

# **SAREMAR**

SARDEGNA REGIONALE MARITTIMA S.p.A

**Bilancio dell'esercizio  
2012**

## SOMMARIO

Dati Societari.....	pag.	3
Relazione sulla Gestione.....	pag.	4
Composizione del Consiglio di Amministrazione e natura delle deleghe conferite.....	pag.	5
Bilancio dell'esercizio 2012:		
◆ Stato Patrimoniale .....	pag.	29
◆ Conto Economico .....	pag.	32
◆ Conto Economico Linee Sardegna - Penisola .....	pag.	33
◆ Nota Integrativa .....	pag.	34
Allegati:		
Elenco linee esercite e relative frequenze.....	pag.	60
Flotta sociale al 31dicembre 2012 .....	pag.	60

SARDEGNA REGIONALE MARITTIMA S.p.A - SAREMAR

Azionista unico Regione Autonoma della Sardegna

Sede Legale/Amministrativa	Via G. Mameli, 40 - 09124 Cagliari
C.F./Partita IVA	0171918 092 7
Registro delle Imprese di Cagliari	17106
Rep. Notizie Economiche/Amministrative	139127
Capitale Sociale	€ 2.033.320,33 i.v.

**RELAZIONE SULLA GESTIONE**

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

<b>Presidente</b> con rappresentanza legale	CERA Sig. Emanuele
<b>Amministratore delegato</b>	SCARPATI Com.te Salvatore
<b>Consigliere</b>	ME' Dott. Vincenzo

*Signori Azionisti,*

prima di sottoporre al Vostro esame ed alla Vostra approvazione il bilancio chiuso al 31 dicembre 2012, si deve premettere che questo esercizio avrebbe dovuto rappresentare l'anno di passaggio della Società ad un nuovo azionista privato e della stipula di contratto di servizio pluriennale per lo svolgimento dei servizi di collegamento con le isole minori della Sardegna e la Corsica.

Come ricorderete il Disegno di legge n.346 del 20 dicembre 2011 prevedeva la cessione alla costituenda Flotta Sarda S.p.A. della R.A.S. il ramo d'azienda relativo ai collegamenti tra Sardegna ed il Continente ed entro 60 giorni la pubblicazione della gara per la vendita dell'intero capitale azionario della Società.

Con la l.r. 15/2012 del 7 agosto 2012 il Consiglio Regionale aveva stabilito che entro sessanta giorni dalla entrata in vigore della legge la Regione Autonoma della Sardegna ("R.A.S.") avrebbe pubblicato la procedura di gara ad evidenza pubblica per la privatizzazione dell'intero capitale azionario della SAREMAR. Nella stessa legge la R.A.S. garantiva, fino alla privatizzazione, il mantenimento dei livelli minimi essenziali dei servizi previsti dalla Convenzione ventennale con il Ministero dei Trasporti che aveva cessato la corresponsione dei contributi relativi alla fine del mese di luglio 2012, facendosi carico dei relativi oneri.

Il Consiglio Regionale della Sardegna aveva inoltre autorizzato, con la citata legge che il disavanzo dell'attività sperimentale dei trasporti Sardegna – Penisola Italiana svolta nel periodo invernale e primaverile del 2012 fosse coperto fino all'importo di € 10.000.000.

Il Consiglio Regionale della Sardegna con l.r. 26 settembre 2012 autorizzava la costituzione della società per azioni denominata Flotta Sarda S.p.A. nell'ambito della quale non era statuita la cessione da parte della Vostra Società del ramo d'azienda Sardegna – Continente la cui attività operativa sulle linee era cessata in data 15 settembre 2012.

L'Assessorato dei Trasporti della R.A.S. con contratto di servizio per periodi variabili comunque superiore al mese aveva poi provveduto alla copertura giuridica e finanziaria dei servizi eseguiti da SAREMAR in ambito locale e con la Corsica fino al mese di dicembre 2012.

A livello nazionale con la legge di stabilità 2013 del 24 dicembre 2012 negli artt. 311 e 312 è stato stabilito che nelle more del completamento del processo di privatizzazione di competenza della R.A.S., è autorizzata, fino alla data del 30 giugno 2013, la corresponsione alla stessa R.A.S. delle risorse necessarie ad assicurare i servizi resi dalla SAREMAR S.p.A.

L'erogazione quantificata in € 13.686.441,00 ai sensi dell'articolo 19-ter, commi 16 e 17, del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, e convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166, è condizionata alla pubblicazione dei bandi di gara previsti dal predetto articolo 19-ter, comma 9, del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166, e alla stipula di apposite convenzioni o contratti di servizio tra la R.A.S. e la Saremar S.p.A., nel rispetto della normativa vigente.

La Giunta della R.A.S. con deliberazione n.15/35 del 29 marzo 2013 ha prorogato il contratto di servizio stipulato nel 2012 se necessario fino all'aggiudicazione della procedura di privatizzazione, prevista entro giugno 2013, dotando il capitolo di spesa dell'Assessorato dei Trasporti per coprire il fabbisogno finanziario scaturente dalla proroga valutato in € 7.500.000.

Il Consiglio regionale della R.A.S. ha approvato la legge regionale 26 luglio 2013 n.18 su proposta presentata da alcuni Consiglieri regionali che prevede l'impegno da parte della

stessa R.A.S. al perfezionamento della proroga al 31 dicembre 2013 del contratto di servizio dei trasporti con le isole minori sarde e la Corsica. Tale proroga è resa operativamente possibile dalla contestuale autorizzazione alla spesa di € 8.000.000 deliberata dalla stessa R.A.S. che consentirà pertanto alla Società di conservare la propria operatività per tutto il 2013 e alla R.A.S. di proseguire negli adempimenti volti all'attuazione dell'operazione di privatizzazione con il supporto di idoneo soggetto (*advisor*) da nominarsi per le attività di supporto tecnico-economico-finanziario e legale.

L'esercizio 2012 si è chiuso con una perdita d'esercizio pari a 1.703 migliaia di euro.

In ordine ai servizi nautici svolti nel 2012 per i collegamenti con le isole minori sarde e la Corsica la Società ha operato secondo le frequenze e con le modalità già autorizzate e assentite in precedenza dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla R.A.S. Nel corso dell'anno, l'attività si è svolta regolarmente secondo il dettato della Legge n.169/75 e successive modifiche ed integrazioni contemperando il servizio di trasporto "pubblico" con l'esigenze di "economicità" della gestione collegate alle risorse disponibili.

In quest'ottica anche gli investimenti nel rinnovo del naviglio o adeguamenti che ne aumentino la flessibilità di utilizzo vengono rimandati in attesa che le condizioni prefigurate dalla Società nell'ambito del Piano Industriale 2011/2022 presentato nel luglio 2010 possano essere riscontrate.

In relazione al posizionamento di mercato della Società riferito ai trasporti pubblici locali nel 2012 non vi sono state variazioni notevoli eccettuato l'aumento del trasportato sulla linea La Maddalena / Palau correlata all'assenza del concorrente Enermar durante la stagione invernale. La strategia di esercizio della Società è stata, in ogni caso, finalizzata a conseguire ogni possibile contenimento dei costi di gestione del servizio pubblico.

La presenza di operatori privati è in alcuni casi favorita dai contributi regionali riconosciuti dalla Regione Autonoma della Sardegna per obblighi di servizio pubblico in orari notturni.

Le aspettative per il 2013, in relazione ai collegamenti con le isole minori sarde e la Corsica, sono caratterizzate da una verifica degli effetti dalla crisi economica europea sui flussi turistici in Gallura ed il Sud - Ovest della Sardegna.

Gli operatori turistici sardi anche attraverso accordi con vettori aerei e marittimi stanno cercando di ridurre il prezzo complessivo dei pacchetti viaggio (Sardegna - Penisola) più soggiorno; in considerazione del fenomeno d'incremento costante delle prenotazioni last-minute via web l'esito delle citate iniziative potrà essere valutato al termine della stagione estiva.

Dal 16 gennaio 2012 la Vostra Società ha iniziato l'esperimento dei collegamenti invernali con la Penisola italiana sulla linea Civitavecchia / Olbia .

Nel corso del 2012 le linee servite sono state la Civitavecchia / Olbia e solo in estate la Vado Ligure / Porto Torres.

La registrazione dei fatti gestionali relatività ai servizi Sardegna - Penisola italiana è avvenuta adottando una contabilità separata ed a titolo indicativo si è provveduto alla redazione di un conto economico per l'intero esercizio 2012 a completamento dell'informativa della presente Relazione.

La prosecuzione ed il potenziamento della sperimentazione nel 2012 dell'attività sperimentalmente iniziata nell'estate 2011 dei collegamenti con la Penisola, ha acuito gli

attacchi sul piano legale da parte della concorrenza anche verso l'Azionista R.A.S.

E' convinzione degli amministratori che nei procedimenti legali, in particolare quelli attinenti comportamenti di "concorrenza sleale" o la fruizione di presunti "aiuti di stato" la posizione della Società sia fondata su valide ragioni.

In particolare relativamente al procedimento ex art. 108 paragrafo 2 del trattato di funzionamento dell'Unione Europea avviato nel 2011 dalla Commissione Europea in relazione ai contributi di esercizio relativi agli anni 2009-2011 (ovvero i presunti "aiuti di stato"), gli Amministratori, pur identificando in tale circostanza un fattore di significativa incertezza con possibili conseguenze sul buon esito del processo di privatizzazione della Società da avviarsi nel breve termine e quindi sull'esistenza operativa della Società stessa nel prevedibile futuro, ritengono - in ciò supportati dal parere dei propri consulenti legali - che le sovvenzioni ricevute dalla Società siano proporzionali ai servizi erogati (sottoposti agli obblighi di servizio pubblico prestati dalla Società), nonché compatibili con le norme europee in materia di aiuti di stato e con il regime previsto per i servizi economici di interesse generale. Pertanto, in considerazione di tali valutazioni e tenuto conto della circostanza che la relativa istruttoria avviata dalla Commissione Europea risulta tuttora in corso senza che siano emersi nel procedimento elementi che ne facciano desumere un probabile esito negativo per la Società, il bilancio dell'esercizio 2012 non riflette alcun accantonamento a fondo rischi a fronte di tali fattispecie.

Relativamente ai comportamenti di "concorrenza sleale" sono in essere alcuni procedimenti avviati da alcuni operatori di settore per presunte violazioni da parte della Società delle norme in materia di concorrenza sleale di cui all'art. 2598 del C.C.. Con riferimento a tali controversie si precisa che la fase cautelare si è conclusa con esito positivo per la Società essendo state rigettate le misure d'urgenza richieste dalle controparti, mentre sono tuttora pendenti i giudizi relativi al merito delle controversie su cui, allo stato, non è possibile escludere un rischio di soccombenza, tuttavia non quantificabile. Pertanto anche relativamente a tale fattispecie il bilancio dell'esercizio 2012 non riflette alcun accantonamento a fondo rischi

A livello locale dinanzi al T.A.R. della Sardegna la sentenza dei giudici ha negato le richieste della concorrenza di dichiarare illegittima la decisione della R.A.S. di approvare le tariffe estive per i servizi di SAREMAR e di sanzionare la stessa R.A.S. per i ritardi nella pubblicazione del bando di gara per la vendita della Vostra Società.

Vi è inoltre il fondato convincimento che a livello nazionale i risultati del procedimento di analisi dell'Autorità Garante della Concorrenza e dei Mercati nel mese di giugno 2013, confermando l'esistenza di un cartello degli armatori privati offriranno una prospettiva nuova per nuovi armatori interessati ai traffici commerciali ed i flussi turistici verso la Sardegna.

In tale contesto, gli Amministratori auspicano che nel corso dell'esercizio 2013 la R.A.S. completi il processo di privatizzazione della Vostra Società, a seguito del quale i nuovi Azionisti - che allo stato non sono ancora stati individuati - potranno quindi nel rispetto del futuro contratto di servizio con la R.A.S. - che dovrà essere oggetto di definizione con la R.A.S. stessa - delineare la nuova *mission* aziendale per i prossimi anni utilizzando il *know-how* ed il valore del *brand* della Società accumulato dalla sua costituzione nel 1987.

## CONTINUITA' AZIENDALE



Alla data della redazione del bilancio d'esercizio 2012 la SAREMAR sta focalizzando la sua attenzione sull'attività dei servizi di collegamento locali (isole minori sarde) e con la Corsica che da sempre rappresentano il suo *core-business*.

Il bilancio della Società dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012 presenta una perdita pari a Euro 1.703 migliaia, in peggioramento rispetto al risultato conseguito nel precedente esercizio (utile netto pari a Euro 2.523 migliaia) principalmente a causa del peggiorato contesto macro economico in cui opera la Società che ha penalizzato il settore dei trasporti sia dal punto di vista dei passeggeri trasportati – a causa del diminuito flusso turistico in Gallura e nel Sud Ovest della Sardegna - sia dal punto di vista dei costi di esercizio (tra cui il costo del carburante), oltre che per effetto di taluni oneri non ricorrenti sostenuti dalla Società nell'ambito dell'attività sperimentale di collegamento con la Penisola svolta nel periodo invernale e primaverile del 2012 e successivamente interrotta nel secondo semestre del 2012.

In tale contesto gli Amministratori hanno approvato un budget sino al 31 dicembre 2013 che prevede per l'esercizio 2013 il conseguimento di un sostanziale pareggio, sulla base del contratto di servizio relativo ai collegamenti dalla Sardegna con le isole minori sarde e la Corsica che la R.A.S. – con la già menzionata approvazione intervenuta in data 24 luglio 2013 della proposta di legge n. 539 – si è impegnata a prorogare sino al 31 dicembre 2013, attraverso la destinazione di Euro 8 milioni all'esercizio di tali collegamenti, che si aggiungono alla somma di Euro 7,5 milioni già destinata dalla R.A.S. alle medesime attività per il primo semestre 2013.

Oltre l'orizzonte del 31 dicembre 2013 gli Amministratori ritengono che, nelle more dell'iter di privatizzazione della Società che si ritiene possa essere ad ogni modo avviato nel breve termine da parte dell'Azionista Unico R.A.S., il medesimo Azionista Unico prosegua – pur senza avere a tale riguardo assunto alcuna deliberazione formale ma così come avvenuto nel recente passato - nell'assicurare alla Società un contratto di servizio economicamente sostenibile che assicuri lo svolgimento dell'attività di collegamento con le isole minori sarde e la Corsica, attività da ritenersi sottoposta ad obblighi di servizio pubblico che, in assenza di proroga o rinnovo del contratto di servizio in essere, la Società non potrebbe proseguire.

In tale contesto, gli Amministratori rilevano che alla data del 31 dicembre 2012 la Società non presenta situazioni di *deficit* patrimoniale o di capitale circolante netto. Relativamente alla patrimonializzazione della Società si ricorda che nel corso dell'esercizio l'Assemblea degli Azionisti del 15 giugno 2012 ha deliberato un aumento di capitale sottoscritto e versato dall'Azionista Unico quanto ad Euro 824 migliaia, limitando in tale contesto il proprio impegno finanziario anche per mitigare il rischio di ulteriore fattispecie rilevante ai fini della normativa europea relativa agli "aiuti di Stato" qualora l'operazione di ricapitalizzazione fosse stata eseguita per un ammontare più elevato, non proporzionato all'esigenza di risolvere la fattispecie di riduzione della capitale sociale descritta nell'art. 2446 C.C. da cui la Società è uscita a seguito dell'operazione di aumento di capitale descritta.

Sotto il profilo finanziario, gli Amministratori ritengono che, sulla base della pianificazione finanziaria predisposta dalla Direzione in coerenza con il budget 2013, la Società disponga delle risorse idonee a far fronte alle proprie obbligazioni, assumendo che gli istituti di credito proseguano nel confermare le attuali linee di credito disponibili – così come mostrato sino alla data odierna - e che la R.A.S. assicuri l'erogazione delle risorse finanziarie destinate al contratto di servizio in essere con la Società, e per il quale la stessa R.A.S. si è impegnata alla proroga per l'intero il secondo semestre del 2013, secondo tempistiche in linea con le tempistiche di pagamento storicamente registrate a seguito dell'emissione delle fatture da parte della Società per i servizi di trasporto resi. Peraltro si ricorda che sotto il profilo finanziario non si prevedono al momento investimenti materiali di importi rilevanti ed i Fondi

per rischi ed oneri e TFR hanno importi abbastanza stabili, fatta salvo il contenzioso relativo alla restituzione anticipata delle navi "Scintu" e "Dimonios" rispetto alla scadenza originaria del noleggio, dalla cui soluzione gli Amministratori ritengono di non dover incorrere in esborsi finanziari tali da compromettere la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni.

Occorre rilevare che la Società nel corso del secondo semestre del 2012, a causa dei ritardi del pagamento del contributo e delle prestazioni di servizi ex l.r 15/2012 da parte della R.A.S., ha ritardato il pagamento di alcune forniture che ha dato avvio ai decreti ingiuntivi, successivamente annullati con la liquidazione delle fatture interessate; non si esclude che anche nel secondo semestre dell'esercizio 2013 possano generarsi situazione di tensione finanziaria cui tuttavia gli Amministratori ritengono di poter far fronte, oltre che con il totale utilizzo degli affidamenti in essere, con il puntuale adempimento della R.A.S. alle proprie obbligazioni e con l'eventuale ricorso a temporanee dilazioni di pagamento con i fornitori, come avvenuto nel recente passato.

Oltre l'orizzonte del 31 dicembre 2013, gli Amministratori evidenziano che, la continuità aziendale per gli esercizi successivi al 2013 dovrebbe essere assicurata dal processo di privatizzazione - ad oggi non ancora avviato - e dunque dai nuovi investitori privati acquirenti della Società. A seguito del completamento dell'iter di privatizzazione, sarà imprescindibile per i futuri nuovi azionisti della Società reperire nuove fonti sia sotto il profilo patrimoniale (tramite un aumento di capitale) sia fare ricorso a mutui a medio/lungo termine come previsto nel Piano Industriale 2011-2022 approvato nel luglio 2010.

Sotto il profilo gestionale, la Società sta acquisendo quote di mercato, per quanto riguarda l'attività di trasporto locale e con la Corsica.

La posizione di SAREMAR per quanto riguarda il trasporto locale risulta sempre più importante in quanto nel periodo invernale nei collegamenti con Carloforte, La Maddalena e la Corsica è presente solo un altro operatore concorrente che beneficia di contributi pubblici dalla R.A.S. per il servizio notturno.

In riferimento al "core business" storico della Società in caso di stipula di un contratto di servizio con la R.A.S. della durata di 9 anni e di avvio di un processo di revisione della struttura dei costi gestionali non vi dovrebbero essere problemi nell'attribuire un orizzonte temporale lungo di continuità alla vita aziendale.

La Società non prevede al momento la sostituzione di amministratori o figure chiave dell'organigramma aziendale, in passato eventuali sostituzioni sono state realizzate e gestite in maniera ottimale dall'organizzazione aziendale. Lo stesso discorso è valido per quanto riguarda l'intero organico del personale navigante e amministrativo.

Infine sotto il profilo dei contenziosi in essere, oltre a quanto in precedenza esposto circa il procedimento per presunti "aiuti di Stato" presso la Direzione concorrenza della Commissione Europea, si ricorda, come meglio precisato nella nota integrativa che la Società vanta verso Tirrenia di Navigazione S.p.A. in amministrazione straordinaria un credito pari a Euro 11.574 migliaia (al lordo di un fondo svalutazione iscritto in bilancio per Euro 5.773 migliaia). Gli Amministratori, pur avendo effettuato la valutazione di tale posta di bilancio in ottemperanza al criterio di prudenza e sulla base delle informazioni disponibili, anche con il supporto del parere del legale incaricato della pratica di recupero di tale credito, ritengono di dover evidenziare l'incertezza insita nel procedimento di stima adottato e derivante dall'alea circa l'esito effettivo di tale procedura di recupero che, qualora differente dall'esito atteso, potrebbe determinare un significativo effetto negativo sul patrimonio netto della Società.

\*\*\*

Secondo gli Amministratori, a causa dell'insieme di tutte le circostanze sopra evidenziate sussiste una rilevante incertezza che può far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare sulla base del presupposto della continuità aziendale. Ciononostante, dopo aver effettuato le necessarie verifiche, ed aver valutato le incertezze sopra descritte, gli Amministratori hanno la ragionevole aspettativa che la Società abbia adeguate risorse per continuare l'esistenza operativa nel prevedibile futuro sino almeno al 31 dicembre 2013, avuto anche riguardo alle seguenti considerazioni:

- a. sulla base del contratto di servizio in essere, per cui proroga al 31 dicembre 2013 la R.A.S. si è impegnata con provvedimento del 26 luglio 2013, gli Amministratori hanno approvato il budget per il 2013 che mostra un risultato di sostanziale pareggio ed un piano di cassa per il medesimo periodo coerente con le tempistiche storiche di pagamento della R.A.S. da ritenersi adeguato alla verifica della capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni sino al 31 dicembre 2013, pur in presenza di situazioni di tensione finanziaria determinate dall'utilizzo delle linee di credito disponibili e dal ricorso a temporanee dilazioni di pagamento con alcuni fornitori, come avvenuto nel recente passato. In tali circostanze gli Amministratori hanno redatto il bilancio al 31 dicembre 2012 sulla base del presupposto della continuità aziendale, verificata sull'orizzonte temporale del 31 dicembre 2013, ipotizzando per il periodo successivo la prosecuzione – come storicamente avvenuto – dell'attività operativa sulla base di nuove proroghe a condizioni economicamente e finanziariamente sostenibili del contratto di servizio con la R.A.S., sino all'attuazione del processo di privatizzazione ad oggi non ancora avviato;
- b. relativamente alle ulteriori e più specifiche fattispecie di incertezza derivanti (i) dal procedimento relativo alla fruizione di presunti "aiuti di stato", ex art. 108 paragrafo 2 del trattato di funzionamento dell'Unione Europea avviato nel 2011 dalla Commissione Europea per i contributi di esercizio relativi agli anni 2009-2011, (ii) dai procedimenti avviati da alcuni operatori di settore per presunte violazioni da parte della Società delle norme in materia di concorrenza sleale di cui all'art. 2598 del C.C., (iii) dalla procedura di recupero del credito verso Tirrenia di Navigazione S.p.A. in amministrazione straordinaria, iscritto per Euro 11,6 milioni al lordo di un fondo svalutazione di Euro 5,8 milioni e (iv) dalla vertenza con una controparte commerciale originatasi a seguito dell'interruzione anticipata del nolo di alcune navi rispetto all'originaria scadenza contrattuale gli Amministratori ritengono che tali vertenze possano concludersi senza effetti significativi sul patrimonio netto e sulle obbligazioni della Società, pur nell'ambito delle incertezze insite nell'uso di stime. In particolare gli Amministratori ritengono che:
  - la posizione della Società relativamente alla fruizione di presunti "aiuti di stato" e di violazione delle norme di "concorrenza sleale" sia fondata su valide ragioni e che pertanto possa risolversi positivamente, senza conseguenze circa il buon esito del processo di privatizzazione della Società da avviarsi nel breve termine;
  - il generale criterio della prudenza adottato consenta di ritenere ragionevole quanto rilevato in bilancio, con particolare riferimento alla valutazione del credito verso Tirrenia di Navigazione S.p.A. in amministrazione straordinaria e all'esito del contenzioso con Visemar a seguito dell'interruzione anticipata del nolo di alcune navi, pur nell'alea di incertezza connessa all'uso di stime che contraddistingue le valutazioni effettuate ai fini della redazione del presente bilancio.

Per queste ragioni, pur in presenza delle incertezze sopra descritte, gli Amministratori ritengono che la Società possa continuare ad operare nel prevedibile futuro sino almeno al 31 dicembre 2013 ed hanno ritenuto appropriato adottare tale presupposto nella preparazione del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012.

Come già detto, per assicurare massima tutela e garanzia di tutti gli stakeholders, il Consiglio e la società sono impegnati a monitorare periodicamente i fatti gestionali e le circostanze sopra indicate e ove vi fosse un mutamento dell'attuale situazione procederebbero all'attivazione di quanto previsto dalla normativa vigente.

## IL MERCATO DI RIFERIMENTO

La Vs. Società opera per i trasporti locali, come è noto, in tre distinte aree:

- Nord Sardegna - Corsica
- La Maddalena
- Isola di S. Pietro

I traffici passeggeri, auto ed automezzi commerciali in dette aree sono connessi:

- alle necessità di mobilità delle popolazioni residenti sulle isole di La Maddalena e San Pietro e di quelle frontaliere tra la Corsica e la Sardegna;
- al movimento turistico estivo diretto o proveniente dalle predette località;
- agli approvvigionamenti necessari alle esigenze delle popolazioni isolate;
- agli scambi commerciali fra la Sardegna e la Corsica.

Le suddette aree sono state regolarmente servite, durante l'intero corso dell'esercizio 2012, dalle navi della Società.

Le linee e le relative frequenze sono, in dettaglio, riportate in allegato.

Per quanto concerne i servizi gestiti dalla Saremar nelle singole aree di mercato si evidenzia quanto segue:

### - *NORD SARDEGNA - CORSICA*

Linea Santa Teresa-Bonifacio con servizio giornaliero (tre corse in alta stagione e due corse nel resto dell'anno integrate da una corsa supplementare il lunedì, mercoledì e venerdì).

La concorrenza sul settore, anche nel 2012 è stata esercitata dalla Moby Lines, solo nella media-alta stagione con quattro corse giornaliere effettuate con una unità.

### - *LA MADDALENA*

Linea La Maddalena-Palau con servizio plurigiornaliero: 21 corse giornaliere per tutto l'anno in ottemperanza alle disposizioni dell'Amministrazione.

La concorrenza sul settore, è costituita dalle compagnie EnerMar e Delcomar.

La Delcomar ha anche svolto delle corse notturne grazie ad un contributo regionale.

Nell'anno 2012 l'EnerMar ha svolto il servizio dal 1/4 al 30/9 con una sola nave.

La compagnia N.G.I. è entrata per la prima volta sulla linea con una nave dal 1/4 al 30/9.

*- ISOLA DI SAN PIETRO*

Due linee aventi frequenza plurigiornaliera:

- Carloforte-Calasetta;
- Carloforte-Portovesme.

Su Calasetta opera la Delcomar, che espleta anche i servizi notturni per i quali usufruisce di contributi in conformità ai principi di gara regionale di cui si è fatto cenno per La Maddalena.

Con riferimento ai collegamenti di cabotaggio nazionale la Vostra Società ha operato nelle seguenti aree:

- ♦ Nord Italia – linea Vado ligure – Porto Torres
- ♦ Centro Sud Italia - linea Civitavecchia – Olbia.

I traffici passeggeri, auto ed automezzi commerciali in dette aree sono connessi:

- alle necessità delle popolazioni sarde o di altri cittadini italiani con attività nell'Isola di spostarsi a prezzi accettabili anche durante la stagione invernale;
- al movimento turistico estivo diretto in Sardegna;
- agli scambi commerciali fra la Sardegna e la Penisola italiana

L'area Centro-Sud Italia è stata servita fino al 15/09/2012, dalle navi noleggiate a scafo armato "Scintu" e "Dimonios" dalla VISEMAR di Navigazione S.r.l.

Per l'area Nord Italia nella stagione estiva ha operato la nave "Coraggio" noleggiata dalla Grimaldi Holding S.p.A.

Le linee e le relative frequenze sono, in dettaglio, riportate in allegato.

Per quanto concerne i servizi gestiti dalla Saremar nelle singole aree di mercato si evidenzia quanto segue:

*- NORD ITALIA – LINEA VADO LIGURE / PORTO TORRES*

Servizio con partenza quadrisettimanale dal 1/6 al 15/9/2012 dai porti della nave "Coraggio". La concorrenza sul settore, nel 2012 è stata esercitata dalla Tirrenia, Moby, e GNV.

*- CENTRO SUD ITALIA – LINEA CIVITAVECCHIA – OLBIA*

Servizio con singola partenza giornaliera da entrambe gli scali realizzato con l'impiego della navi "Scintu" e "Dimonios" e doppia partenza giornaliera nei mesi di luglio ed agosto comprese alcune giornate, caratterizzate da particolare intensità di traffico, nei mesi di giugno e settembre fino al 15/9/2012.

La concorrenza sul settore, era costituita dalle compagnie Tirrenia, Moby.

**L'ATTIVITA' SOCIALE**

Nel 2012, con riferimento ai trasporti con le isole minori sarde e la Corsica, la Vs. Società ha effettuato un numero di corse in linea (+0,63%) con l'assetto dei servizi autorizzati dal Ministero dei Trasporti.

Nell'ambito dei servizi in Convenzione i passeggeri complessivamente trasportati sono stati n.1.697.375, le auto al seguito n.496.987 ed i metri lineari degli automezzi commerciali

495.334.

Si è registrato un incremento del traffico passeggeri (+11,43%) quale risultante di un rilevante incremento del trasportato sulla linea La Maddalena / Palau ed un calo sui collegamenti con l'Isola di San Pietro in particolare sulla Carloforte / Calasetta; sulla linea S.Teresa / Bonifacio si è rilevato un lieve calo (-0,61%).

Il trasportato relativo alle auto registra un aumento complessivo (+13,10%) collegato all'aumento sulla linea La Maddalena / Palau (+42,26%) in calo le altre linee.

Con riferimento ai metri lineari degli automezzi commerciali trasportati il dato è in aumento rispetto a quello conseguito nell'anno precedente (+12,22%): a fronte di una diminuzione derivante dalla situazione economica generale negativa, è stato rilevato a La Maddalena un aumento rilevante (+66,20%) connesso alla uscita dalle linee della compagnia EnerMar.

I noli complessivi conseguiti dalla Vostra Società sono in lieve aumento (+5,57%) rispetto all'anno precedente grazie soprattutto ai risultati positivi sulla linea La Maddalena / Palau (+36,36%), sulla linea S.Teresa / Bonifacio si è rilevato (-1,94%).

Nella anno 2012 i servizi di collegamento Sardegna – Penisola hanno registrato buoni risultati per quanto riguarda il trasporto dei passeggeri sulla linea Civitavecchia / Olbia se si eccettuano i mesi invernali.

E' stato deludente il risultato della linea estiva Vado Ligure / Porto Torres per la quale si aspettava una maggiore risposta dei turisti derivante dalla conoscenza del servizio presente anche nell'estate 2011; tale fattore ha invece avuto un riscontro positivo nell'aumento del trasporto degli automezzi commerciali.

Per quanto riguarda gli automezzi commerciali sulla linea Civitavecchia / Olbia il trasportato ed i noli non sono stati in linea con quanto previsto per alcuni motivi:

- a) il servizio in mesi invernali è caratterizzato da scioperi degli autotrasporti e condizioni meteorologiche particolarmente avverse;
- b) l'arco temporale per approfondire i rapporti commerciali con le aziende di autotrasporto è stato troppo limitato in quanto ad agosto la Società aveva già previsto il ritiro dalla linea;
- c) la Società non offriva nei mesi invernali alcun servizio diretto ai porti del Nord Italia;
- d) a prescindere dai rapporti commerciali consolidati da decenni, la concorrenza ha garantito ad alcuni grandi clienti prezzi con sconti rilevanti parametrati ai metraggi degli automezzi trasportati con operazioni mascherate di dumping.

Di seguito il riepilogo dei dati principali:

Linea	Passeggeri	Autovetture	Metri lineari automezzi comm.li
Civitavecchia – Olbia	279.133	82.023	173.137
Vado Ligure – Porto Torres	50.949	14.322	26.784

## LA FLOTTA SOCIALE

Al 31/12/2012 la flotta risulta composta da sette traghetti, come riportato nel prospetto in allegato. Relativamente alle T.S.L. indicate, laddove non specificate, devono intendersi "nazionali".

Non vi sono stati investimenti relativi alla flotta; gli altri investimenti ed i disinvestimenti hanno riguardato le normali sostituzioni di macchine d'ufficio quasi totalmente ammortizzate.

## **I RAPPORTI CON LO STATO**

I servizi di trasporto marittimi di cui agli obblighi di convenzione sono stati svolti in conformità a quanto previsto dal piano quinquennale 1995/1999 e successive modifiche ed integrazioni. Per ulteriori informazioni si rinvia a quanto esposto nel precedente paragrafo "Considerazioni generali".

Il corrispettivo per i servizi di convenzione dell'esercizio è stato fissato in circa 13,6 milioni in base alla Legge 20 novembre 2009, n.166 prorogata dalla legge 163/2010 fino alla vendita dei compendi aziendali di Tirrenia e Siremar.

In data 30 luglio 2012 l'efficacia delle pregresse Convenzioni è cessata con la vendita della Siremar e pertanto la Vostra Società al 31 dicembre 2012 esprimeva un debito verso lo Stato per corrispettivi a fronte degli obblighi di servizio pubblico di un rateo della quota di contributo relativa a parte dell'anticipo sul mese di agosto 2012 pari a circa 284 migliaia di euro. Il debito è stato estinto con il versamento all'Erario dell'importo indicato maggiorato degli interessi legali nel mese di maggio 2013.

La Commissione europea in relazione ai contributi d'esercizio corrisposti negli anni 2008-2011 ha pubblicato la sua decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea in data 22/03/2013 nell'ambito della procedura di cui ex art.108, par.2, TFUE per "aiuti di stato" a società dell'ex Gruppo Tirrenia. E' stata invitata la Repubblica italiana a presentare le proprie osservazioni e fornire ogni informazione che possa contribuire a valutare la citata misura; assistita da uno studio legale specializzato in materia la Società sta fornendo tutta la documentazione per i chiarimenti richiesti.

## **SISTEMA DI GOVERNANCE DELL'AZIENDA**

Le linee generali del sistema di corporate governance di SAREMAR S.p.A. sono le seguenti:

### **Assetti proprietari**

Il capitale di SAREMAR S.p.A. è costituito esclusivamente da azioni ordinarie.

Dalla fine dell'anno 2009 la proprietà della Società è dell'Azionista unico Regione Autonoma della Sardegna.

### **Organizzazione dell'Azienda**

L'organizzazione dell'Azienda, basata sul modello tradizionale, è così articolata:

- **CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE**, investito dei più ampi poteri per l'amministrazione della Società, ad esclusione degli atti riservati – dalla legge o dallo statuto – all'Assemblea. Si compone di cinque membri.

Il Consiglio (qualora non vi abbia provveduto l'Assemblea) nomina il Presidente al quale spettano i poteri di legge e di Statuto, nonché la rappresentanza legale dell'Azienda di fronte ai terzi ed in giudizio e la firma sociale.

Il Consiglio può nominare altresì un Amministratore Delegato, al quale conferire attribuzioni e poteri.

- **COLLEGIO SINDACALE**, cui spetta il compito di vigilare sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo, nonché sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società, del sistema di controllo interno e del sistema amministrativo contabile. Si compone di tre membri effettivi, tutti indipendenti, e di due membri supplenti, pure indipendenti.

- **ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI**, competente a deliberare in sede ordinaria e straordinaria sulle materie alla stessa riservate dalla legge o dallo statuto.

- **SOCIETÀ DI REVISIONE**, alla quale sono affidati i compiti di controllo contabile e revisione contabile del bilancio.

### **Sistema di controllo interno**

Il sistema di controllo interno è l'insieme dei processi diretti a monitorare l'efficienza delle operazioni aziendali, l'affidabilità delle informazioni finanziarie, il rispetto delle leggi, nonché la salvaguardia dei beni aziendali.

Si basa sul sistema normativo aziendale; sul sistema di deleghe e attribuzione di poteri e sulle attività di controllo svolte dalle funzioni aziendali.

La coerenza e la sostenibilità del sistema di controllo sono assicurati dalla coesistenza di diversi enti dedicati ai controlli specifici (Collegio sindacale, Organismo di vigilanza), e dalle interrelazioni ed i confronti periodici formalizzati tra gli stessi enti.

### **Modello organizzativo e gestionale ex Dlgs 231/01**

La Società adotta un modello di organizzazione, gestione e controllo atto a prevenire i reati contemplati dal Dlgs 231/2001.

Il modello include il codice etico, che contiene le norme di condotta ai quali è ispirata l'attività della Società e quindi dei dipendenti, e ha previsto l'istituzione di un Organismo di vigilanza con il compito di vigilare sull'applicazione, l'adeguatezza e l'aggiornamento del modello stesso, nonché sul rispetto del codice etico. L'Organismo è formato da due soggetti esterni all'azienda.

### **ANALISI DEI RISCHI FINANZIARI: Rischio cambio**

La società opera prevalentemente nell'ambito del territorio nazionale ad eccezione della linea internazionale Santa Teresa di Gallura / Bonifacio, comunque opera in area Euro. Parimenti gli acquisti di materiali di manutenzione e di consumo e le prestazioni di servizio sono, per la quasi totalità, espressi e pagati in euro. Pertanto la società non è sostanzialmente soggetta al rischio di cambio.

### **ANALISI DEI RISCHI FINANZIARI: Rischio tasso**

La società non ha alcuna esposizione verso le banche per finanziamenti a medio-lungo termine.

L'esposizione a breve termine verso gli istituti di credito è pari a €/migl. 3.133 è per sua natura a tasso variabile e quindi esposta ai rischi connessi alle variazioni dei tassi.

### **ANALISI DEI RISCHI FINANZIARI: Rischio liquidità**

La Società dispone di linee di credito a revoca presso gli istituti di credito. Tali affidamenti sono utilizzati per far fronte alle obbligazioni di breve termine e per un gestione finanziaria sufficientemente flessibile da consentire la gestione dei tempi di incasso delle fatture emesse a R.A.S. in ottemperanza del contratto di servizio per il quale la R.A.S. si è impegnata alla proroga sino al 31 dicembre 2013 e che costituiscono la fonte primaria dei risorse finanziarie per consentire alla Società di permanere in condizioni di equilibrio finanziario.

Si segnala che la Società vanta un credito di circa 11,5 milioni di euro nei confronti della Tirrenia di Navigazione in A.S. per il quale era stata confermata l'ammissione dell'intero



credito da parte del Tribunale Fallimentare di Roma; sulla tempistica dell'incasso seppure parziale del citato credito non è possibile determinare una data anche approssimativa. Prudentemente gli Amministratori non hanno incluso l'incasso di tale credito nel documento di pianificazione finanziaria predisposto ai fini della verifica del presupposto della continuità aziendale.

Per l'anno 2013, non essendo previsti significativi investimenti, per la sostituzione o l'acquisto delle navi della flotta, si prevede che il fabbisogno ordinario di liquidità per la gestione dei servizi pubblici in Convenzione sia coperto dall'incasso delle fatture per il contratto di servizio con la R.A.S. che nel intero anno coma da deliberazione della Giunta R.A.S. n.15/35 del 29/03/2013 e approvazione della proposta di legge n.539 da parte del Consiglio regionale della R.A.S. in data 24/07/2013 potrebbe arrivare a circa €/000 15.500.

## **IL PERSONALE E LE RELAZIONI INDUSTRIALI**

Alla data del 31 dicembre 2012, la consistenza complessiva del personale della Società Saremar risultava pari a 168 unità, di cui 13 amministrativi e 155 marittimi, ripartiti in 28 Ufficiali in Ruolo Organico (RO)/Continuità di Rapporto di Lavoro (CRL) e Turno Particolare (TP) e 127 Sottufficiali e Comuni in CRL/TP.

Rispetto all'esercizio precedente, la variazione di n.28 unità della consistenza complessiva del personale navigante. Il personale amministrativo risulta invariato.

Il personale in TG, imbarcato alla data del 31 dicembre 2012, era costituito di 24 unità (55 nel 2011).

Il costo del personale nell'anno 2012 è stato pari a 10.335 migliaia di euro, risultando lievemente ridotto rispetto al 2011 di 15 migliaia di euro.

Per quanto concerne il costo del personale occorre considerare che risulta tuttora sospesa la trattativa tra la Fedarlinea, Associazione datoriale di rappresentanza della Società, e le Segreterie nazionali delle Organizzazioni sindacali dei lavoratori marittimi per il rinnovo dei Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro del settore applicati da Saremar e scaduti, come noto, il 31 dicembre 2010.

Pur mantenendosi sul consueto piano di correttezza, le relazioni industriali nel corso dell'esercizio 2012 hanno visto un'accentuazione del livello di conflittualità che, su impulso dell'Assessorato Regionale ai trasporti, ha reso necessaria la convocazione di una serie di incontri, concentratisi nel primo semestre dell'anno.

Il predetto confronto tra Azienda e rappresentanze sindacali non ha peraltro consentito di evitare alcuni scioperi, per lo più proclamati nella seconda metà dell'anno.

Come nel recente passato, tali azioni sindacali sono state proclamate al mero fine di esercitare pressione sull'Azionista Unico in ordine a tempi e modalità di privatizzazione della Società nonché sulla necessità di prevedere l'inserimento di clausole sociali all'interno del futuro bando di gara.

Occorre peraltro notare che in occasione di tutte le predette astensioni collettive dal lavoro, sinteticamente riportate nella sottostante tabella, Saremar ha sempre garantito le prestazioni indispensabili di collegamento marittimo con le isole da assicurare in caso di sciopero, come definite nei vigenti accordi aziendali attuativi dell'intesa 1° agosto 2000 tra Fedarlinea e le

Organizzazioni sindacali sulle regole per l'esercizio dello sciopero nel settore del lavoro marittimo.

Quadro degli scioperi effettuati dal personale nel periodo 1 gennaio 2012– 30 aprile 2013

	Data	Soggetti proclamanti	Durata	Lavoratori aderenti
1	09/01/2012	Fit-Cisl, Uiltrasporti, Federmar-Cisal, Ugl Trasporti	24 ore	53,47%
2	13/03/2012	Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti	8 ore	21,51%
3	29/09/2012	Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Federmar-Cisal, Ugl Trasporti	24 ore	Nessuna adesione
4	02/10/2012	Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Federmar-Cisal, Ugl Trasporti	24 ore	79,28%
5	25 e 26/10/12	Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Federmar-Cisal, Ugl Trasporti	48 ore	89,42%
6	14/11/2012	Filt-Cgil	4 ore	34,00%

Con specifico riguardo al confronto sindacale, occorre dar conto degli esiti dei numerosi incontri svoltisi in sede aziendale con i rappresentanti delle Segreterie Regionali delle OO.SS. Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Federmar-Cisal ed Ugl Trasporti.

In particolare, con verbale di accordo del 19 luglio 2012 tra Saremar e le predette OO.SS. è stata definita la procedura di verifica tecnica sui fabbisogni di personale contrattualmente previsti, espressamente richiesta dall'Assessorato Regionale ai Trasporti in occasione dell'incontro con l'Azienda e i sindacati del 4 aprile 2012.

Sulla scorta dei criteri per il riconoscimento delle promozioni e delle immissioni in C.R.L. e in T.P. del personale necessario alla copertura del predetto fabbisogno – concordati tra le parti nelle precedenti riunioni del 18 aprile, del 4 giugno e del 10 luglio – la Società ha proceduto a trentuno promozioni, trentuno nuove iscrizioni nel turno particolare aziendale e ad otto ammissioni al regime della continuità del rapporto di lavoro.

Relativamente al contenzioso del lavoro, si deve infine dar conto dei nuovi ricorsi promossi innanzi la Sezione Lavoro del Tribunale di Tempio Pausania da alcuni lavoratori marittimi per il riconoscimento dell'intercorrenza di rapporti a tempo indeterminato con la Società, il diritto a promozioni e all'applicazione di regimi contrattuali di miglior favore.

La Società si è ovviamente costituita in tutti i predetti procedimenti dando mandato allo Studio Salonia e Associati di Roma per la rappresentanza in giudizio.

## FORMAZIONE

Al fine di adeguare lo standard professionale del personale navigante nel corso del 2012 la Società ha fatto seguire corsi di formazione per Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza ex D.lgs. 81/2008 a n. 5 lavoratori marittimi.

Due dipendenti hanno seguito un corso di formazione per Company Security Officer riconosciuto dal Ministero dei Trasporti – Comando Generale delle Capitanerie di Porto.

## **RISPETTO AMBIENTE**

Le unità di SAREMAR operano con i più alti standard dettati da leggi Nazionali, Comunitarie ed Internazionali inerenti il rispetto dell'ambiente. Le navi del Gruppo sono infatti certificate dal Registro italiano Navale in relazione alle seguenti normative tenuto conto delle specificità della classificazione a cui appartengono:

Convenzione MARPOL – Ambiente Marino - Ogni nave soggetta alla norma è dotata di Certificazione IOPP (International Oil Pollution Prevention);

Convenzione MARPOL – Inquinamento dell'aria – Ogni nave soggetta alla norma è dotata di Certificazione IAPP International Air Pollution Prevention e, nel rispetto del dettato del Dlgs. n. 205/07 recepente la direttiva n. 2005/33/CE, tutte le unità sociali soggette al disposto della norma, utilizzano combustibile a basso tenore di zolfo ove la legge ne prescrive l'utilizzo.

Convenzione MARPOL – Ambiente Marino – Ogni nave soggetta alla norma è dotata di Certificazione ISPP – International Seawage Pollution Prevention – Tale certificazione garantisce che gli impianti di depurazione delle acque grigie prodotte dalla nave, siano in piena efficienza ed operanti nel rispetto delle leggi vigenti.

Leggi e direttive Comunitarie – La SAREMAR ha adeguato le proprie navi i cui impianti antincendio utilizzano l'Halon come agente estinguente alle nuove norme sostituendo tale gas con il CO<sub>2</sub>.

Rifiuti - Le navi del Gruppo smaltiscono i rifiuti prodotti nel rispetto del disposto del Dlgs. n. 182/03 e del Dlgs. n. 152/06, in particolare per ciò che attiene ai rifiuti classificati come speciali ed a quelli assimilabili ai RSU.

## **SICUREZZA DEL LAVORO A BORDO ED A TERRA**

Nel rispetto del dettato dei Decreti Legislativi n. 271/99 e 272/99, ogni unità del Gruppo è stata dotata di Piano di Sicurezza redatto ai sensi della Circolare Ministeriale n. 09/SM del 28.11.2006 – Il personale di bordo è stato adeguatamente formato ed informato mediante addestramenti specifici peraltro già dettati dalle norme internazionali in vigore in tema di sicurezza della navigazione e formazione del personale navigante marittimo (vedi corsi sulla Responsabilità Sociale, Primo soccorso Sanitario, Antincendio di Base ed Avanzato, Assistenza e Salvataggio) senza il possesso dei quali, oltretutto, viene negato l'imbarco da parte delle Autorità Marittime. Grande attenzione è stata prestata alla prevenzione infortuni che, come dimostrato dalle statistiche che l'azienda annualmente produce riguardano, nella stragrande maggioranza, piccoli avvenimenti con prognosi estremamente contenute.

L'attività di prevenzione, formazione ed addestramento è stata perseguita anche nell'ambito delle strutture di terra e del personale amministrativo. La società avvalendosi di un Servizio di Prevenzione e Protezione esterno, ma con la collaborazione delle strutture societarie all'uopo dedicate, ha proceduto a dare corso agli adempimenti previsti dal Dlgs. N. 81/08 nei termini previsti dalla norma stessa."

## **PRIVACY INFORMATICA**

E' ormai operante quanto stabilito dal D. Lgs. 196/2003 in materia di tutela dei dati personali (data-privacy). Sono state definite misure per la gestione ed il trattamento elettronico dei dati personali e per la sicurezza informatica. Sono stati adeguati i sistemi e le infrastrutture e sono state adottate procedure di controllo. E' stata inoltre fornita la necessaria informazione al personale ed è stato redatto un manuale contenente le "Regole per la Sicurezza Informatica", disponibile nella rete intranet. La società non gestisce o tratta con strumenti elettronici dati

sensibili o giudiziari e pertanto non è tenuta alla redazione del "documento programmatico sulla sicurezza".

#### ALTRE INFORMAZIONI SULLA GESTIONE

Situazione degli approdi: non si sono avuti mutamenti di sorta se non quello del maggiore invecchiamento delle attuali strutture portuali.

Evoluzione del sistema informativo: nel 2012 la Società ha continuato ad utilizzare i software applicativi impiegati nell'anno precedente.

Vi è stata qualche implementazione sul software utilizzato per le linee Sardegna – Penisola.

#### ULTERIORI INFORMAZIONI PREVISTE DALL'ART. 2428 C.C.

- Nel corso dell'esercizio 2012, non sono state effettuate attività di ricerca e sviluppo.
- Nel corso dell'esercizio non si è verificato il possesso né di azioni proprie né di azioni della controllante; non si è proceduto né ad acquisto né ad alienazione di azioni del tipo sopra descritto.
- Nel 2012, la Società ha effettuato operazioni di importi significativi con la Regione Autonoma della Sardegna, suoi Enti o società partecipate.

RAPPORTI INTERCORSI CON LA REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA , ENTI O SOCIETA' PARTECIPATE : SALDI PATRIMONIALI AL 31-12-2012									
	ATTIVO				PASSIVO				C.ORDINE
	Crediti commerciali	Crediti finanziari	Crediti Vari	Totale crediti	Debiti commerciali	Debiti finanziari	Debiti Vari	Totale debiti	Garanzie/ impegni
Regione Sardegna	2.628			2.628				0	
Agenzia regionale Sardegna Promozione	0			0				0	

RAPPORTI INTERCORSI CON LA REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA, ENTI O SOCIETA' PARTECIPATE : RAPPORTI ECONOMICI DELL'ESERCIZIO 2012						
RICAVI						
	Vendita di Beni	Prestazioni di servizi	Contributi in conto esercizio	Altri Proventi	Proventi finanziari	Totale Ricavi
Regione Sardegna		6.159	10.000			16.159
Agenzia regionale Sardegna Promozione		0		0		0

COSTI						
	Acquisto di Beni	Prestazioni di servizi	Godimento beni di terzi	Oneri Finanziari	Altri Oneri	Totale Costi
Regione Sardegna						0
Agenzia Sardegna Promozione						0