avere un elemento fisso di calcolo nel determinare l'importo complessivo del futuro corrispettivo spettante alla Società secondo lo stipulando contratto di servizio con la R.A.S.

Finanziamenti a tasso variabile avrebbero potuto consentire la riduzione del tasso applicato con la necessità però di prevedere una copertura-tasso per fronteggiare eventuali oscillazioni rilevanti del parametro di riferimento.

Le condizioni offerte dai contratti di mutuo ipotecario a tasso fisso (intorno al 5,5%) sono simili alle condizioni offerte dai contratti di leasing a tasso fisso, pur richiedendo mediamente, nei primi anni dei piani di ammortamento, uscite finanziarie maggiori da parte della Società.

In linea puramente teorica, la stipula di leasing a tasso variabile, presupponendo che i tassi non varino in alcun modo nei 12 anni del piano e la mancanza di contratto a copertura del rischio di tale variabilità, potrebbe produrre (si veda la penultima riga del prospetto dell'**allegato 3**) dei teorici risparmi in termini di oneri finanziari

Tali teorici minori costi sono inquadrabili esclusivamente all'interno dei 12 anni di gestione del contratto di servizio e non tengono conto dei possibili impatti economici e patrimoniali del rischio tassi, della vendita della Società e della stipula ex novo dei contratti stessi prima della loro naturale scadenza ventennale.

Pertanto, è stato preferito utilizzare nel piano, quale forma di finanziamento, il mutuo ipotecario rispetto al leasing finanziario soprattutto per i seguenti motivi:

- a) il leasing finanziario è concesso con riferimento alle caratteristiche economico-finanziarie dell'azienda SAREMAR; in caso di cambio dell'assetto proprietario della Società o al termine dei 12 anni di vigenza del futuro contratto di servizio è difficile valutare l'impatto di una rinegoziazione del leasing;
- b) da un punto di vista fiscale la durata del leasing, inferiore al periodo di ammortamento delle navi, potrebbe avere effetti negativi sulla piena deducibilità degli oneri finanziari relativi.

Sono comunque ancora in corso contatti con primari istituti bancari italiani ed esteri per verificare la possibilità di leasing, con una forma di garanzia offerta dalla R.A.S., per un periodo superiore ai vent'anni, con bassi tassi interni di rendimento e concessi in misura percentualmente più elevata (rispetto al 70%) sul valore dei nuovi traghetti.

Quanto detto sopra potrebbe abbassare le uscite finanziarie per i canoni periodici consentendo altresì una riduzione del carico, a conto economico, degli oneri finanziari nei primi anni dell'operazione; verrebbe inoltre ridotta la necessità di apporti di capitale da parte della R.A.S. e del socio privato abbassando di fatto anche l'importo annuale riconosciuto dal futuro contratto di servizio come remunerazione del capitale investito.

Personale navigante

Il differenziale di costo del lavoro esistente tra il personale navigante SAREMAR operante sui traghetti e quello corrispondente delle società private che operano negli stessi porti non è agevolmente riducibile in quanto la Società applica in maniera puntuale i contratti di lavoro stipulati con le OO.SS.

Il piano prevede la riduzione delle tabelle di armamento relativo ai singoli traghetti ora in esercizio naturalmente dopo confronti costruttivi con le OO.SS., le Autorità marittime periferiche e centrali.

Il personale navigante "eccedente" rispetto all'impiego attuale nei servizi effettuati dovrebbe trovare impiego a bordo dei traghetti impegnati nei nuovi servizi notturni.

Sono previsti tra l'altro l'outsourcing del servizio della preparazione dei pasti per il personale imbarcato ad eccezione della linea S.Teresa/Bonifacio e l'affidamento a una ditta del settore della gestione complessiva dei bar di bordo o, in alcuni casi, della gestione di macchinette automatiche di distribuzione di bevande e merendine.

Il personale navigante con qualifiche particolari potrebbe seguire corsi di riqualificazione professionale, essere impiegato con qualifiche anche inferiori mantenendo lo stesso trattamento retributivo, usufruire di incentivazioni all'esodo su base volontaria o nella ipotesi più negativa continuare ad essere retribuito con uno status di "disponibilità a terra".

A titolo indicativo per i primi anni del piano indichiamo nel seguente prospetto gli effetti della riduzione minima indispensabile per l'efficientamento delle tabelle di armamento.

	Posti Tabele Attuali	Posti Tabele ridotte 2011	Posti Tabele ridotte + 3° Eq. a La Maddalena
Comandanti	7	7	8

1° Uff. Coperta	3	3	3
Dir. Macchina	7	7	8
1° Uff. Macchina	2	2	2
Nostromi	7	7	8
Marinai	16	14	16
Giov. Coperta	5	5	6
Comune Poliv.	0	5	6
Mozzo	7	2	2
Capo Operai	7	7	8
Operai Motor.	7	7	8
Elettricisti	4	4	4
Comuni Macch.	7	2	2
Baristi	5	0	0
Garzoni Cam.	1	1	1
Piccoli Cam.	11	0	0
Dispensieri Eq.	5	1	1
TOTALE	101	74	83

Dalla sopraindicata tabella si evince che, a seguito di interventi su tutte le tabelle delle attuali Unità, vi è una riduzione di 27 posti di lavoro a bordo (da 101 a 74).

Incrementando il numero di corse nella tratta La Maddalena-Palau dalle attuali 21 alle 25 giornaliere, si rende necessario la costituzione di un doppio equipaggio su una delle due Unità ivi operanti, portando il totale posti di lavoro a bordo a 83, con una riduzione di posti a bordo pari a 18 rispetto i 101 attuali.

A prima vista ciò farebbe pensare ad un risparmio secco pari a 18 posti di lavoro più le riserve del 50%.

La riduzione di costi sopra evidenziata presenta invece come criticità l'impossibilità di ricollocazione di alcune figure professionali quali i Baristi, i Garzoni di Camera ed i Dispensieri Equipaggio che non troverebbero posto nelle nuove tabelle; nel conto economico è stata comunque valutato che continuino ad essere retribuiti "in disponibilità a terra".

Entrando nel dettaglio, nel caso di riduzione Tabelle d'Armamento e incremento equipaggi sulla tratta La Maddalena-Palau, si verifica quanto segue:

1. Carenze nelle qualifiche di Comandante (1), Direttore di Macchina(1), Nostromi (2), Giovanotti di Coperta (2), Mozzi, Capo Operai (1), Operai Motoristi (2) ;
2. Esuberi nelle qualifiche di Comuni di Macchina (7), Baristi (7), Dispensieri Equipaggio (5).

Gli esuberi di Comuni di Macchina vengono in parte assorbiti dalle carenze nelle categorie superiori (Capo Operaio e Operaio Motorista), carenze che potrebbero aumentare a seguito di probabili pensionamenti nelle suddette categorie, comportando un assorbimento totale degli esuberi.

I Piccoli di Camera verranno reimpiegati come Mozzi nella sezione coperta mantenendo comunque il trattamento economico attualmente di loro spettanza.

Gli esuberi di Baristi (7) e Dispensieri Equipaggi (5) non sono assorbibili da carenze in altre categorie. Non sono nemmeno ricollocabili nelle sezione Coperta e Macchina in quanto privi dei requisiti previsti dalle vigenti norme.

Le tabelle di armamento dei nuovi traghetti saranno ovviamente determinate tenendo conto del numero minimo indispensabile per lo standard di sicurezza previsto dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti.

Eventuali incentivazioni all'esodo del personale navigante con elevata anzianità di servizio ed i costi relativi potrebbero essere "finanziate" parzialmente dall'utilizzo della liquidità derivante dagli utili dell'esercizio 2009 non distribuiti.

Da un punto di vista economico, in generale possiamo affermare che l'utilizzo di risorse finanziarie, non superiori per ciascun lavoratore ad un'annualità di competenze base, per incentivare gli esodi di personale con anzianità elevata è compensato, nei circa 4 anni successivi, dai minori costi derivanti dall'impiego di personale con una minima anzianità di servizio.

In sintesi seppure potrebbe essere opportuno favorire il turn-over anche per risolvere parzialmente il problema dei lavoratori precari, gli incentivi potrebbero risultare non opportuni se interessassero lavoratori comunque prossimi al pensionamento o lavoratori considerati come elementi di valore per la Società all'interno delle categorie di appartenenza o nel gruppo di lavoro.

Queste operazioni volte all'efficientamento e alla razionalizzazione dell'impiego del personale navigante sono legate anche all'affidamento alla SAREMAR dei servizi diurni e notturni "aggiuntivi" rispetto a quelli attualmente forniti.

Infatti il fabbisogno di personale necessario per i servizi "aggiuntivi" è in parte condizione necessaria per un incremento delle stabilizzazioni del personale a tempo determinato che da diversi anni lavora per SAREMAR, risultato che migliorerebbe i rapporti con le OO.SS. nel momento delle trattative relative alla riduzione delle tabelle di armamento ed alla contrattazione integrativa.

A titolo indicativo sotto gli anni è indicato il numero medio dei naviganti retribuiti:

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017-2022
159	146	150	152	170	163	153	153

L'evoluzione del numero medio di naviganti utilizzati a bordo dalla situazione attuale dell'anno 2010 sino alla situazione della flotta e dei servizi a regime negli anni 2017-2022 è evidenziata nell'**allegato n.8**; per semplificare la lettura del prospetto sono stati inseriti solo gli anni intermedi 2011 e 2014 che risultano più significativi in termini di nuovi servizi svolti dalla Società ed in termini di adozione delle nuove tabelle di armamento.

L'**allegato n.8** rappresenta il numero massimo di marittimi impiegati a bordo delle navi; tale numero è suscettibile di ulteriori modifiche in diminuzione modulabili a secondo del numero dei passeggeri in base alla trasportabilità e stagionalità.

Si sottolinea come il mancato raggiungimento di un accordo sindacale per la riduzione delle tabelle di armamento, lascerebbe inalterati i servizi attualmente svolti dalla Società anche per il triennio 2011-2013 e meterebbe in forse l'assegnazione dei servizi notturni e dei collegamenti con l'Asinara per il periodo 2011-2022.

Il mantenimento degli attuali servizi per gli anni 2011-2013 e una riduzione inferiore delle tabelle di armamento è esplicitato da un punto di vista di conto economico negli **allegati 9 e 10**.

Personale amministrativo

Il costo del personale amministrativo non presenta un differenziale rilevante rispetto al comparto privato.

Nel corso del periodo oggetto del piano industriale il numero medio degli amministrativi dovrebbe stabilizzarsi in n.12 unità.

Si deve valutare che questo costo di struttura è previsto rimanere costante, in termini reali, in presenza di un aumento dell'attività delle navi sociali, dei cambiamenti procedurali e operativi richiesti dal nuovo Azionista privato e con la necessità da parte di alcune unità di seguire anche la costruzione delle nuove navi in cantieri fuori dalla Sardegna.

Remunerazione del capitale investito

Come indicato dal CIPE è auspicabile che il contratto di servizio preveda una remunerazione del capitale investito dagli Azionisti in particolare dal soggetto privato.

Presupponendo che la vendita della SAREMAR e l'affidamento del servizio siano condizionati dall'obbligatorietà degli investimenti per il rinnovo della flotta per i quali è necessario l'aumento del patrimonio netto, è risultato semplice e verosimile per gli anni del piano calcolare una remunerazione del 3% sul patrimonio netto medio dell'anno.

La remunerazione del patrimonio netto dovrebbe costituire in via previsionale l'utile d'esercizio dell'anno relativo.

Per quanto riguarda i dividendi si prevede la loro distribuzione completa agli azionisti, al netto dell'importo da destinare a riserva legale, entro il mese di aprile dell'anno successivo all'esercizio di realizzazione.

Struttura economica, patrimoniale e rendiconto finanziario.

In base alle ipotesi esposte in precedenza sono stati sviluppati i prospetti presenti negli allegati n. 3-4-5-6.

Sinteticamente si può notare che il rapporto tra ricavi di vendita e contributi d'esercizio, benchè peggiori dal 54% attuale al 39% medio previsto negli anni dal 2014 al 2022, rimanga in linea con il livello minimo auspicabile per la generalità dei servizi di trasporto pubblico locale.

Il valore del citato rapporto è strettamente legato all'aumento dei noli sulla S.Teresa/Bonifacio ed ancora di più sulla linea La Maddalena/Palau ove si prevede, in combinazione con l'aumento delle corse giornaliere, un'azione più efficace nell'attrarre clientela soprattutto nel segmento dei turisti.

Dal lato dei costi, il costo del lavoro pur in presenza di un aumento del numero degli equipaggi mostra un aumento contenuto grazie alla strategia di efficientamento trattata in precedenza.

In considerazione dei rilevanti investimenti, il peso degli ammortamenti e degli oneri finanziari aumenta all'interno dell'importo complessivo dei contributi d'esercizio riconosciuti quale compensazione degli oneri di servizio pubblico.

Gli indici di redditività (ROI , ROE , EDIT ed EBITDA) presentano valori positivi strettamente collegati all'importo ed alle modalità di calcolo dei contributi di esercizio e non sono quindi significativi da un punto di vista informativo.

L'indebitamento finanziario nelle sue componenti a breve e a medio-lungo termine presenta con il piano a regime un andamento decrescente; si deve naturalmente ricordare che gli oneri finanziari sull'indebitamento a breve e lo stesso valore dell'indebitamento a breve sono direttamente connessi alla regolarità di erogazione ed al pieno riconoscimento da parte della R.A.S. dei contributi d'esercizio indicati.

L'indebitamento finanziario sotto controllo al termine del contratto di servizio nel 2022 agevolerà, in teoria, l'eventuale collocamento delle partecipazioni azionarie in possesso della R.A.S. o degli armatori privati.

L'indice di struttura secco, calcolato come rapporto tra il patrimonio netto ed il valore delle immobilizzazioni alla fine del periodo tende a crescere dal 2016 con valore medio del 40% nel periodo 2017-2022.

Guardando infine il rendiconto finanziario si può notare che dall'anno 2016 il flusso monetario d'esercizio è positivo.

Per una valutazione completa degli investimenti nel naviglio, visti nell'ottica dell'infrastruttura pubblica, si dovrebbe fare una valutazione del cash-flow previsto nei 30 anni di utilizzo dei traghetti utilizzando un orizzonte temporale trentennale che non è ipotizzabile nell'ambito del futuro contratto di servizio, della futura proprietà della Società ed ovviamente non è oggetto del presente piano industriale.

ALLEGATI

Assetto generale dei servizi

SETTORE	LINEA (codice)	LINEA (percorso)	ASSETTO 2010			ASSETTO 2011 - 2013		
			PERIODO D'ESERCIZIO	FREQUENZA (viaggi/g.)	UNITA' IMPIEGATE	PERIODO D'ESERCIZIO	FREQUENZA (viaggi/g.)	UNITA' IMPIEGATE
Santa Teresa	1	S.Teresa - Bonifacio	1/1- 25/3 4/10-31/12 26/3-3/10	2 3	MA Ichnusa	1/1- 25/3 4/10-31/12 26/3-3/10	2 3	MA Ichnusa sostituita nel 2012 da Nuova costruzione 1
La Maddalena	2	La Maddalena - Palau	Tutto l'anno	21	MA I.sola di S.Stefano MA I.sola di Caprera	Tutto l'anno	25	MA I.sola di S.Stefano MA I.sola di Caprera
Carloforte	3	Carloforte - Calasetta	Itiner.invernale Itiner.estivo	7 9	MA Arbalax MA La Maddalena	Itiner.invernale Itiner.estivo	7	MA Arbalax sino al 2012 MA Ichnusa dal 2012 Nuova costruz. 2 Bidirezionale dal 2013 MA La Maddalena
	4	Carloforte - Portovesme	Itiner.invernale Itiner.estivo	15 17	MA Arbalax MA La Maddalena MA Sibilla MA Vesta	Itiner.invernale Itiner.estivo	15 17	MA Arbalax sino al 2012 MA Ichnusa dal 2012 Nuova costruz. 2 Bidirezionale dal 2013 MA La Maddalena MA Sibilla MA Vesta

SETTORE	LINEA (codice)	LINEA (percorso)	ASSETTO 2014 - 2016			ASSETTO 2017 - 2022 PIANO INDUSTRIALE A REGIME		
			PERIODO D'ESERCIZIO	FREQUENZA (viaggi/g.)	UNITA' IMPIEGATE	PERIODO D'ESERCIZIO	FREQUENZA (viaggi/g.)	UNITA' IMPIEGATE
Santa Teresa	1	S.Teresa - Bonifacio	1/1- 25/3 4/10-31/12 28/3-3/10	2 3	Nuova costruzione 1	1/1- 25/3 4/10-31/12 26/3-3/10	2 3	Nuova costruzione 1
La Maddalena	2	La Maddalena - Palau	Tutto l'anno diurno Tutto l'anno notturno Tot.	21 9 30	MA I.sola di S.Stefano MA I.sola di Caprera	Tutto l'anno diurno Tutto l'anno notturno Tot.	21 9 30	MA I.sola di S.Stefano MA I.sola di Caprera
Carloforte	3	Carloforte - Calasetta	Itiner.invernale Servizio notturno Tot. Itiner.estivo Servizio notturno Tot.	7 6 13 9 6 15	MA La Maddalena fino al 2014 Nuova costruz. 2 Bidirezionale sino al 2015 Nuova costruzione 3 dal 2015 MA Ichnusa	Itiner.invernale Servizio notturno Tot. Itiner.estivo Servizio notturno Tot.	7 6 13 9 6 15	Nuova costruzione 3 MA Ichnusa
	4	Carloforte - Portovesme	Itiner.invernale Itiner.estivo	15 17	MA La Maddalena fino al 2014 MA Sibilla sino al 2015 Nuova costruzione 3 dal 2015 MA Vesta sino al 2016 Nuova costruz. 4 Bidirezionale dal 2016 Nuova costruz. 2 Bidirezionale MA Ichnusa	Itiner.invernale Itiner.estivo	15 17	Nuova costruzione 3 Nuova costruz. 4 Bidirezionale Nuova costruz. 2 Bidirezionale MA Ichnusa
Asinara	5	Porto Torres - Asinara	Tutto l'anno eccetto luglio - agosto Luglio - Agosto	2 3	Noleggio	Tutto l'anno eccetto luglio - agosto Luglio - Agosto	2 3	Noleggio

PIANO INDUSTRIALE 2011/2022

Investimenti/Disinvestimenti (Importi in €/000)

INVESTIMENTI	ANNI DI PIANO 2011/2022							TOTALE
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017-2022	
VALORE COMPLESSIVO (*):								
Nuove costruzioni:								
Costruz. 1	8.000	12.000						20.000
Costruz. 2 Bidirezionale		8.000	12.000					20.000
Costruz. 3				5.000	7.500			12.500
Costruz. 4 Bidirezionale					8.800	13.200		22.000
Totale nuove costruzioni	8.000	20.000	12.000	5.000	16.300	13.200	0	74.500
Unità usate:								
-								-
-								-
Totale unità usate	0	-	-	-				-
Totale investimenti in flotta	8.000	20.000	12.000	5.000	16.300	13.200	-	74.500

(*) Trattasi di valori indicativi

DISINVESTIMENTI (valori netti di libro)	ANNI DI PIANO 2011/2022							TOTALE
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017-2022	
- M/t Arbatax (**)				1				1
- M/t La Maddalena (**)					-			0
- M/t Sibilla					216			216
- M/t Vesta						216		216
Totale disinvestimenti	-	-	-	1	216	216	-	433

(**) Trattasi di mototraghetti completamente ammortizzati

SITUAZIONE ATTUALE + 4 CORSE LA MADDALENA 2011-2013 IIIIIII ANNI 2014 - 2022 SITUAZIONE ATTUALE + NOTTURNO + ASINARA

(Valori in euro)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ATTIVITÀ E TRASPORTATO												
Giorni	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365
N. viaggi	18.436	18.440	18.440	23.313	23.313	23.313	23.313	23.313	23.313	23.313	23.313	23.313
Miglia percorse	139.903	140.228	139.983	187.384	187.384	187.384	187.384	187.384	187.384	187.384	187.384	187.384
N. passeggeri	1.444.594	1.448.341	1.448.341	1.608.374	1.608.374	1.608.374	1.608.374	1.608.374	1.608.374	1.608.374	1.608.374	1.608.374
N. auto al seguito	412.185	413.941	413.941	452.991	452.991	452.991	452.991	452.991	452.991	452.991	452.991	452.991
N. metri lineari commerciali	462.891	466.925	466.925	469.585	469.585	469.585	469.585	469.585	469.585	469.585	469.585	469.585
ANALISI REDDITUALE												
FATTURATO LORDO												
Noli passeggeri	4.013.531	4.086.284	4.086.284	4.370.444	4.370.444	4.370.444	4.588.966	4.588.966	4.818.415	4.818.415	5.059.335	5.059.335
Noli auto al seguito	2.275.803	2.305.099	2.305.099	2.487.923	2.487.923	2.487.923	2.612.319	2.612.319	2.742.935	2.742.935	2.880.082	2.880.082
Noli metri lineari commerciali	1.300.449	1.327.838	1.327.838	1.362.038	1.362.038	1.362.038	1.430.140	1.430.140	1.501.647	1.501.647	1.576.729	1.576.729
Totale	7.589.783	7.719.221	7.719.221	8.220.405	8.220.405	8.220.405	8.631.425	8.631.425	9.062.997	9.062.997	9.516.146	9.516.146
Altri proventi	189.000	189.000	189.000	189.000	189.000	189.000	195.340	195.340	203.232	203.232	215.671	215.671
TOTALE FATTURATO LORDO	7.778.783	7.908.221	7.908.221	8.409.405	8.409.405	8.409.405	8.826.765	8.826.765	9.266.228	9.266.228	9.727.569	9.727.569
TOTALE INTROITI LORDI	7.778.783	7.908.221	7.908.221	8.409.405	8.409.405	8.409.405	8.826.765	8.826.765	9.266.228	9.266.228	9.727.569	9.727.569
SPESA DI ACQUISIZIONE E TRAF.												
Spese di acquisizione	561.677	577.828	577.828	598.391	598.391	598.391	621.840	621.840	652.433	652.433	684.554	684.554
Spese di traffico	244.572	258.118	258.118	264.571	264.571	264.571	277.965	277.965	292.037	292.037	306.821	314.492
TOTALE SPESE DI ACQ. E TRAF.	806.249	835.946	835.946	862.962	862.962	862.962	898.805	898.805	944.470	944.470	991.375	999.046
INTROITI NETTI	6.972.534	7.072.275	7.072.275	7.546.443	7.546.443	7.546.443	7.927.960	7.927.960	8.321.758	8.321.758	8.736.194	8.736.194
COSTI DIRETTI NAVIGAZIONE												
Personale navigante	10.304.951	10.993.994	11.468.168	13.350.378	13.053.993	12.403.241	12.711.012	13.028.787	13.354.507	13.668.370	14.030.579	14.381.343
Manutenzioni e riclassifiche	3.030.000	3.080.000	2.860.000	2.270.000	3.100.000	2.270.000	2.330.000	2.400.000	2.472.000	2.545.000	2.620.000	2.696.800
Assicurazioni	682.158	824.865	988.142	1.037.826	1.048.813	1.031.925	932.121	995.424	979.310	1.003.793	1.028.687	1.054.610
Locazioni/moleggi passivi	236.800	119.025	0	587.650	602.250	616.850	631.450	664.050	682.500	700.800	719.050	719.050
Combustibili e lubrificanti	3.372.706	3.597.571	3.926.626	4.963.209	4.957.349	4.958.825	5.042.854	5.294.997	5.559.747	5.837.734	6.123.621	6.436.102
Portuali	1.400.870	1.463.839	1.593.204	1.806.429	1.851.589	1.897.879	1.945.325	1.993.957	2.043.808	2.094.903	2.147.275	2.200.957
TOTALE COSTI DIRETTI NAVIG.	19.027.535	20.039.264	20.843.140	24.745.492	24.613.984	23.178.720	23.592.762	24.319.215	25.073.672	25.692.903	26.557.161	27.490.662
CONTR. (Reg. internaz. e cabot.)	-713.895	-882.789	-705.273	-724.372	-746.103	-768.496	-787.698	-807.391	-827.575	-848.265	-869.471	-891.208
MARGINE DI CONTRIBUZIONE	-11.341.106	-12.284.230	-13.067.592	-16.468.224	-16.321.438	-14.870.405	-14.878.103	-15.587.906	-15.924.338	-16.665.563	-17.051.477	-17.866.682
COSTI DI STRUTTURA												
Ammortamenti	598.917	909.634	1.570.606	1.919.114	2.087.496	2.475.236	2.777.708	2.770.466	2.769.533	2.761.749	2.553.737	2.553.737
personale a terra	715.895	737.372	759.493	782.278	805.746	829.918	850.667	876.187	898.092	920.544	943.557	967.146
Spese generali	641.000	657.024	676.254	692.280	709.597	723.779	741.873	760.420	779.431	798.916	818.889	839.361
Imposte a carico Stato	870.632	930.414	1.129.917	1.247.810	1.242.450	1.276.592	1.310.198	1.324.554	1.340.560	1.357.134	1.291.387	1.282.041
TOTALE COSTI DI STRUTTURA	2.827.444	3.234.444	4.136.270	4.641.482	4.845.279	5.305.526	5.680.446	5.731.627	5.786.616	5.838.343	5.815.662	5.542.285
RISULTATO OPERATIVO	-14.168.550	-15.518.674	-17.203.862	-21.109.706	-21.166.717	-20.175.931	-20.568.550	-21.319.633	-21.710.953	-22.523.906	-22.867.159	-23.508.967
VOCI NON OPERATIVE												
Oneri finanziari netti	-94.090	338.000	944.000	1.350.000	1.500.059	2.020.460	2.257.230	2.121.925	1.986.620	1.849.314	1.714.009	1.579.704
Contributi di credito navale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE VOCI NON OPERATIVE	-94.090	338.000	944.000	1.350.000	1.500.059	2.020.460	2.257.230	2.121.925	1.986.620	1.849.314	1.714.009	1.579.704
RISULTATO DI GESTIONE	-14.074.550	-15.856.674	-18.147.862	-22.459.706	-22.666.776	-22.196.391	-22.815.780	-23.441.458	-23.697.573	-24.373.220	-24.581.168	-25.088.671
PARTITE STRAORDINARIE												
Plus (minus) palmontali	36.795	19.267	12.193	-147.633	179.157	-8.298	-6.586	-12.150	-8.151	-21.284	-12.002	-6.400
Altre partite straordinarie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE PARTITE STRAORD.	-14.037.755	-15.837.407	-18.135.669	-22.607.339	-22.666.776	-22.196.391	-22.815.780	-23.441.458	-23.697.573	-24.373.220	-24.581.168	-25.088.671
SBILANCIO	-14.037.755	-15.837.407	-18.135.669	-22.607.339	-22.666.776	-22.196.391	-22.815.780	-23.441.458	-23.697.573	-24.373.220	-24.581.168	-25.088.671
REMUNERAZIONE PATR. NETTO	-391.583	-395.819	-718.097	-722.194	-723.316	-724.411	-725.508	-726.607	-727.707	-728.809	-729.912	-731.018
TOT. COMPENSAZ. CONTRATTO	-14.429.338	-16.233.226	-18.853.766	-23.329.533	-23.390.092	-22.920.802	-23.541.288	-24.168.065	-24.425.280	-25.102.029	-25.311.080	-25.819.689
RIDUZ. POTENZ. LEASING TASSO VAR.	0	-186.823	-551.370	-705.720	-764.375	-988.054	-1.108.091	-1.030.108	-953.633	-878.700	-805.347	-735.888
TOTALE COMPENSAZ. COMPLESS.	-14.429.338	-16.046.403	-18.302.396	-22.623.813	-22.625.717	-21.922.748	-22.453.197	-23.137.957	-23.471.647	-24.223.329	-24.505.733	-25.083.801

STATO PATRIMONIALE
(in migliaia di euro)

ALL.4

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
immobilizzazioni immateriali	12,3	20,6	4,2	0,0	14,8	0,6	1,4	0,6	0,6	0,2	0,0	0,3	0,2
immobilizzazioni materiali	4.896,0	12.379,2	31.529,5	42.009,9	45.155,0	59.386,7	70.123,3	67.351,6	64.585,8	61.823,3	59.055,8	56.294,6	53.742,1
immobilizzazioni finanziarie	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0	37,0	37,0	37,0	37,0	37,0	37,0	37,0
IMMOBILIZZAZIONI	4.943,4	12.435,8	31.569,6	42.045,9	45.205,8	59.423,2	70.161,7	67.389,2	64.623,4	61.860,5	59.092,8	56.331,9	53.779,3
Rimanenze di magazzino	222,6	233,7	257,1	282,8	297,0	311,8	344,5	361,8	379,9	388,8	418,8	439,7	461,7
Crediti commerciali	89,9	92,1	95,0	98,0	106,0	109,0	112,0	115,0	115,0	118,0	121,0	124,0	127,0
Altre attività	894,4	681,0	684,5	740,0	938,0	960,5	993,1	995,8	1.016,7	1.031,7	1.050,7	1.076,0	1.099,3
Debiti commerciali	-1.985,0	-2.034,6	-2.084,0	-2.135,0	-2.172,0	-2.220,0	-2.265,0	-2.310,0	-2.357,0	-2.405,0	-2.457,0	-2.503,0	-2.551,0
Fondi per rischi ed oneri	-1.650,0	-1.505,0	-1.505,0	-1.505,0	-1.505,0	-1.505,0	-1.355,0	-1.355,0	-1.355,0	-1.355,0	-1.355,0	-1.355,0	-1.355,0
Altre passività	-2.773,3	-2.606,8	-2.659,0	-2.766,9	-3.021,2	-3.101,9	-3.184,6	-3.269,3	-3.356,2	-3.445,2	-3.536,4	-3.630,0	-3.725,8
CAPITALE D'ESERCIZIO	-5.201,4	-5.139,7	-5.211,3	-5.286,1	-5.357,3	-5.445,6	-5.384,9	-5.461,7	-5.556,5	-5.656,7	-5.757,9	-5.848,3	-5.943,8
CAPITALE INVESTITO (dedotte le passività d'esercizio)	-258,1	7.296,1	26.358,3	36.759,8	39.848,5	53.977,7	64.796,8	61.927,5	59.066,8	56.203,8	53.334,9	50.483,7	47.835,5
TFR	1.489,5	1.159,5	929,5	879,5	829,5	779,5	729,5	679,5	629,5	579,5	529,5	479,5	429,5
CAPITALE INVESTITO (dedotte le passività d'esercizio e TFR)	-1.747,6	6.136,6	25.428,8	35.880,2	39.019,0	53.198,2	64.067,3	61.248,0	58.437,3	55.624,3	52.805,4	50.004,1	47.406,0
Capitale versato	12.405,0	12.405,0	22.577,1	22.577,1	22.577,1	22.577,1	22.577,1	22.577,1	22.577,1	22.577,1	22.577,1	22.577,1	22.577,1
Fondo sovrapprezzo azioni	389,1	389,1	938,5	938,5	938,5	938,5	938,5	938,5	938,5	938,5	938,5	938,5	938,5
Riserva legale	258,0	258,0	277,6	297,4	333,3	369,4	405,6	441,8	478,0	514,4	550,8	587,2	623,7
Utili (perdite) portati a nuovo	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Utile (perdita) del periodo	0,0	391,6	395,8	718,1	722,2	723,3	724,4	725,5	726,6	727,7	728,8	729,9	731,0
CAPITALE PROPRIO	13.054,1	13.443,7	24.189,0	24.531,0	24.571,0	24.608,3	24.645,5	24.682,9	24.720,2	24.757,7	24.795,2	24.832,7	24.870,3
INDEBITAMENTO A MEDIO/LUNGO TERMINE	0,0	0,0	13.075,7	26.055,2	24.864,6	30.626,6	41.751,0	39.345,5	36.939,9	34.534,4	32.128,8	29.723,3	27.317,7
Debiti finanziari a breve	2.519,3	3.911,0	4.500,0	4.500,0	2.500,0	800,0	800,0	800,0	800,0	800,0	800,0	800,0	800,0
Disponibilità e crediti finanziari a breve	-17.321,0	-11.218,0	-16.335,9	-19.206,0	-12.916,7	-2.836,7	-3.129,3	-3.580,3	-4.022,9	-4.467,7	-4.918,6	-5.351,8	-5.822,0
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE TERMINE	-14.801,7	-7.307,0	-11.835,9	-14.706,0	-10.416,7	-2.036,7	-2.329,3	-2.780,3	-3.222,9	-3.667,7	-4.118,6	-4.551,8	-4.782,0
CAPITALE INVESTITO	-1.747,6	6.136,6	25.428,8	35.880,2	39.019,0	53.198,2	64.067,3	61.248,0	58.437,3	55.624,3	52.805,4	50.004,2	47.406,0

CONTO ECONOMICO

(in migliaia di euro)

ALL. 5

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
RICAVI DELLE PRESTAZIONI	8.010,0	8.408,8	8.538,2	8.538,2	9.039,4	9.039,4	9.039,4	9.456,8	9.450,7	9.266,2	9.900,3	10.357,6	10.361,8
CONTRIBUTI IN CIESERCIZIO	13.686,4	14.429,3	16.223,2	18.853,8	23.329,5	23.390,1	22.920,8	23.541,3	24.168,1	24.425,3	25.102,0	25.311,1	25.819,7
CONTRIBUTI REGISTRO INTERNAZIONALE	388,9	350,5	335,3	345,3	355,7	366,3	377,3	386,8	396,4	406,3	416,5	426,9	437,6
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
VALORE DELLA PRODUZIONE TIPICA	22.085,4	23.188,6	25.096,7	27.737,3	32.724,6	32.795,8	32.337,5	33.384,8	34.025,2	34.097,8	35.418,8	36.095,6	36.619,1
Consumi di materie e servizi esterni	-9.831,9	-10.128,7	-10.670,4	-11.036,8	-13.050,9	-13.081,1	-12.254,1	-12.666,0	-13.083,9	-12.922,6	-14.007,2	-14.512,0	-14.964,4
VALORE AGGIUNTO	12.253,5	13.060,0	14.426,3	16.700,5	19.673,7	19.734,8	20.083,5	20.718,8	20.941,3	21.175,3	21.411,6	21.583,6	21.654,7
Costo del lavoro	-10.429,6	-10.234,7	-10.781,0	-11.342,8	-13.384,6	-13.096,4	-12.792,3	-12.832,6	-13.157,7	-13.486,6	-13.823,8	-14.169,4	-14.563,6
MARGINE OPERATIVO LORDO	1.823,8	2.825,3	3.645,3	5.357,7	6.289,1	6.638,3	7.291,2	7.886,1	7.783,6	7.688,6	7.587,8	7.414,2	7.091,0
Ammortamenti	-566,5	-599,9	-909,6	-1.570,6	-1.919,1	-2.087,5	-2.475,2	-2.777,7	-2.770,5	-2.768,5	-2.761,7	-2.761,8	-2.553,7
Altri stanziamenti rettificativi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stanziameti a fondi oneri e rischi	-766,7	-1.060,5	-1.078,0	-1.001,0	-1.050,0	-1.085,0	-794,5	-815,5	-840,0	-865,2	-890,8	-917,0	-944,5
Saldo oneri e proventi diversi	-139,3	-142,8	-146,3	-150,0	-153,8	-157,6	-161,5	-165,6	-169,7	-174,0	-178,3	-182,8	-187,3
RISULTATO OPERATIVO	351,3	1.022,1	1.511,3	2.636,0	3.166,2	3.398,2	3.859,9	4.127,4	4.003,4	3.880,9	3.765,9	3.552,5	3.405,4
Proventi e oneri finanziari	138,0	94,0	-338,0	-944,0	-1.350,0	-1.500,1	-2.020,5	-2.257,2	-2.121,9	-1.986,6	-1.849,3	-1.714,0	-1.579,7
Rettifiche di valore di attività finanziarie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORD. E IMPOSTE	489,3	1.116,1	1.173,3	1.692,0	1.816,2	1.898,2	1.839,5	1.870,1	1.881,4	1.894,3	1.907,6	1.838,5	1.825,7
Proventi e oneri straordinari	-33,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	456,0	1.116,1	1.173,3	1.692,0	1.816,2	1.898,2	1.839,5	1.870,1	1.881,4	1.894,3	1.907,6	1.838,5	1.825,7
Imposte sul reddito dell'esercizio	-456,0	-724,5	-777,5	-974,0	-1.094,1	-1.084,8	-1.115,1	-1.144,6	-1.154,8	-1.166,6	-1.178,8	-1.108,6	-1.094,7
UTILE DELL'ESERCIZIO	0,0	391,6	395,8	718,1	722,2	723,3	724,4	725,5	726,6	727,7	728,8	729,9	731,0

RENDICONTO FINANZIARIO

(in migliaia di euro)

ALL 6

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE INIZIALI (INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE INIZ.)	8.744,0	14.801,7	7.307,0	11.835,9	14.706,0	10.416,7	2.036,7	2.329,3	2.780,3	3.222,9	3.667,7	4.118,6	4.551,8
FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' D'ESERCIZIO													
Utile (perdita) del periodo	0,0	391,6	395,8	718,1	722,2	723,3	724,4	725,5	726,6	727,7	728,8	729,9	731,0
Ammortamenti	566,5	599,9	909,6	1.570,6	1.919,1	2.087,5	2.475,2	2.777,7	2.770,5	2.768,5	2.761,7	2.761,8	2.553,7
(Plus) o Minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni (invalutazioni) o svalutazioni di immobilizzazioni	0,0	-35,8	-19,3	-12,2	147,6	-179,2	8,3	6,6	12,2	8,2	21,3	12,0	6,4
Variazioni del capitale d'esercizio	-727,6	-61,8	71,7	74,8	76,2	86,3	-80,7	96,8	94,9	100,1	101,2	90,4	95,5
Variazioni del TFR	-235,5	-330,0	-230,0	-50,0	-50,0	-50,0	-50,0	-50,0	-50,0	-50,0	-50,0	-50,0	-50,0
	-396,6	563,9	1.127,9	2.301,3	2.815,1	2.670,0	3.077,3	3.556,6	3.554,1	3.554,5	3.563,1	3.544,1	3.336,7
FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO IN IMMOBILIZZAZIONI	-20,0	-37,6	-4,2	-14,6	-31,7	-1,8	-18,0	-7,8	-12,8	-8,8	-11,3	-11,0	-5,5
Immobilitazioni immateriali	-118,0	-8.020,0	-20.020,0	-12.020,0	-5.020,0	-16.304,0	-13.204,0	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0	-2,0	-2,0
Immobilitazioni materiali	0,0	-1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Immobilitazioni finanziarie	3,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Prezzo di realizzo, o valore di rimborso di immobilizzazioni	-134,9	-8.058,6	-20.024,2	-12.034,6	-5.051,7	-16.305,8	-13.222,0	-11,8	-16,8	-13,8	-15,3	-13,0	-7,5
FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO													
Nuovi finanziamenti	0,0	0,0	13.411,0	14.000,0	0,0	7.500,0	13.200,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Conferimenti dei soci	7.113,1	0,0	10.721,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Contributi di credito navale	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Rimborsi di finanziamenti	0,0	0,0	-335,3	-1.020,6	-1.370,6	-1.558,1	-2.075,6	-2.405,6	-2.405,6	-2.405,6	-2.405,6	-2.405,6	-2.405,6
Rimborsi di capitale proprio	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	7.113,1	0,0	23.797,2	12.979,5	-1.370,6	5.942,0	11.124,5	-2.405,6	-2.405,6	-2.405,6	-2.405,6	-2.405,6	-2.405,6
DISTRIBUZIONE DI UTILI	-523,9	0,0	-372,0	-376,0	-682,2	-686,1	-687,2	-688,2	-689,2	-690,3	-691,3	-692,4	-693,4
FLUSSO MONETARIO DELL'ESERCIZIO	6.057,7	-7.494,7	4.528,9	2.870,1	-4.289,3	-8.380,0	292,6	451,0	442,6	444,8	450,9	433,2	230,2
DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE FINALI	14.801,7	7.307,0	11.835,9	14.706,0	10.416,7	2.036,7	2.329,3	2.780,3	3.222,9	3.667,7	4.118,6	4.551,8	4.782,0

SCHEMA RICAPITALIZZAZIONE NECESSARIA

CAPITALE SOCIALE AL 30/12/2010	€ 1.290.000,00
PATRIMONIO NETTO (COMPRESSE RISERVE) AL 30/12/2010	€ 6.462.540,69
AUMENTO CAPITALE SOCIALE UTILIZZO F.DO SOVRAPPREZZO AZIONI E ALTRE RISERVE	€ 4.912.500,00
NUOVO CAPITALE SOCIALE	€ 6.202.500,00

VENDITA 51% AZIONI A SOCIO PRIVATO	€ 3.294.600,00
DI CUI NUOVO SOVRAPPREZZO AZIONI € 131.580,00	
PREZZO UNITARIO € 24,81+1,03	
CAPITALE SOCIALE	6.202.500,00
FONDO SOVRAPPREZZO AZIONI	131.580,00
RISERVA LEGALE	258.000,00
ALTRE RISERVE	2.040,69
PATRIMONIO NETTO	6.594.120,69

RICAPITALIZZAZIONE QUOTA REGIONE SARDEGNA (ACQUISTO N.122.500 A €24,81+1,03)	3.165.400,00
RICAPITALIZZAZIONE QUOTA SOCIO PRIVATO (ACQUISTO N.127.500 A € 24,81 +1,03)	3.294.600,00

CAPITALE SOCIALE	12.405.000,00
FONDO SOVRAPPREZZO AZIONI	389.080,00
RISERVA LEGALE	258.000,00
ALTRE RISERVE	2.040,69
TOTALE PATRIMONIO NETTO SAREMAR S.P.A. AL 31/12/2010	13.054.120,69

A COPERTURA RESIDUO VALORE FLOTTA GIA' PRESENTE AL 31/12/2010	1.391.736,84
TOTALE DESTINATO A COPERTURA NUOVI INVESTIMENTI FLOTTA	11.662.383,85
VALORE MASSIMO IMMOBILIZZAZIONI TECNICHE NETTE COPERTE PER IL 30% DA PATRIMONIO NETTO	38.874.612,82

SECONDA FASE RICAPITALIZZAZIONE

SITUAZIONE AL 30/12/2012	CAPITALE SOCIALE	12.405.000,00
	FONDO SOVRAPPREZZO AZIONI	389.080,00
	RISERVA LEGALE	277.579,00
	ALTRE RISERVE	0,00
TOTALE PATRIMONIO NETTO SAREMAR S.P.A. AL 30/12/2012		13.071.659,00

AUMENTO DI CAPITALE AL 31/12/2012

RICAPITALIZZAZIONE QUOTA REGIONE SARDEGNA (ACQUISTO N.200.900 A € 24,81+1,34)	5.253.535,00
RICAPITALIZZAZIONE QUOTA SOCIO PRIVATO (ACQUISTO N.209.100 A € 24,81 +1,34)	5.467.965,00

SITUAZIONE AL 31/12/2012	CAPITALE SOCIALE	22.577.100,00
	FONDO SOVRAPPREZZO AZIONI	938.480,00
	RISERVA LEGALE	277.579,00
	ALTRE RISERVE	0,00
TOTALE PATRIMONIO NETTO SAREMAR S.P.A. (ESCLUSO UTILE D'ESERCIZIO) AL 31/12/2012		23.793.159,00

	Posti di lavoro a bordo Tabelle attuali	Posti di lavoro a bordo Tabelle ridotte	Posti di lavoro a bordo 2014	PIANO INDUSTRIALE A REGIME Posti di lavoro a bordo 2017-2022
	2010	2011	2014	2017-2022
ICHNUSA dal 2012 a Carloforte sostituisce qualsiasi unità	16	13	11	11
I.S.STEFANO	15	10	10	10
I.S.STEFANO 2° EQUIPAGGIO dal 2014 diventerà Notturno		9	9	9
I.DI CAPRERA	14	9	9	9
VESTA	18	12,5	12,5	
SIBILLA	17	12,5	12,5	
ARBATAX	10	8		
LA MADDALENA	10	8		
NUOVA COSTRUZIONE 1 Sost. ICHNUSA a S.Teresa			13	13
NUOVA COSTRUZIONE 2 (BIDIREZIONALE) sostituisce a regime SIBILLA			8,33	8,33
NUOVA COSTRUZIONE 2 (BIDIREZIONALE) temporanea. Notturno			8,33	
NUOVA COSTRUZIONE 3 sostituisce ARBATAX				8
NUOVA COSTRUZIONE 3 sostituisce ARBATAX Notturno a regime				8
NUOVA COSTRUZIONE 4 (BIDIREZIONALE) sostituisce VESTA				8,33
ASINARA a noleggio dal 2014			7	7
Guardiani + V° Eq. Estivo Sud	12,25	11,25	11	9,25
Riserve + navi ai lavori + comandata	47,22	52,77	58,47	52,46
OCCUPAZIONE MEDIA	159,47	146,02	170,13	153,37

SITUAZIONE ATTUALE SENZA RIDUZIONE TABELLE ARMAMENTO 2011-2013 // ANNI 2014 - 2022 SITUAZIONE ATTUALE + NOTTURNO + ASINARA CON MINORE RIDUZIONE TABELLE ARMAMENTO

(Valori in euro)

ALL 9

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ATTIVITÀ E TRASPORTATO												
Giorni	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365
N. viaggi	16.984	17.032	16.988	23.313	23.313	23.313	23.313	23.313	23.313	23.313	23.313	23.313
Miglia percorse	134.095	134.420	134.175	187.384	187.384	187.384	187.384	187.384	187.384	187.384	187.384	187.384
N. passeggeri	1.428.594	1.432.341	1.432.341	1.608.374	1.608.374	1.608.374	1.608.374	1.608.374	1.608.374	1.608.374	1.608.374	1.608.374
N. auto al seguito	407.185	408.941	408.941	452.991	452.991	452.991	452.991	452.991	452.991	452.991	452.991	452.991
N. metri lineari commerciali	462.891	466.925	466.925	469.585	469.585	469.585	469.585	469.585	469.585	469.585	469.585	469.585
ANALISI REDDITUALE												
FATTURATO LORDO												
Noli passeggeri	3.990.531	4.063.284	4.063.284	4.370.444	4.370.444	4.370.444	4.588.966	4.588.966	4.818.415	4.818.415	5.059.335	5.059.335
Noli auto al seguito	2.258.803	2.288.099	2.288.099	2.487.923	2.487.923	2.487.923	2.612.319	2.612.319	2.742.935	2.742.935	2.880.082	2.880.082
Noli metri lineari commerciali	1.300.449	1.327.838	1.327.838	1.362.038	1.362.038	1.362.038	1.430.140	1.430.140	1.501.647	1.501.647	1.576.729	1.576.729
Totale	7.549.783	7.679.221	7.679.221	8.220.405	8.220.405	8.220.405	8.631.425	8.631.425	9.062.997	9.062.997	9.516.146	9.516.146
Altri proventi	189.000	189.000	189.000	189.000	189.000	189.000	189.340	189.340	203.232	203.232	211.442	211.442
TOTALE FATTURATO LORDO	7.738.783	7.868.221	7.868.221	8.409.405	8.409.405	8.409.405	8.820.765	8.820.765	9.266.228	9.266.228	9.727.589	9.727.589
TOTALE INTROITI LORDI												
Spese di acquisizione	594.677	550.828	550.828	588.391	588.391	588.391	621.840	621.840	652.433	652.433	684.554	684.554
Spese di traffico	244.572	258.118	258.118	271.185	271.185	271.185	277.965	277.965	292.037	292.037	306.821	314.492
TOTALE SPESE DI ACQ. E TRAF.	779.249	808.946	808.946	859.576	859.576	859.576	899.805	899.805	944.470	944.470	991.375	999.046
INTROITI NETTI	6.959.534	7.059.275	7.059.275	7.550.829	7.550.829	7.550.829	7.920.960	7.920.960	8.321.758	8.321.758	8.736.213	8.736.213
COSTI DIRETTI NAVIGAZIONE												
Personale navigante	10.974.079	11.677.561	12.286.677	14.680.508	14.387.702	14.080.628	14.304.016	14.661.616	15.028.157	15.403.861	15.786.957	16.183.681
Manutenzioni e riclassifiche	3.030.000	3.080.000	2.860.000	3.000.000	3.100.000	2.270.000	2.330.000	2.400.000	2.472.000	2.545.000	2.620.000	2.698.600
Assicurazioni	682.158	824.865	985.142	1.037.826	1.048.813	1.031.925	932.121	955.424	979.310	1.003.793	1.028.867	1.054.610
Locazioni/noleggi passivi	236.850	119.025	0	587.650	602.250	616.850	631.450	646.050	664.300	682.550	700.800	719.050
Combustibili e lubrificanti	3.109.706	3.321.421	3.637.326	4.963.209	4.957.349	4.958.825	5.042.854	5.559.747	6.129.621	6.436.102	6.829.621	7.199.621
Portuali	1.342.650	1.534.984	1.534.984	1.806.429	1.851.589	1.897.879	1.945.325	1.993.957	2.043.808	2.094.903	2.149.275	2.200.957
TOTALE COSTI DIRETTI NAVIG.	19.375.443	20.448.481	21.314.129	26.075.622	25.947.703	24.856.107	25.185.766	25.952.044	26.747.321	27.557.841	28.415.540	29.293.000
CONTR. (Reg. internaz. e cabot.)	-713.895	-682.789	-703.273	-724.372	-746.103	-768.486	-787.698	-807.391	-827.575	-848.265	-869.471	-891.208
MARGINE DI CONTRIBUZIONE	-11.702.014	-12.706.427	-13.551.581	-17.796.354	-17.655.157	-16.547.792	-16.471.107	-17.220.735	-17.597.987	-18.401.054	-18.909.855	-19.669.020
COSTI DI STRUTTURA												
Ammortamenti	599.917	909.634	1.570.606	1.919.114	2.067.496	2.475.236	2.777.708	2.770.466	2.768.533	2.761.749	2.761.849	2.553.737
Personale a terra	715.895	737.372	759.493	782.278	805.746	829.919	850.667	876.187	898.092	920.544	943.557	967.146
Spese generali	641.000	657.024	676.254	709.587	733.779	741.873	780.420	799.431	799.431	798.916	818.889	839.361
Imposte e carico Stato	867.274	923.856	1.123.958	1.247.810	1.242.450	1.276.592	1.310.198	1.324.554	1.340.560	1.357.134	1.291.387	1.282.041
TOTALE COSTI DI STRUTTURA	2.824.086	3.227.886	4.130.311	4.641.482	4.845.279	5.305.526	5.680.446	5.791.627	5.786.616	5.838.343	5.815.682	5.642.285
RISULTATO OPERATIVO	-14.526.100	-15.934.313	-17.681.892	-22.439.836	-22.500.436	-21.863.318	-22.151.554	-22.952.352	-23.384.603	-24.239.397	-24.625.537	-25.311.305
VOCI NON OPERATIVE												
Oneri finanziari netti	-94.000	338.000	944.000	1.350.000	1.500.059	2.020.460	2.257.230	2.121.925	1.986.620	1.849.314	1.714.009	1.579.704
Contributi di credito navale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE VOCI NON OPERATIVE	-94.000	338.000	944.000	1.350.000	1.500.059	2.020.460	2.257.230	2.121.925	1.986.620	1.849.314	1.714.009	1.579.704
RISULTATO DI GESTIONE	-14.432.100	-15.596.313	-16.737.892	-21.089.836	-21.000.377	-19.842.858	-19.894.324	-20.830.427	-21.400.023	-22.390.083	-22.911.528	-23.731.601
PARTITE STRAORDINARIE												
Plus (minus) patrimoniali	36.795	19.267	12.193	-147.633	179.157	-8.298	-8.586	-12.150	-8.151	-21.284	-12.002	-6.400
Altre partite straordinarie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE PARTITE STRAORD.	36.795	19.267	12.193	-147.633	179.157	-8.298	-8.586	-12.150	-8.151	-21.284	-12.002	-6.400
TOTALE RISULTATO OPERATIVO	-14.395.305	-15.577.046	-16.725.699	-21.237.469	-20.821.220	-19.851.156	-19.902.910	-20.942.577	-21.388.174	-22.411.367	-22.923.530	-23.738.001
SBIANCIO	-14.395.305	-16.253.046	-18.613.699	-23.937.469	-24.000.495	-23.873.778	-24.408.784	-25.074.287	-25.371.223	-26.088.711	-26.339.546	-26.891.009
REMUNERAZIONE PATR. NETTO	-391.583	-395.819	-718.097	-722.194	-723.316	-724.411	-725.508	-726.607	-727.707	-728.809	-729.912	-731.018
TOT. COMPENSAZ. CONTRATTO	-14.786.888	-16.648.865	-19.331.796	-24.659.663	-24.723.811	-24.598.189	-25.134.292	-25.800.894	-26.098.930	-26.817.520	-27.069.458	-27.622.027
RIDUZ. POTENZ. LEASING TASSO VAR.	0	-186.823	-551.370	-705.720	-764.375	-998.054	-1.108.091	-1.030.108	-953.633	-878.700	-805.347	-735.888
TOTALE COMPENSAZ. COMPLESS.	-14.786.888	-16.835.688	-19.883.166	-25.365.383	-25.488.186	-25.596.243	-26.242.383	-26.830.992	-27.052.563	-27.696.220	-27.874.805	-28.357.915

CONTO ECONOMICO - ANNI 2011-2013 SERVIZI INVARIATI SENZA RIDUZIONE TABELLE DI ARMAMENTO - ANNI 2014-2022 MINORI RIDUZIONI TABELLE DI ARMAMENTO

(in migliaia di euro)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
RICAVI DELLE PRESTAZIONI	8.010,0	8.046,8	8.176,2	8.176,2	8.409,4	8.409,4	8.409,4	8.826,8	8.830,7	9.266,2	9.270,3	9.727,6	9.731,8
CONTRIBUTI IN C/ESERCIZIO	13.686,4	14.786,9	16.648,9	19.331,8	24.659,7	24.723,8	24.598,2	25.134,3	25.800,9	26.098,9	26.817,5	27.069,5	27.662,0
CONTRIBUTI REGISTRO INTERNAZIONALE	388,9	350,5	335,3	345,3	355,7	366,3	377,3	386,8	396,4	406,3	416,5	426,9	437,6
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
VALORE DELLA PRODUZIONE TIPICA	22.085,4	23.184,2	25.160,4	27.853,3	33.424,8	33.499,5	33.384,9	34.347,9	35.028,0	35.771,4	36.504,3	37.224,0	37.831,4
Consumi di materie e servizi esterni	-9.831,9	-9.350,2	-9.785,6	-10.148,1	-12.450,9	-12.431,1	-11.931,8	-12.036,0	-12.453,9	-12.922,6	-13.377,2	-13.882,0	-14.374,4
VALORE AGGIUNTO	12.253,5	13.834,0	15.374,8	17.705,2	20.973,9	21.068,4	21.453,1	22.311,9	22.574,1	22.848,8	23.127,1	23.341,9	23.457,0
Costo del lavoro	-10.429,6	-11.008,7	-11.729,5	-12.347,5	-14.684,7	-14.430,2	-14.161,9	-14.425,6	-14.790,5	-15.160,3	-15.539,3	-15.927,8	-16.366,0
MARGINE OPERATIVO LORDO	1.823,8	2.825,3	3.645,3	5.357,7	6.289,2	6.638,2	7.291,2	7.886,3	7.783,6	7.688,5	7.587,8	7.414,1	7.091,0
Ammortamenti	-566,5	-599,9	-909,6	-1.570,6	-1.919,1	-2.087,5	-2.475,2	-2.777,7	-2.770,5	-2.768,5	-2.761,7	-2.761,8	-2.553,7
Altri stanziamenti rettificativi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stanziamanti a fondi oneri e rischi	-766,7	-1.060,5	-1.078,0	-1.001,0	-1.050,0	-1.085,0	-794,5	-815,5	-840,0	-865,2	-890,8	-917,0	-944,5
Saldo oneri e proventi diversi	-139,3	-142,8	-146,3	-150,0	-153,8	-157,6	-161,5	-165,6	-169,7	-174,0	-178,3	-182,8	-187,3
RISULTATO OPERATIVO	351,3	1.022,1	1.511,3	2.636,1	3.166,3	3.308,1	3.860,0	4.127,5	4.003,4	3.880,8	3.757,0	3.552,5	3.405,4
Proventi e oneri finanziari	138,0	94,0	-338,0	-944,0	-1.350,0	-1.500,1	-2.020,5	-2.257,2	-2.121,9	-1.986,6	-1.849,3	-1.714,0	-1.579,7
Rettifiche di valore di attività finanziarie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORD. E IMPOSTE	489,3	1.116,1	1.173,3	1.692,1	1.816,3	1.808,1	1.839,5	1.870,2	1.881,5	1.894,2	1.907,7	1.838,5	1.825,7
Proventi e oneri straordinari	-33,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	456,0	1.116,1	1.173,3	1.692,1	1.816,3	1.808,1	1.839,5	1.870,2	1.881,5	1.894,2	1.907,7	1.838,5	1.825,7
Imposte sul reddito dell'esercizio	-456,0	-724,5	-777,5	-974,0	-1.094,1	-1.084,8	-1.115,1	-1.144,6	-1.154,8	-1.166,6	-1.178,8	-1.108,6	-1.094,7
UTILE DELL'ESERCIZIO	0,0	391,6	395,8	718,1	722,2	723,2	724,4	725,6	726,7	727,6	728,9	729,9	731,0