

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TOSCANA REGIONALE MARITTIMA - TOREMAR**STATO PATRIMONIALE - Passivo**

	AL 31/12/1996		AL 31/12/1995	
PATRIMONIO NETTO				
Capitale		10.600.000.000		10.600.000.000
Riserva da sovrapprezzo delle azioni		1.188.764.046		1.188.764.046
Riserve da rivalutazioni: Legge 19.3.83 n.72		57.724.218		57.724.218
Riserva legale		2.120.000.000		2.120.000.000
Utili portati a nuovo		284.250		4.666.384
Utile dell'esercizio		1.213.806.281		449.617.866
		<u>15.180.578.795</u>		<u>14.420.772.514</u>
FONDI PER RISCHI ED ONERI				
Per imposte		816.887.682		810.149.760
Altri				
<i>fondo contributi in c/capitale</i>				
<i>quota ind. (ex art. 55 DPR 917/86)</i>	25.989.031.949		30.657.117.767	
<i>altri</i>	<u>11.205.378.114</u>	<u>37.194.410.063</u>	<u>9.950.919.254</u>	<u>40.608.037.021</u>
		<u>38.011.297.745</u>		<u>41.418.186.781</u>
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO				
		<u>4.654.231.817</u>		<u>4.408.027.495</u>
DEBITI (*)				
Debiti verso banche		30.001.164.829		33.193.269.808
Debiti verso fornitori		3.515.767.945		3.265.335.124
Debiti verso imprese collegate		17.028.755		2.815.284
Debiti verso controllanti		1.120.367.585		579.025.654
Debiti tributari		2.013.954.771		1.285.399.392
Debiti verso istit. di previdenza e di sicurezza sociale		1.648.678.673		1.655.905.718
Altri debiti		<u>981.735.268</u>		<u>1.107.929.923</u>
		<u>39.298.697.826</u>		<u>41.089.680.903</u>
RATEI E RISCONTI				
Ratei ed altri risconti		<u>815.980.300</u>		<u>924.967.683</u>
		<u>815.980.300</u>		<u>924.967.683</u>
TOTALE PASSIVO		<u>97.960.786.483</u>	<u>102.261.635.376</u>	
(*) di cui importo esigibile oltre l'esercizio successivo:				
Debiti verso banche		23.116.987.411		27.646.396.453
Debiti verso fornitori		0		0
Debiti verso imprese collegate		0		0
Debiti verso controllanti		0		0
Debiti tributari		0		0
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		0		0
Altri debiti		<u>0</u>		<u>0</u>
		<u>23.116.987.411</u>		<u>27.646.396.453</u>

CONTI D'ORDINE

	AL 31/12/1996		AL 31/12/1995	
Garanzie personali prestate		0		0
Garanzie reali prestate per debiti iscritti in bilancio		15.540.813.262		18.835.008.816
Impegni di acquisto e di vendita		24.500.000.000		0
Altri		30.851.071.955		34.532.176.709
		<u>70.891.885.217</u>		<u>53.367.185.525</u>

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TOSCANA REGIONALE MARITTIMA - TOREMAR

CONTO ECONOMICO

	1996		1995	
VALORE DELLA PRODUZIONE				
Ricavi delle vendite e delle prestazioni		32.546.660.663		32.042.285.557
Altri ricavi e proventi				
contributi in conto esercizio	19.317.877.996		17.426.878.186	
assorbimento fondi	989.403.938		0	
plusvalenze da alienazioni	1.790.000		7.080.206	
altri proventi	184.131.533	20.493.203.467	143.459.828	17.577.418.220
		53.039.864.130		49.619.703.777
COSTI DELLA PRODUZIONE				
Per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		5.889.853.728		5.553.972.541
Per servizi		13.800.103.390		13.506.460.790
Per godimento di beni di terzi		367.753.992		517.033.612
per il personale				
salari e stipendi	14.668.315.747		14.486.955.121	
oneri sociali	5.933.108.341		5.401.171.682	
trattamento di fine rapporto	803.343.056		855.771.352	
altri costi	606.518.463	22.011.285.607	606.362.306	21.350.260.461
Ammortamenti e svalutazioni				
ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	10.811.444		9.062.275	
ammortamento delle immobilizzazioni materiali	5.646.780.394		5.636.992.778	
svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	5.848.193	5.663.440.031	5.474.984	5.651.530.037
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		57.672.702		(31.164.384)
Accantonamenti per rischi		0		0
Altri accantonamenti		4.088.004.000		2.665.496.522
Oneri diversi di gestione				
minusvalenze da alienazioni	250		0	
altri oneri	1.063.337.128	1.063.337.378	868.450.438	868.450.438
		52.941.450.828		50.082.040.017
Differenza tra valore e costi della produzione		98.413.302		(462.336.240)
PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
Altri proventi finanziari				
da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	0		0	
proventi diversi dai precedenti				
- int. e comm. da controllanti	2.557.537.091		2.103.546.612	
- int. e comm. da altri e proventi vari	4.827.468.076	7.385.005.167	4.870.810.892	6.974.357.504
Interessi e altri oneri finanziari				
interessi e commissioni a imprese controllanti	222.714.857		214.944.391	
interessi e commissioni ad altri ed oneri vari	3.302.023.432	3.524.738.289	3.903.954.805	(4.118.899.196)
Totale proventi ed oneri finanziari		3.860.266.878		2.855.458.308
RETIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE		0		0
PROVENTI E ONERI STRAORDINARI				
Proventi				
sopravvenienze e insussistenze		59.565.332		74.175.897
Oneri				
sopravvenienze e insussistenze	61.210.342		36.583.703	
imposte relative ad esercizi precedenti	98.000		1.568.284	
altri	105.594.000	(166.902.342)	105.627.000	(143.778.987)
Totale delle partite straordinarie		(107.337.010)		(69.603.090)
Risultato prima delle imposte		3.851.343.170		2.323.518.978
Imposte sul reddito dell'esercizio		(2.637.536.889)		(1.873.901.112)
Utile dell'esercizio		1.213.806.281		449.617.866

SOCIETÀ CONTROLLATE

LINEE IN ESERCIZIO E FLOTTA AL 31.12.1996

LINEE IN ESERCIZIO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

TOREMAR

Linea A1	Livorno-Gorgona <i>bisettimanale</i> tutto l'anno Livorno Capraia <i>giornaliera</i> , con intensificazione nel periodo estivo Livorno-Capraia-Portoferraio <i>settimanale</i> nel periodo invernale
Linea A2	Portoferraio-(Cavo)-Piombino pluri giornaliera nel periodo invernale, con intensificazione nel periodo intermedio; 15 corse giornaliere nel periodo estivo
Linea A3	Porto Azzurro-Rio Marina-Piombino-Pianosa <i>trigiornaliera</i> con prosecuzione bisettimanale per Pianosa, con intensificazione estiva
Linea A4	Giglio-Porto S.Stefano <i>trigiornaliera</i> con intensificazione nel periodo estivo
Linea AL A2	Portoferraio-Cavo-Piombino pluri giornaliera , con intensificazione nel periodo estivo

SAREMAR

Linea 1	Santa Teresa-Bonifacio <i>bigiornaliera</i> nel periodo invernale; <i>tri-quadrigiornaliera</i> nel periodo estivo
Linea 3	La Maddalena-Palau 28 corse giornaliere
Linea 4	Carloforte-Calasetta 7 corse giornaliere; 10 corse giornaliere nel periodo estivo
Linea 5	Carloforte-Portovesme 14 corse giornaliere tutto l'anno
Linea A4	Carloforte-Calasetta <i>trigiornaliera</i> (soppressa dal mese di aprile);
Linea A5	Carloforte-Portovesme <i>quadrigiornaliera</i> (soppressa dal mese di aprile);

SIREMAR

Linea C1	Milazzo-Stromboli-Ginostra-Panarea-Salina-Vulcano-Lipari-Napoli <i>bisettimanale, trisettimanale</i> nel periodo estivo
Linea C1 (complem.)	Milazzo-Vulcano-Lipari-Salina-Panarea-Ginostra Stromboli-Napoli <i>bi-trisettimanale</i> nel periodo estivo
Linea C2	Milazzo-Vulcano-Lipari-Salina <i>esasettimanale, giornaliera</i> nel periodo estivo
Linea C2-bis	Milazzo-Vulcano-Lipari-Salina <i>giornaliera</i> nel periodo estivo
Linea C2-tris	Salina-Lipari-Milazzo <i>giornaliera</i> nel periodo estivo

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Linea C3	Milazzo-Vulcano-Lipari-Panarea-Ginostra-Stromboli <i>bi-trisettimanale</i>
Linea C4	Milazzo-Vulcano-Lipari-Salina(o Rinella)-Filicudi-Alicudi <i>quadrisettimanale, pentasettimanale</i> nel periodo estivo
Linea C6	Lipari-Vulcano-Milazzo <i>giornaliera, bi/trigiornaliera</i> nel periodo estivo
Linea ALC2	Milazzo-Vulcano-Lipari-Salina-Rinella plurigiornaliera, con intensificazione nel periodo estivo
Linea ALC2-bis	Lipari-Salina-Rinella quadrisettimanale
Linea ALC3	Milazzo-Stromboli-Ginostra-Panarea-Lipari-Vulcano <i>giornaliera</i> , con intensificazione nel periodo estivo
Linea ALC4	Lipari-Alicudi-Filicudi-Rinella <i>giornaliera</i> , con intensificazione nel periodo estivo
Linea ALC6	Milazzo-Vulcano-Lipari <i>giornaliera, bigiornaliera</i> nel periodo estivo
Linea D1	Palermo-Ustica <i>giornaliera</i>
Linea D2	Trapani-Favignana-Levanzo-Marettimo <i>giornaliera</i> nel periodo estivo
Linea D3	Trapani-Levanzo-Favignana <i>giornaliera, plurigiornaliera</i> nel periodo estivo
Linea D4	Trapani-Pantelleria <i>esasettimanale, giornaliera</i> nel periodo estivo
Linea D5	Porto Empedocle-Linosa-Lampedusa <i>esasettimanale, giornaliera</i> nel periodo estivo
Linea ALD1	Ustica-Palermo <i>giornaliera</i> , con intensificazione nel periodo estivo
Linea ALD2	Trapani-Levanzo-Favignana-Marettimo <i>bigiornaliera</i>
Linea ALD2 (complem.)	Marettimo-Favignana-Levanzo-Trapani <i>giornaliera</i>
Linea ALD3	Trapani-Favignana-Levanzo <i>trigiornaliera, quadrigiornaliera</i> nel periodo estivo
Linea ALD3 (complem.)	Trapani-Favignana-Levanzo <i>bigiornaliera, quadrigiornaliera</i> nel periodo estivo

CAREMAR

Linea B1	Capri-Sorrento <i>quadrigiornaliera, pentagiornaliera</i> nel periodo estivo
Linea B2	Capri-Napoli <i>pentagiornaliera</i>
Linea B3	Ischia-Napoli 7 viaggi giornalieri
Linea B3 bis	Procida-Napoli <i>giornaliera</i>
Linea B4	Ischia-Procida-Pozzuoli <i>trigiornaliera</i> Procida-Pozzuoli <i>giornaliera</i>

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Linea B5	Ponza-Formia <i>giornaliera; bigiornaliera nel periodo estivo</i>
Linea B6	Ventotene-Formia <i>giornaliera</i>
Linea B7	Anzio-Ponza <i>bigiornaliera nel periodo estivo</i>
Linea AL B2	Capri-Napoli 6 viaggi giornalieri; 7 viaggi giornalieri nel periodo estivo
Linea AL B3	Napoli-Procida-Ischia 5 viaggi giornalieri; 6 viaggi nel periodo estivo
Linea AL B8	Procida-Napoli <i>bigiornaliera; trigiornaliera nel periodo estivo</i> Procida-Ischia 6 viaggi alla settimana (soppressa dal mese di giugno) Procida-Pozzuoli <i>giornaliera</i>
Linea AL B9	Formia-Ponza <i>settimanale; giornaliera dal 15-4 al 15-10</i> Formia-Ventotene-Ponza <i>6 viaggi alla settimana; giornaliera dal 15-4 al 15-10</i>

FLOTTA DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

CAREMAR	t.s.l.	SIREMAR	t.s.l.
m/t Adeona	985	m/t Giovanni Bellini	1.573
m/t Cuma	496	m/t Canaletto	483
m/t Driade	985	m/t Vittore Carpaccio	4.076
m/t Falerno	742	m/t Antonello da Messina	1.555
m/t Fauno	985	m/t Piero della Francesca	2.337
m/t Naiade	986	m/t Filippo Lippi	1.555
m/t Nereide	633	m/t Simone Martini	1.494
m/t Quirino	986	m/t Pietro Novelli	1.955
m/t Sibilla	994	m/t Paolo Veronese	2.894
m/t Tetide	1.572		
	9.364		17.922
a/fo Albireo	152	a/fo Botticelli	173
a/fo Algol	173	a/fo Donatello	173
a/fo Alioth	173	a/fo Duccio	152
a/fo Alnilam	224	a/fo Giorgione	224
a/fo Aldebaran	224	a/fo Mantegna	224
cat/no Achernar	624	a/fo Masaccio	224
u/v Isola di S. Pietro	390	a/fo Pisanello	131
		a/fo Tiziano	260
	1.960		1.561
	11.324		19.483
SAREMAR	t.s.l.	TOREMAR	t.s.l.
m/t Arbatax	494	m/t Aegilium	632
m/t Carloforte	492	m/t Aethalia	2.782
m/t Ichnusa	2.181	m/t Liburna	1.551
m/t Isola di Caprera	1.342	m/t Marmorica	1.834
m/t Isola di S. Stefano	1.313	m/t Oglasa	1.834
m/t La Maddalena	494	m/t Planasia	985
m/t Vesta	985		
	7.301		9.618
		a/fo Fabricia	224
			224
	7.301		9.842

PAGINA BIANCA

TIRRENIA DI NAVIGAZIONE S.p.A.

ESERCIZIO 1997

PAGINA BIANCA

RELAZIONE AMMINISTRATIVA

PAGINA BIANCA

Presidente con rappresentanza legale

Dott. GIOVANNI BISIGNANI

Amministratore Delegato e Direttore Generale

con poteri di ordinaria amministrazione e, in caso di urgenza, di straordinaria amministrazione

Rag. FRANCO PECORINI

Consiglieri

Dott. GIUSEPPE GATTIGLIA

Dott. GIORGIO GROSSO

Dott. DOMENICO ROCCETTI CAMPAGNOLI

Signori azionisti,

i risultati rappresentati nel bilancio sottoposto alla vostra attenzione, sia sotto il profilo del traffico che dal punto di vista economico, confermano sostanzialmente quelli del 1996, consolidando così una linea di tendenza già evidenziata da qualche anno.

Il 1997 può essere considerato, come l'anno precedente, un esercizio di transizione, nel quale sono state poste le basi per un ulteriore sviluppo dell'azienda, conseguente a modifiche strutturali degli impianti in flotta ed alla razionalizzazione dell'attività nautica.

Tale rinnovamento - che in una visione di prospettiva dovrebbe non solo consentire una trasformazione significativa di questi aspetti, ma altresì incidere in positivo nella stessa configurazione del conto economico - non potrà che prendere avvio nell'anno in corso con l'entrata in esercizio delle prime unità veloci, attualmente in costruzione.

Il 1997, pertanto, rappresenta il tratto finale del periodo di passaggio da una gestione ispirata ad una filosofia di trasporto marittimo di tipo tradizionale, con tutte le sue tipiche caratterizzazioni, ad una connotazione gestionale del tutto diversa ed innovativa, che prende spunto, come diffusamente già illustrato nelle precedenti relazioni di bilancio, dalla progressiva sostituzione della maggior parte dei traghetti misti con nuovi mezzi ad alta velocità, e di grande flessibilità di impiego.

Fatta questa premessa, è opportuno considerare, al fine di meglio interpretare i dati di traffico e gli esiti economici riportati nel bilancio 1997, che lo scenario nel quale si è svolta l'attività della Società, è stato caratterizzato da un lato da una negativa situazione congiunturale che solo a fine anno ha manifestato segni di una inversione di tendenza, e dall'altro da una presenza sempre più vivace dell'armamento concorrente che dispone di mezzi nautici moderni, che utilizza sofisticati strumenti tariffari e che ormai è presente su tutte le direttrici di traffico servite dalla Società, ancorché essenzialmente in alta stagione, e quindi con effetti certamente più critici sul piano economico, essendo noto come in tale periodo vengano conseguiti oltre il 50% degli introiti del traffico.

In questo contesto, il traffico passeggeri ed auto al seguito - tenuto conto che nell'anno precedente fino al mese di settembre la Tirrenia aveva effettuato anche il collegamento misto Genova-Palermo, poi soppresso - ha evidenziato una riduzione di circa l'1% (-1.6% per i passeggeri e -0.7% per le auto) che, nella situazione precedentemente descritta, rientra senza dubbio in un margine di oscillazione fisiologico. Di contro, il trasporto dei mezzi pesanti indica un aumento di oltre il 16%.

Anche per tale comparto, al fine di una migliore valutazione del risultato, bisogna tener conto sia della censata soppressione, nel 1996, della linea Genova-Palermo, sia dell'attivazione dal mese di luglio dello stesso anno del collegamento tutto merci Genova-Voltri-Palermo/Termini Imerese. Peraltro, i risultati del trasporto di quest'ultima linea appaiono particolarmente significativi in quanto, confrontando i dati in termini di

omogeneità temporale, si evidenzia che la linea in questione, oltre a consolidare il traffico già conseguito, ha assorbito quasi totalmente quello della tratta Genova-Palermo.

I noli e gli altri proventi del servizio sono aumentati da 446,4 m.di nel 1996 a 455,3 m.di nel 1997; altre voci economico/gestionali hanno segnalato variazioni di minore rilevanza, con effetto di sostanziale compensazione.

L'utile d'esercizio si è mantenuto sullo stesso livello del passato esercizio (9,2 m.di a fronte di 9,4 m.di del 1996).

Nel rimandare, per una analisi approfondita dei dati patrimoniali, reddituali e finanziari alle specifiche tavole A, B, e C, nonché ai commenti alle singole poste di bilancio di cui alla nota integrativa, riteniamo opportuno formulare qui alcune considerazioni.

Nel corso dell'esercizio si è registrato un significativo incremento dei costi per manutenzione e riclassifica; tale incremento è dovuto sostanzialmente all'effettuazione, sulle unità del tipo "strada", "arborea" e "capo", dei lavori straordinari per l'adeguamento alla risoluzione IMO MSC/24-60 di protezione antincendio.

Il costo del personale passa da 162,8 m.di del 1996 a 175,9 m.di (+ 7,9%), in gran parte a motivo della riduzione degli sgravi sugli oneri sociali, la cui incidenza media sulle retribuzioni è passata da circa il 27% del 1996 a circa il 32% del 1997.

La sovvenzione statale, che costituisce un parametro significativo di carattere economico generale, è passata da 88,9 m.di del 1996 agli attuali 84,5 m.di. Tale decremento è ancor più significativo in considerazione del già citato aumento del costo del personale; peraltro è il caso di segnalare che detta sovvenzione, laddove si facesse astrazione dalle imposte (4,8 m.di), dalla remunerazione dovuta agli azionisti per il capitale investito (10,1 m.di), nonché dagli oneri sostenuti dalla Società a fronte delle tariffe speciali praticate a particolari categorie di utenti quali residenti, militari ecc. (52,1 m.di), si ridurrebbe in effetti a 17,5 m.di, necessari alla copertura dei maggiori costi sostenuti per lo svolgimento dei servizi nell'intero arco dell'anno.

Nonostante questa misura, che si giudica oggettivamente modesta in rapporto ai servizi prestati, si ritiene fondamentale, in una visione che si spinga a traguardare il termine della Convenzione con lo Stato (anno 2008), porre in essere delle strategie che già nei prossimi anni riducano ulteriormente l'entità dei contributi statali, sino a configurarne il pratico azzeramento, mantenendo peraltro una giusta remunerazione del capitale investito.

A tal fine non possono essere solo sufficienti diverse politiche di investimento (che comunque scontano nei primi anni il maggior peso dei costi per gli oneri finanziari connessi), e concezioni innovative nell'impiego dei mezzi nautici; sono altresì necessari ulteriori interventi gestionali finalizzati a comprimere ulteriormente i costi di gestione, onde pervenire ad una sostanziale convergenza con quelli sostenuti dall'armamento concorrente.

Tra questi è da segnalare la spesa per il personale, che in assoluto, nell'ambito delle spese gestionali, è la più consistente, tale da assorbire circa il 40% del fatturato.

In questo settore, ovviamente, gli interventi andranno effettuati con estrema attenzione, nel rispetto dei ruoli e delle responsabilità delle parti sociali, ma anche con la dovuta tempestività, tenendo presente l'esigenza di salvaguardare i livelli occupazionali, non escludendo l'adozione anche di strumenti nuovi nell'organizzazione del lavoro.

Nel quadro di quanto sopra definito occorre ricordare, in linea con la delibera CIPE del 25 settembre 1997 che ha approvato il piano di riordino del gruppo Finmare limitatamente al settore della linea, la prossima predisposizione da parte del Governo di un piano di riordino del settore cabotiero da sottoporre all'approvazione dello stesso CIPE ed all'esame degli organi governativi e parlamentari richiamati in questa delibera.

MERCATO ED ATTIVITÀ SOCIALE

L'attività svolta è sintetizzata nella seguente tabella, che mette a confronto i dati del 1997 con i corrispondenti dati del 1996:

		1997	1996
Viaggi effettuati	n.	3.431	3.475
Miglia percorse	n.	1.586.167	1.604.637
Passeggeri trasportati	n.	3.309.291	3.439.782
Auto al seguito passeggeri	n.	810.776	837.501
Metri lineari trasportati	n.	3.216.411	2.761.696

Rispetto al 1996, tenuto conto della soppressione della linea Genova/Palermo intervenuta nel corso dell'anno precedente, il numero dei passeggeri ed il numero delle auto al seguito trasportate registrano rispettivamente un decremento del 1,6 % e dello 0,7 %, mentre il trasporto merci, espresso in metri lineari, presenta un incremento di oltre il 16 %. I noli conseguiti ammontano complessivamente a 405.745 milioni, con un aumento di 9.069 milioni rispetto all'esercizio precedente.

L'attività svolta nel periodo estivo con le unità veloci ha riscontrato un crescente interesse ed il gradimento da parte dei clienti. Nel quadro del "progetto qualità", nel corso del 1997 sono state intraprese diverse iniziative e sono stati definiti programmi tendenti ad ottimizzare le strutture ed i servizi della Società. In questo ambito sono da ricordare, tra l'altro, il nuovo quadro degli orari dei servizi alberghieri di bordo, il prontuario degli avvisi al pubblico, la nuova linea delle divise del personale navigante ed amministrativo. È stata inoltre definita ed adeguata la segnaletica di instradamento interno/esterno, in armonia con la normativa Solas, realizzando altresì una segnaletica di instradamento di cortesia sul m/t Toscana e sulle unità veloci Guizzo e Scatto. È continuata l'attività ispettiva a bordo delle navi sociali, avvalendosi sia di strutture interne che esterne.

Anche nel 1997 la Società ha partecipato con uno stand di gruppo alla Borsa internazionale del turismo di Milano, riscontrando un vivo interesse da parte dei visitatori. È continuato il piano di sviluppo della rete di vendita attraverso il collegamento telematico delle agenzie.

Nel corso dell'anno 1997 l'attività è stata esercitata sulle seguenti linee:

LINEE PASSEGGERI

Napoli-Palermo	giornaliera
Palermo-Cagliari	settimanale
Civitavecchia-Olbia	giornaliera + attività di rinforzo stagionale
Civitavecchia-Cagliari	giornaliera
(con due approdi intermedi settimanali ad Arbatax)	
Napoli-Cagliari	settimanale + attività di rinforzo stagionale
Genova-Porto Torres	giornaliera + attività di rinforzo stagionale
Genova-Cagliari	bisettimanale in alta stagione
Cagliari-Trapani-Tunisi	settimanale
Genova-Olbia	trisettimanale, giornaliera dal 1/6
(con due prolungamenti settimanali ad Arbatax)	al 30/9 + attività di rinforzo stagionale
La Spezia-Olbia	giornaliera in alta stagione
Genova-Arbatax (diretta)	bisettimanale in alta stagione
Civitavecchia-Arbatax (diretta)	settimanale in alta stagione

LINEE MERCI

Livorno-Cagliari	tri-quadrisettimanale
Civitavecchia-Cagliari	secondo esigenze
Napoli-Cagliari	settimanale-bisettimanale
Genova-Cagliari	quadri-pentasettimanale
Civitavecchia-Olbia	secondo esigenze
Genova-Porto Torres	secondo esigenze
Napoli-Palermo	esasettimanale
Livorno-Catania	tri-quadrisettimanale
Genova/Voltri-Palermo/Termini Imerese	quadrisettimanale
