

TIRRENIA DI NAVIGAZIONE S.p.A.

ESERCIZIO 1996

PAGINA BIANCA

RELAZIONE AMMINISTRATIVA

PAGINA BIANCA

I risultati raggiunti dalla Società nel 1996, in termini di traffico e di esiti economici, considerato che si sono manifestati in uno scenario di carattere generale che mostra ancora difficoltà nell'imboccare la via della ripresa, dimostrano una sostanziale tenuta.

Il perdurare di una situazione congiunturale negativa ha influenzato – come è stato evidenziato da tutti gli indicatori economici generali – l'andamento dei consumi e, tra questi, in particolare, quelli relativi alla domanda turistica, con effetto depressivo sul trasporto con le isole.

Se oltre a tali motivi di carattere generale si considerano anche le conseguenze di una concorrenza che nel 1996 si è fatta più agguerrita, si può concludere che la riduzione del traffico registrata dalla Società, nell'ordine del 2% per quanto riguarda i passeggeri e le auto al seguito, appare collocarsi in una fascia di oscillazione sostanzialmente fisiologica.

Di contro, nel comparto merci si è registrato un incremento del traffico di circa il 2%.

Per l'effetto combinato degli elementi sopra illustrati, gli introiti netti, in assenza di modifiche tariffarie, salvo un modesto ritocco dei diritti di prenotazione – modifiche che invece erano state apportate nel 1995 – si sono mantenuti sugli stessi livelli di tale anno (lire mld 355,5 nel 1996; lire mld 355,3 nel 1995).

L'utile netto è passato da lire mld 6,9 del 1995 a lire mld 9,4 del 1996, a motivo, principalmente, dei maggiori dividendi conseguiti dalle società controllate.

In particolare si sottolinea come, pur in un contesto economico generale poco favorevole – in cui la Società è comunque riuscita a mantenere inalterati il livello del fatturato e le proprie quote di mercato – sono stati conseguiti alcuni obiettivi particolarmente significativi:

- l'approvazione del piano quinquennale 1995/1999 e l'avvio degli investimenti in esso previsti;
- l'acquisizione di due unità tutto-merci dalla società Viamare, con conseguente riassetto delle attività merci;
- la definizione, nei tempi previsti dalla convenzione, dei rapporti finanziari con lo Stato per l'esercizio corrente e per quelli precedenti.

L'approvazione del piano quinquennale, avvenuta in data 14 maggio 1996, ha consentito di superare le incertezze legate al suo lungo iter di approvazione (è stato presentato alla Pubblica amministrazione nel settembre dell'anno 1994). Il piano, che costituisce il riferimento fondamentale per lo sviluppo della strategia aziendale negli anni futuri, basata sull'"alta velocità", rappresenta una svolta nello sviluppo delle attività aziendali ed il principale strumento di difesa delle quote di mercato della Società.

Nell'ambito dell'attività prevista dallo stesso, è stato attivato dal mese di luglio il collegamento tutto-merci Genova Voltri/Palermo Termini Imerese, effettuato con le unità Via Tirreno e Via Adriatico, all'uopo acquisite dalla società Viamare del gruppo Finmare. Con l'acquisizione dei nuovi traghetti, sono stati trasferiti nel personale Tirrenia gli equipaggi ed i dipendenti amministrativi direttamente operativi sulla linea

già servita dalla Viamare. Dal mese di settembre è stata soppressa la linea mista Genova/Palermo.

Nel corso dell'anno sono stati avviati i nuovi investimenti previsti dal piano quinquennale, consistenti nella realizzazione di due navi veloci (aventi capacità di trasporto di 1.800 passeggeri e 400 auto, con velocità di 40 nodi) e due unità miste (aventi capacità di trasporto di 1.200 passeggeri e 2.000 metri lineari di garage, con velocità di 23 nodi), oltre alla trasformazione del m/t Toscana, al fine di aumentarne la trasportabilità di circa 600 passeggeri.

In tale contesto e quindi pur in presenza di una situazione aziendale non scevra di complessità e problematiche, la Società, nella consapevolezza del proprio ruolo istituzionale e tenendo presente le esigenze di massima economicità della gestione, ha ritenuto necessario l'avvio di ulteriori iniziative in una visione di prospettiva dei prevedibili nuovi scenari di mercato.

Ne è scaturita la decisione di affrettare il progetto di radicale trasformazione della flotta e di impiego della stessa. Conseguentemente, sul finire del 1996, la Società ha proposto al Ministero dei trasporti e della navigazione una variante del piano quinquennale che, oltre ad alcune razionalizzazioni nella rete dei servizi e ad iniziative finalizzate allo svecchiamento delle navi tutto-merci, prevede l'acquisizione di altre due navi veloci da impiegare sui collegamenti con la Sardegna, con la radiazione di ulteriori traghetti misti.

Se approvata, la realizzazione di questa modifica attribuirà alla flotta sociale una configurazione del tutto diversa ed innovativa sia sotto l'aspetto tecnico che dal punto di vista commerciale, rafforzando la scelta dell'alta velocità e accentuando le connotazioni della gestione aziendale, con un miglioramento della qualità del servizio offerto.

Difatti, oltre al settore merci che, come detto, risulterà ammodernato, la flotta passeggeri sarà costituita da sei navi superveloci, due traghetti veloci e da sole sei unità tradizionali del tipo "strade".

I risultati di tale operazione sono di tutta evidenza, poiché, sfruttando l'elasticità di impiego dei nuovi mezzi che potranno essere utilizzati in tutto l'arco dell'anno, viene eliminata la necessità di tenere disponibile, per le esigenze estive, un cospicuo numero di traghetti tradizionali che, pur in posizione di disarmo, hanno elevati costi di gestione.

Con la graduale realizzazione dei nuovi investimenti ci si propone di pervenire al pratico azzeramento della sovvenzione, anche in vista della scadenza della validità della convenzione con lo Stato (anno 2008).

Indipendentemente dall'aspetto economico gestionale evidenziato, non sfuggono, naturalmente, le implicazioni commerciali e sociali del progetto che, avendo come primo destinatario la Sardegna (il mercato più importante sul quale opera la Società), realizza una autentica forma di continuità territoriale che è fatta non solo di tariffe che tengano conto della peculiarità dei cittadini residenti, ma altresì della frequenza dei collegamenti e dei tempi di viaggio.

Questi elementi, al di là di tutte le iniziative che devono assumersi per un miglioramento generale della qualità del servizio, sono già intrinsecamente presenti, in dimensione cospicua, sulle nuove navi che quindi, già di per sé, rappresentano un salto di qualità.

L'ulteriore aspetto che qui è il caso di segnalare è rappresentato dal fatto che le iniziative in parola sono finalizzate a rafforzare la competitività della Società in vista dell'apertura dei mercati del 1999, e altresì in una direzione diversa rispetto all'armamento privato concorrente - che punta invece su navi di tipo tradizionale, sebbene molto confortevoli e con una buona velocità di crociera - sicché da questa sorta di complementarietà dei due vettori si ritiene che possa risultare rafforzato l'intero armamento nazionale.

Sotto diversi aspetti il 1996 può pertanto essere considerato un anno di transizione, nel quale sono state poste le basi per un ulteriore sviluppo dell'azienda.

Il 1996 ha risentito del peso economico (in termini di ammortamenti ed oneri finanziari) dell'impiego ormai "a regime" delle unità di più recente costruzione, con l'aggiunta, come detto, dal mese di luglio, delle due unità tutto-merci acquisite dalla società Viamare.

Di contro, solo nei prossimi esercizi sarà possibile raccogliere i benefici che, sia sotto il profilo economico che commerciale, deriveranno dalla strutturale modifica degli impianti in flotta e dalla razionalizzazione dell'attività che ne conseguirà. Razionalizzazione che sarà gradualmente perseguibile via via che le nuove unità entreranno in esercizio, e quindi dal 1998.

Per quanto attiene ai rapporti con lo Stato, entro il 31 dicembre è stata definita ed interamente incassata la sovvenzione di esercizio. Le partite derivanti dai crediti per sovvenzioni degli anni precedenti sono state anch'esse definite.

Nel rimandare, per una analisi dettagliata dei dati patrimoniali, reddituali e finanziari alle specifiche tavole A, B, e C, elaborate per le aziende operative di tutto il settore industriale del gruppo IRI, riteniamo opportuno formulare qui alcune considerazioni.

La sovvenzione statale, che costituisce un parametro significativo di carattere economico generale, passa da lire mld 72,8 del 1995 alle attuali lire mld 88,9.

La variazione (+ lire mld 16,1) è da ascrivere in larga parte all'aumento degli oneri contributivi per il personale, conseguenti alle norme che hanno ridotto la misura degli sgravi e della fiscalizzazione, che hanno comportato un maggior costo di circa lire mld 6, nonché all'aumento dei prezzi dei combustibili, lievitati mediamente del 5,5%, con un aumento del costo in parola di oltre lire mld 3. Occorre inoltre tener conto sia dell'aumento degli ammortamenti (+ lire mld 3,4), connesso principalmente alla variazione delle unità in flotta, sia della necessità, manifestatasi nel corrente esercizio, di adeguare alcuni fondi, fra i quali quello relativo alle manutenzioni cicliche (che si incrementa di circa lire mld 4), per tener conto di alcuni impegnativi adempimenti di ordine tecnico da assolvere, fra i quali si segnalano sia gli interventi relativi agli emendamenti Solas, scadenti nel luglio del 1997, sia, soprattutto, l'adeguamento della flotta alla risoluzione IMO MSC/24 (60).

Naturalmente, altre variazioni di minore rilevanza si sono verificate in altre voci con effetto di sostanziale compensazione.

MERCATO ED ATTIVITÀ SOCIALE

L'attività svolta nel 1996 è sintetizzata nei seguenti dati:

Viaggi effettuati	n.	3.475
Miglia percorse	n.	1.604.637
Passeggeri trasportati	n.	3.439.782
Auto al seguito passeggeri	n.	837.501
Metri lineari trasportati	n.	2.761.696

Rispetto al 1995 il numero dei passeggeri ed il numero delle auto al seguito trasportate registrano un decremento rispettivamente del 2,2% e dell'1,9%, mentre il trasporto merci, espresso in metri lineari, presenta un incremento del 2,1%.

I noli lordi conseguiti ammontano complessivamente a 399.698,1 milioni.

Nell'ambito dell'attività estiva c'è da riscontrare ancora una volta il particolare gradimento mostrato dalla clientela per il servizio svolto con le unità veloci. Tali unità hanno manifestato sul finire della stagione dei problemi tecnici, la cui risoluzione ha comportato la sospensione dei servizi per alcuni giorni. In tali circostanze la Società si è adoperata con tempestività per fornire ai clienti nuove sistemazioni sulle navi tradizionali, cercando nello stesso tempo di ridurre al minimo i disagi che ne sono derivati. Al fine di evitare il ripetersi di tali inconvenienti, sono in corso adeguati approfondimenti tecnici, finalizzati a rimuoverne le cause.

Le principali azioni commerciali svolte nel corso dell'anno, relativamente all'area passeggeri, possono sostanzialmente essere individuate in due punti: la partecipazione alla B.I.T. (Borsa Internazionale del Turismo) di Milano e la razionalizzazione della rete di vendita.

La prima iniziativa è stata molto apprezzata dagli operatori turistici, i quali hanno potuto conoscere fin dall'inizio dell'anno i programmi e le attività della Società, in modo da pianificare per tempo la loro attività. La seconda, attraverso l'aumento dei punti di vendita, ha consentito di essere presenti sul territorio nazionale ed estero con oltre 2.200 agenzie di viaggio, delle quali circa 2.000 collegate direttamente al sistema informativo Tirrenia, offrendo in tal modo un migliore e più capillare servizio di vendita.

Per quanto riguarda il settore merci, una maggiore attenzione è stata rivolta ai rapporti con i caricatori, attraverso visite periodiche e costanti contatti telefonici.

Nel quadro del "progetto qualità", nel corso del 1996 sono state avviate nuove iniziative da affiancare a quanto già sperimentato positivamente nell'anno precedente. Dette iniziative tendono ad ottimizzare le strutture ed i servizi di bordo e di terra nell'ottica di soddisfare al meglio le esigenze dei passeggeri.

Si sono tenuti "stages", in collaborazione con la direzione del personale, per gli addetti degli uffici traffico.

È proseguita l'attività ispettiva a bordo delle navi avvalendosi di strutture interne.

Sono stati rielaborati gli "avvisi da dare ai passeggeri" e raccolti in un manuale da fornire in dotazione ai mm/tt Guizzo e Scatto; detto manuale verrà inserito nella documentazione ufficiale dell'azienda nel quadro della certificazione SMS.

È stata realizzata e dislocata, sia a terra che a bordo, l'opportuna segnaletica per ottemperare agli obblighi di legge sul divieto di fumo.

È stato predisposto un nuovo quadro orario dei servizi alberghieri di bordo.

È stato inoltre approntato un nuovo "progetto qualità" con riferimento alle iniziative da realizzare nel corso del 1997 per il complessivo miglioramento della qualità del servizio.

LINEE IN ESERCIZIO

L'attività esercitata nel corso dell'anno 1996 si è svolta sulle seguenti linee:

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

LINEE PASSEGGERI

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

FLOTTA SOCIALE

Al 31 dicembre 1996 la flotta di proprietà sociale aveva la seguente consistenza:

	numero	tsl
unità veloci	2	6.955
navi traghetto miste	18	243.412
navi traghetto tutto-merci	9	96.948
Totale navi	29	347.315

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

con la seguente composizione:

NAVI MISTE	tsl	NAVI TUTTO MERCI	tsl
Arborea	11.324	Calabria	6.780
Aurelia	14.834	Campania	6.226
Boccaccio (*)	11.779	Lazio (*)	14.398
Capo Carbonara (*)	17.961	Puglia (*)	14.398
Capo Sandalo (*)	17.961	Sardegna	6.780
Capo Spartivento (*)	17.961	Sicilia	6.780
Caralis	11.315	Toscana (*)	12.790
Carducci (*)	11.779	Via Tirreno	14.398
Clodia	14.834	Via Adriatico	14.398
Domiziana	12.523		
Emilia	12.523		
Flaminia	12.523	UNITÀ VELOCI	tsl
Manzoni (*)	11.779	Guizzo (*)	3.439
Nomentana	14.834	Scatto (*)	3.516
Pascoli (*)	11.779		
Petrarca (*)	11.779		
Torres (*)	18.702		
Verga	7.222	(*) stazza internazionale.	

Nel corso del 1996 sono entrati in esercizio il traghetto tutto-merci Via Tirreno e Via Adriatico.

In data 14 marzo 1996 il m/t Caralis, durante la navigazione da Cagliari a Civitavecchia, incagliava sulla estremità meridionale dell'isola di Serpentara. A seguito del sinistro veniva tempestivamente attivata la procedura prevista dalla normativa SMS.

Passeggeri, equipaggio e carico non hanno subito alcun danno.

Dopo il disincaglio, la nave ha raggiunto, con mezzi propri, il porto di Messina per effettuare le necessarie riparazioni; è rientrata in linea in data 15 giugno.

L'inchiesta disposta dalla magistratura per accertare eventuali responsabilità non si è ancora conclusa

RAPPORTI CON LO STATO - PROGRAMMA QUINQUENNALE 1995/1999

Nell'anno 1996 l'assetto dei servizi è stato svolto in conformità a quanto previsto dal programma quinquennale 1995/1999, approvato dai ministeri competenti in data 14 maggio 1996.

In tale ambito, si è provveduto nel corso del 1996 ad acquistare dalla Viamare di navigazione spa le due unità tutto-merci Via Tirreno e Via Adriatico; è stata inoltre avviata la procedura per l'alienazione del m/t Verga: la vendita è stata perfezionata in data 19 febbraio 1997.

Nell'ottica di un'ulteriore significativa razionalizzazione dei servizi e della flotta, finalizzata anche ad ottenere recuperi rilevanti sotto il profilo economico, con i connessi riflessi positivi per l'Esercizio, è stata sottoposta ai competenti organi ministeriali, in data 26 novembre 1996, una variante al piano quinquennale 1995/1999 già approvato. Tale variante, in concreto, contempla il mantenimento in esercizio delle due unità Lazio e Puglia e la costruzione di due ulteriori mezzi veloci (analoghi a quelli in corso di costruzione e destinati alla linea Civitavecchia/Olbia). A fronte delle due nuove costruzioni ed al mantenimento delle due unità tutto-merci, la variante prevede l'alienazione di cinque unità miste.

Alla data di chiusura dell'esercizio, con l'incasso totale della sovvenzione determinata per l'anno 1996, sono state definite tutte le partite pregresse nei confronti dello Stato per sovvenzioni di esercizio.

GESTIONE DEL PERSONALE

La consistenza del personale alla data del 31 dicembre 1996 era di complessive 1.980 unità, con una riduzione di circa il 2 % rispetto all'anno precedente. È da tenere conto che, nel corso del 1996, la Società ha assorbito personale della Viamare di navigazione spa per un totale di 81 unità, di cui 64 marittimi e 17 amministrativi.

Al 31 dicembre 1996 risultavano inoltre utilizzate 281 unità del turno generale, di contro alle 378 unità dell'anno precedente.

Il costo complessivo sostenuto nell'anno per il personale è stato di lire mld 162,8, con un aumento di circa il 3,9% rispetto al 1995.

Nel corso del 1996 sono stati realizzati corsi di aggiornamento e qualificazione per il personale navigante per un complessivo di 8.400 ore.

In particolare, per quanto riguarda lo stato maggiore, sono stati effettuati corsi radar, antincendio e per il conseguimento del certificato generale di operatore "Global marine distress and safety system". A tali corsi hanno partecipato 43 ufficiali per 2.480 ore di formazione.

Per i sottufficiali e comuni sono stati effettuati corsi antincendio, di sopravvivenza e salvataggio e di abilitazione ai mezzi di salvataggio. Complessivamente la formazione ha coinvolto 148 unità per un totale di 5.920 ore.

L'attività di formazione per il personale amministrativo è stata indirizzata essenzialmente a corsi di aggiornamento e addestramento su personal computer per tutte le aree aziendali, nonché a corsi di orientamento al servizio commerciale nell'ottica di raggiungere un migliore standard qualitativo nei servizi offerti all'utenza. Complessivamente, l'attività di formazione ha coinvolto 172 unità per un totale di 5.440 ore.

Nel corso dell'anno hanno risolto il rapporto di lavoro, usufruendo delle provvidenze previste dalle leggi 160/1989 e 236/1993 per il pensionamento anticipato del personale esuberante, 8 amministrativi e 76 marittimi. A far data dal 31 dicembre 1996 tali provvidenze sono cessate.

RELAZIONI INDUSTRIALI

L'approvazione del piano quinquennale 1995/1999, con la conseguente acquisizione delle unità Via Adriatico e Via Tirreno, ha determinato il trasferimento alla Tirrenia degli equipaggi delle navi e di una parte del personale amministrativo strettamente connesso alle necessità operative della linea Genova/Voltri - Palermo/Termini Imerese.

Tutti i trasferimenti del personale navigante sono stati effettuati - come previsto dagli accordi sindacali del 9 e 29 luglio 1996 (stipulati con la mediazione del Ministero dei trasporti e della navigazione) - con la sottoscrizione, da parte degli interessati, di un verbale di conciliazione ex art. 411 c.p.c..

Per quanto concerne il personale amministrativo, nonostante i numerosi incontri sindacali appositamente effettuati presso la Fedarlinea, non è stato possibile raggiungere un'intesa, soprattutto a causa delle forti divergenze insorte fra le varie componenti periferiche delle organizzazioni sindacali.

Pertanto la Società, d'intesa con Fedarlinea, ha provveduto ad assumere il personale direttamente funzionale alla operatività della linea, conservando allo stesso il contratto collettivo di provenienza. Tale trasferimento è stato approvato dal Ministero dei trasporti e della navigazione, ai fini del rapporto di convenzione, con lettera del 29 ottobre 1996.

Nel mese di ottobre sono iniziati gli incontri sindacali con le Organizzazioni confederali ed autonome per il rinnovo delle contrattazioni integrative aziendali, non ancora concluse a causa della complessità ed onerosità delle piattaforme rivendicative presentate.

Nel corso dell'anno vi sono state agitazioni sindacali di lieve entità che hanno comportato azioni di sciopero pari a 314 ore di fermo nave, con regolare svolgimento dei servizi essenziali di cui alla legge 146/90. Per quanto riguarda il personale amministrativo, sono state effettuate 210 ore di astensione dal lavoro.

VERTENZE DI LAVORO

Il contenzioso non ancora definito con il personale riguarda fattispecie di diversa natura.

Da parte del personale amministrativo sono stati avanzati alcuni ricorsi tendenti ad ottenere il riconoscimento di qualifiche superiori.

Da parte del personale navigante sono pervenuti ricorsi in ordine a:

- licenziamenti comminati per reati commessi a bordo delle nostre navi, ovvero a fronte di sospensioni irrogate per motivi disciplinari;
- riconoscimento di danni susseguenti a presunte malattie professionali; per una di tali vertenze vi è già stata sentenza favorevole alla Tirrenia;
- applicazione della convenzione O.I.L. riguardante le giornate di ferie da riconoscere al personale marittimo; tali vertenze, che si sono concluse positivamente per la Società in I e II grado, sono attualmente all'esame della Suprema Corte;
- riconoscimento della continuità del rapporto di lavoro da parte del personale in regime di turno particolare o turno generale; le sentenze, favorevoli in I grado alla Tirrenia, sono state appellate dai ricorrenti.

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

Il 1996 è stato il secondo anno in cui la Società ha operato in regime di Safety management system.

La scelta di certificare l'azienda e le navi in anticipo sui tempi previsti si è rilevata vincente in quanto la certificazione di rispondenza all'ISM code è stata resa obbligatoria dalla Comunità Europea con decorrenza dal 1.7.1996, sia per le navi traghetto passeggeri, che per le rispettive società.

Nell'anno 1996 è stato quindi necessario certificare anche le navi Lazio, Puglia e Toscana, previa intensa attività di addestramento condotta sulle navi. Dopo un periodo di gestione e di un "audit" Rina, il certificato SMS è stato rilasciato alle stesse nel mese di maggio. In conseguenza dell'acquisizione delle navi Via Adriatico e Via Tirreno, le stesse, seppure già certificate, dovendo rispondere operativamente ad una organizzazione di terra diversa, hanno dovuto essere ricertificate. È stata pertanto svolta una specifica attività addestrativa, con presentazione del sistema e di tutte le procedure aziendali previste dal manuale SMS, allo Stato maggiore ed all'equipaggio delle due navi. Nel mese di settembre, a seguito di effettuazione di un "audit" Rina, è stato rilasciato un certificato SMS provvisorio alle due navi.

Nel corso dell'anno è intanto proseguita l'attività di verifica ed ispezione, prevista dal manuale, sulle navi sociali già certificate e presso gli uffici aziendali. Nel mese di novembre ha avuto inizio, per scelta aziendale, la gestione SMS delle navi tutto-merci, al fine di pervenire alla loro certificazione nei primi mesi del 1997. Un gruppo di addestratori è stato inviato sulle navi per presentare il sistema ed istruire l'equipaggio intero sulle procedure previste. Per la convalida annuale del DOC (document of compliance) aziendale, in data 25 novembre 1996 il Rina, su delega del MTN, ha effettuato presso gli uffici della direzione generale l'audit annuale previsto per le aziende; il DOC è stato positivamente riconvalidato.

Infine, nel mese di dicembre, si è tenuta a Napoli la riunione annuale sulla revisione della politica della Tirrenia nei riguardi dell'attuazione del Safety management system, che ha avuto all'ordine del giorno la valutazione degli obiettivi preposti, le considerazioni circa la validità delle istruzioni e procedure adottate e la valutazione circa l'impiego delle risorse umane e tecniche impiegate per il raggiungimento degli obiettivi. Alla luce delle osservazioni formulate nel corso della riunione, sono stati delineati gli intendimenti operativi, a livello di sistema, per il prossimo anno di attività.

SITUAZIONE PORTUALE

L'aumento dei costi del lavoro portuale è risultato nell'anno 1996 al di sotto dei limiti inflattivi. I contratti del lavoro portuale dei nuovi scali di Voltri e Termini Imerese sono stati uniformati ai contratti Tirrenia.

È stato dibattuto e concluso positivamente senza alcuna lievitazione delle tariffe portuali l'adeguamento alle norme internazionali del calcolo delle stazze delle navi.

È stato perfezionato un accordo con la Stazione Marittima spa di Genova, concessionaria degli ormeggi delle navi miste, con il mantenimento da parte della Tirrenia dei "diritti di impresa" e con un miglioramento dei servizi offerti nei piazzali e nelle zone destinate al preimbarco dei passeggeri e delle merci.

A Genova è stato anche stipulato un nuovo contratto per il ritiro dei rifiuti solidi delle navi, con un consistente recupero economico.

Per quanto attiene il servizio di rimorchio nel porto di Cagliari, è stata abrogata l'ordinanza n.70/94 del 1/12/1994 che vietava l'uso delle eliche all'ormeggio di via Roma, utilizzato dalle navi della linea Civitavecchia-Cagliari. L'ordinanza sostitutiva n.50/96 del 4/10/1996 ha consentito alla Società di dimezzare l'uso dei rimorchiatori. L'atto è stato impugnato dai Rimorchiatori Sardi con ricorso al TAR Sardegna, successivamente rigettato.

Particolarmente significativo in termini di recupero economico e di puntualità delle navi è stato il decreto per la non obbligatorietà dell'impiego dei piloti alla partenza nei porti storici di Genova, Napoli, Palermo, Livorno, Catania e la Spezia per le navi fino a 15.000 tonnellate di stazza GT e nei porti di Civitavecchia, Olbia, Cagliari e Porto Torres per le navi fino a 20.000 tonnellate di stazza GT.

SERVIZIO ELABORAZIONE DATI

In armonia con l'attività di implementazione ed ottimizzazione delle procedure in esercizio del sistema informatico, si è provveduto a sostituire l'hardware di bordo relativo all'area gestionale, come operato in precedenza per le reti di vendita (registratori fiscali e relativi servers), installando moderne reti telematiche per la gestione di tutte le procedure operative ed amministrative già in esercizio a bordo delle navi sociali, aggiornando contestualmente il software.

La stessa operazione di ammodernamento è stata parzialmente realizzata presso gli uffici della sede centrale, con la sostituzione di vecchi terminali con personal-computers, al fine di innalzare il livello operativo locale con l'utilizzo di prodotti di office-automation e con l'interazione con l'elaboratore centrale.

A tale proposito si è anche proceduto all'effettuazione di appositi corsi di formazione per parte del personale.

Per quanto riguarda le attività inerenti il sistema informativo aziendale, è stata estesa agli scali di Genova, Napoli e Palermo l'automazione della gestione delle spese di approdo, così come in precedenza avvenuto per altri scali.

Non è stato ignorato il fenomeno "internet". Infatti, pur se in attuale sviluppo, è già attiva una presenza a livello informativo della realtà Tirrenia.

Relativamente alla funzionalità del sistema elaborativo, con l'aggiornamento del software di base si è consolidato il livello di continuità del servizio, attestato attualmente al 99,1%.

CONTENZIOSO AMMINISTRATIVO PRESSO IL T.A.R. DEL LAZIO

Il ricorso proposto dalla Società in data 15 ottobre 1994 avverso l'espressione di congruità del prezzo dei mm/tt Lazio e Puglia comunicata dal Ministero dei trasporti e della navigazione - di cui si è data notizia nella relazione al bilancio 1994 - è ancora pendente presso il Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio; anche per l'esercizio 1996 la Società ha provveduto cautelativamente a coprire con mezzi propri i costi (lire mil. 3.131,4) non riconosciuti dall'Amministrazione in sede di determinazione della sovvenzione d'esercizio.

È inoltre pendente presso lo stesso Organo di giustizia amministrativa il ricorso presentato dalla Società per l'annullamento degli atti con i quali il Ministero dei trasporti e della navigazione ha rigettato le do-

mande di ammissione ai contributi di cui all'art. 11 della legge 234/1989.

Presso il medesimo TAR del Lazio è stato presentato dal concorrente Gruppo di navigazione Onorato un ricorso tendente ad ottenere la dichiarazione di illegittimità degli investimenti approvati dal Ministero dei trasporti e della navigazione nell'ambito del piano quinquennale della Tirrenia e conseguentemente la sospensione degli stessi. La Società ha posto in essere tutte le misure necessarie per opporsi a tale ricorso, ritenendolo assolutamente infondato.

SITUAZIONE FINANZIARIA

L'esposizione finanziaria al 31-12-1996 raffrontata a quella di chiusura dell'esercizio precedente è la seguente (in miliardi di lire):

	al 31-12-1996		al 31-12-1995	
a breve	188,5	(27,3%)	106,5	(19,1%)
a medio-lungo	503,0	(72,7%)	449,9	(80,9%)
Totale	691,5		556,4	

L'esposizione finanziaria complessiva mostra un notevole aumento connesso all'acquisto dalla Viamare di navigazione spa dei mm/tt Via Tirreno e Via Adriatico per 107,6 miliardi, nonché ai pagamenti già effettuati in attuazione degli investimenti previsti nel piano quinquennale, pari a 110,2 miliardi.

In data 30 dicembre, con l'erogazione in unica soluzione di 60 miliardi, si è concretizzato il finanziamento ottenuto dall'Irfis e dalla Banca Nazionale del Lavoro a fronte della costruzione del m/t veloce Guizzo e della unità tutto-merci Toscana, per i quali erano da tempo stati avviati contatti con l'ISVEIMER prima e con il Banco di Napoli poi, senza pervenire ad alcun esito.

Il costo del denaro nel corso dell'anno si è ridotto di circa due punti percentuali rispetto all'anno 1995.

. . .

Nelle tavole che seguono vengono riclassificati i principali dati patrimoniali, economici e finanziari dell'esercizio, al fine di consentire una più immediata visione di detti aspetti della gestione.

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

A) TAVOLA PER L'ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

(in milioni di lire)	31.12.1996	31.12.1995	Variazioni
A) IMMOBILIZZAZIONI			
Immobiliz. immateriali	696	1.369	(673)
Immobiliz. materiali	920.881	771.679	149.202
Immobiliz. finanziarie	36.353	36.932	(579)
	<u>957.930</u>	<u>809.980</u>	<u>147.950</u>
B) CAPITALE DI ESERCIZIO			
Rimanenze di magazzino	20.455	18.224	2.231
Crediti commerciali	44.192	40.475	3.717
Altre attività (1)	51.131	62.642	(11.511)
Debiti commerciali	(43.534)	(51.840)	8.306
Fondi per rischi ed oneri (2)	(32.654)	(28.091)	(4.563)
Altre passività (3)	(44.595)	(35.921)	(8.674)
	<u>(5.005)</u>	<u>5.489</u>	<u>(10.494) (4)</u>
C) CAPITALE INVESTITO, dedotte le passività di esercizio (A+B)	<u>952.925</u>	<u>815.469</u>	<u>137.456</u>
D) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	<u>44.530</u>	<u>43.247</u>	<u>1.283</u>
E) CAPITALE INVESTITO (C-D) dedotte le passività d'esercizio e il Tfr	<u>908.395</u>	<u>772.222</u>	<u>136.173</u>
coperto da:			
F) CAPITALE PROPRIO			
Capitale versato	47.910	47.910	-
Riserve e risultati a nuovo	157.405	159.649	(2.244)
Utile (perdita) del periodo	9.420	6.950	2.470
	<u>214.735</u>	<u>214.509</u>	<u>226</u>
G) INDEBITAMENTO FINANZIARIO A MEDIO/LUNGO TERMINE	<u>503.032</u>	<u>449.925</u>	<u>53.107</u>
H) INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE TERMINE (DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE)			
• debiti finanziari a breve	196.179	111.896	84.283
• disponibilità e crediti finanziari a breve	(5.551)	(4.108)	(1.443)
	<u>190.628</u>	<u>107.788</u>	<u>82.840</u>
(G+H)	<u>693.660</u>	<u>557.713</u>	<u>135.947</u>
I) TOTALE, COME IN E (F+G+H)	<u>908.395</u>	<u>772.222</u>	<u>136.173</u>

(1) Comprendono i "crediti vari" del circolante (di cui al prospetto n. 19 della nota integrativa) ed i ratei e risconti attivi.

(2) Sono esposti al netto dei crediti verso Stato per contributi di credito navale iscritti nelle immobilizzazioni finanziarie.

(3) Comprendono i "debiti vari" del circolante (di cui al prospetto n. 22 della nota integrativa) ed i ratei e risconti passivi.

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

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

B) TAVOLA PER L'ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI

	1996	1995
A) RICAVI	534.894	515.400
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	3.404	4.972
B) VALORE DELLA PRODUZIONE TIPICA	538.298	520.372
Consumi di materie e servizi esterni	(252.948)	(242.772)
C) VALORE AGGIUNTO	285.350	277.600
Costo del lavoro	(162.839)	(156.691)
D) MARGINE OPERATIVO LORDO	122.511	120.909
Ammortamenti	(72.553)	(68.794)
Altri stanziamenti rettificativi	(3.870)	(422)
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	(14.626)	(15.987)
Saldo proventi e oneri diversi	16.174	7.255
E) RISULTATO OPERATIVO	47.636	42.961
Proventi e oneri finanziari	(21.026)	(30.173)
Rettifiche di valore di attività finanziarie	(680)	(790)
F) RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE IMPOSTE	25.930	11.998
Proventi ed oneri straordinari	(1.662)	6.769
G) RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	24.268	18.767
Imposte sul reddito dell'esercizio	(14.848)	(11.817)
H) UTILE DEL PERIODO	9.420	6.950