

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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	4.097
m/t Falerno	742	m/t Antonello da Messina	1.555
m/t Fauno	985	m/t Piero della Francesca	2.336
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	2.352
m/t Sibilla	994	m/t Paolo Veronese	2.894
m/t Tetide	1.572		
	9.364		18.339
a/fo Alioth	173	a/fo Albireo	152
a/fo Alnilam	224	a/fo Algol	173
a/fo Aldebaran	224	a/fo Botticelli	173
a/fo Achernar	624	a/fo Donatello	173
	390	a/fo Duccio	152
		a/fo Giorgione	224
		a/fo Mantegna	224
		a/fo Masaccio	224
		a/fo Tiziano	259
	1.635		1.754
	10.999		20.093
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 1998

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PAGINA BIANCA

CONSIDERAZIONI GENERALI

Signori Azionisti,

l'esercizio 1998 è stato sicuramente uno dei più significativi nella pur lunga e ricca storia della Vostra Società.

Non possiamo infatti sottovalutare il fatto che, proprio nell'ultima parte dell'anno, al termine di un lungo *iter*, ha preso concreto avvio il nuovo assetto del polo cabotiero pubblico in coerenza con le decisioni finali assunte a livello governativo il 7 settembre 1998 con il decreto di approvazione del Piano di riordino emanato dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione di concerto con quello del Tesoro.

In attuazione di tale Piano, e tenuto conto delle deliberazioni assunte rispettivamente dai Consigli di Amministrazione di IRI e Finmare, la Tirrenia, direttamente controllata dall'IRI, pur continuando a svolgere attività operativa, ha assunto la funzione di Capogruppo del citato settore, comprendente anche le Società Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar.

In tale nuovo ruolo, alla Vostra azienda è stato affidato il compito di predisporre uno specifico Piano industriale per l'intero Gruppo. Le linee operative elaborate dalle strutture della Società, con il supporto di qualificata consulenza, confermano gli obiettivi indicati nel Piano governativo di riordino del settore che, peraltro, hanno già caratterizzato in questi anni la gestione della Tirrenia. Si tratta di obiettivi che, assumendo ovviamente configurazione di gruppo, tendono in primo luogo ad una consistente riduzione del corrispettivo statale per i servizi svolti, senza tuttavia stravolgerne l'ampiezza e la natura, ma intervenendo in modo particolare sulla razionalizzazione degli stessi. Ciò al fine di consentire in futuro la quotazione in Borsa della Tirrenia, così come previsto dal Piano di riordino governativo.

A questo riguardo, va fatto, comunque, presente che, nel caso delle quattro Società regionali marittime, le particolari caratteristiche sociali dei servizi da esse gestiti, e le tariffe applicate, rendono possibile la riduzione di detto intervento statale, ma non il suo azzeramento.

Diversa la condizione della Società Adriatica poiché, a parte i servizi con le isole Tremiti (analoghi a quelli delle Società regionali), la stessa gestisce linee in posizione concorrenziale con altri armatori su servizi internazionali ovvero in attività di cabotaggio merci. Per queste attività è possibile ipotizzare un' incisiva riduzione dell'apporto statale e successivamente il suo azzeramento, anche se si tratta di una operazione non facile né immediata poiché, considerato il difficile contesto commerciale e concorrenziale in cui opera, la Società dovrà intensamente operare per conquistare nuove quote di traffico o inserirsi in nuovi mercati, sempre che ciò sia reso possibile dal contesto nel quale l'azienda è impegnata.

Peraltro, se anche per tali realtà, coerentemente con le linee del Piano industriale, vi sarà il massimo impegno per il maggiore contenimento dell'intervento statale, un apporto non trascurabile potrà venire dall'appartenenza di dette Società al Gruppo Tirrenia, in funzione delle sinergie che ne scaturiranno.

È di tutta evidenza come la dimensione generale del Gruppo e la sostanziale unicità delle missioni delle varie aziende, rendono possibili al massimo livello lo sfruttamento di due fondamentali fattori di economie:

1) una forza contrattuale di grande rilievo, con conseguenti possibilità di recuperi, dal

momento che il Gruppo Tirrenia è tra i più rilevanti complessi armatoriali d'Europa;
2) la possibilità di creare dei servizi centralizzati, con positivi effetti sia sull'efficienza complessiva del sistema, sia evitando la moltiplicazione di funzioni identiche nelle varie Società.

Per altri versi le azioni che Tirrenia intende sviluppare, in un'ottica di gruppo, non sono diverse da quelle che in questi anni hanno caratterizzato gli aspetti più salienti della sua gestione.

Il risanamento del conto economico, il rafforzamento patrimoniale, il rinnovamento e il potenziamento della flotta, il continuo adattamento dei servizi espletati alle situazioni mutevoli del mercato, la riduzione dei costi di gestione (ivi compresi gli ulteriori sforzi che andranno compiuti per ridurre il gap esistente nel costo del personale in rapporto all'armamento privato), l'adeguamento del sistema tariffario a quello del mercato (salvaguardando le categorie speciali), sono state le principali leve su cui si è sviluppata l'azione strategica della Società. Tutto ciò in presenza di una situazione di mercato complessa, in continua evoluzione e, soprattutto, caratterizzata da una concorrenza sempre più massiccia e penetrante, accentuatasi anche alla luce della recente liberalizzazione del cabotaggio.

A ciò deve aggiungersi che nel settore navale si sta verificando un processo di forte innovazione tecnologica, caratterizzata da una spinta verso l'alta velocità e quindi dal superamento delle unità tradizionali che risultano, ormai in tutto il mercato mondiale, fortemente obsolete dal punto di vista tecnico economico.

Questi dunque saranno, al di là delle specificità del Piano industriale, gli elementi di azione e lo scenario nel quale dovrà operarsi.

Le linee indicate, per la Tirrenia, sinora hanno condotto a lusinghieri risultati.

Applicate all'intero Gruppo daranno - di ciò non si dubita - risultati positivi e nondimeno non devono ignorarsi o tacersi né le profonde diversità intrinseche delle varie aziende (come si è accennato), né le incognite e le problematiche che vi saranno e che sarà necessario superare per accrescere la competitività complessiva del comparto.

Per la Tirrenia raggiungere i risultati descritti non è stata impresa facile.

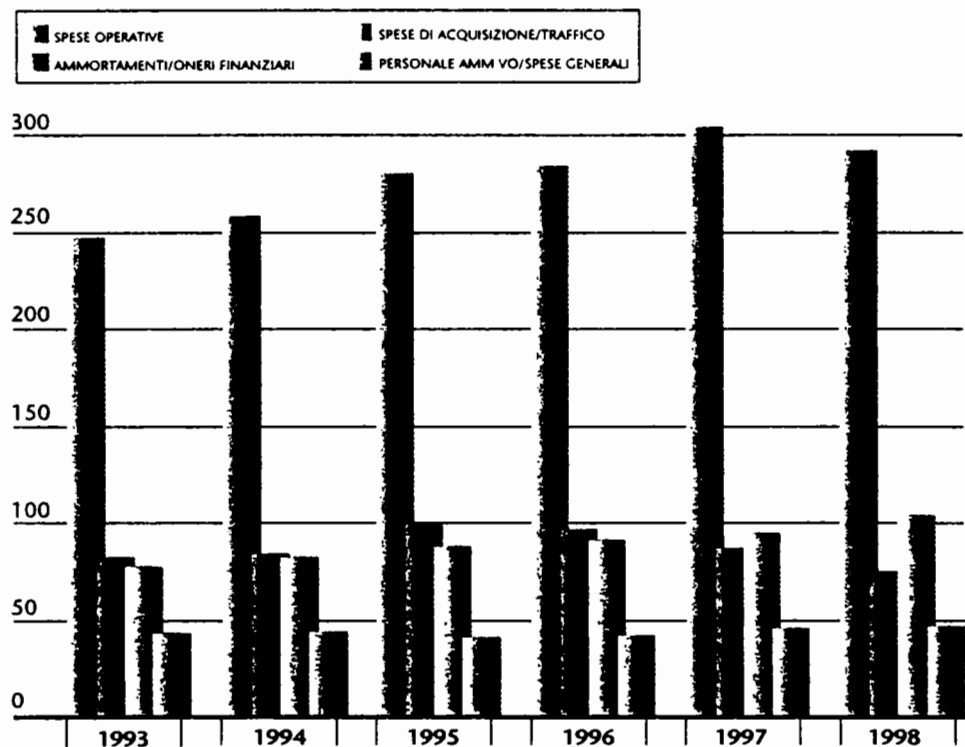
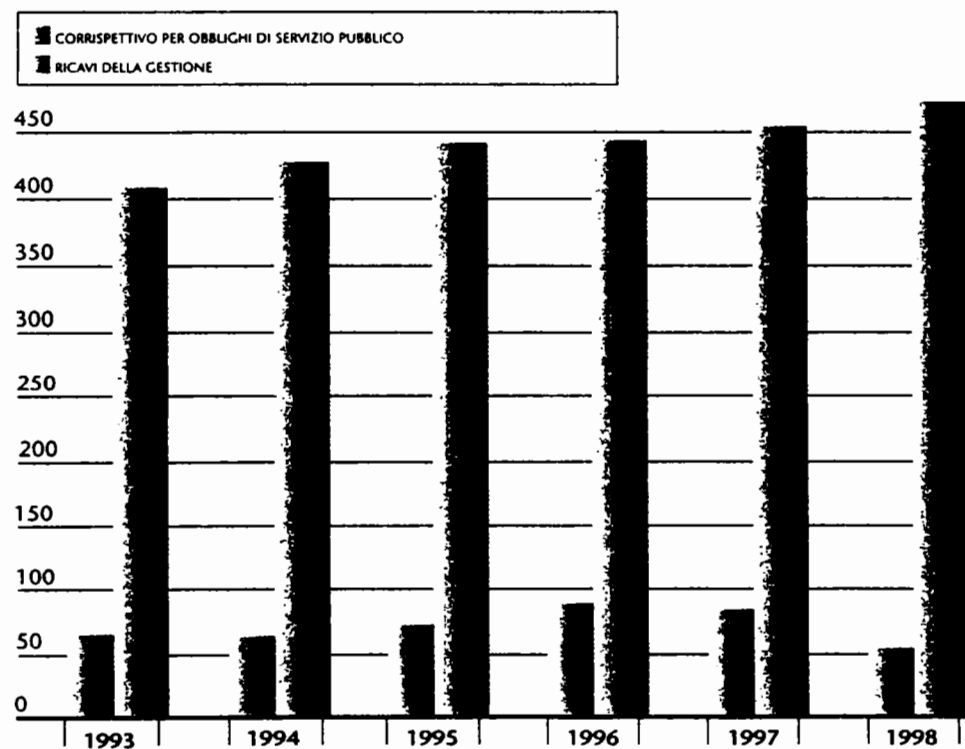
Raggiungerli per l'intero Gruppo, consolidarli e rafforzarne la portata sarà non meno arduo e tuttavia indispensabile poiché in caso contrario non solo verrebbe vanificato quanto fatto ma si rischierebbe di compromettere la dimensione e la stessa esistenza del Gruppo in quanto tale.

Ma se questi aspetti di preoccupazione sono presenti, ed è sembrato opportuno rappresentarli, sulla scorta dei risultati che sinora si sono registrati, si ritiene con elementi di fondatezza di potersi esprimere con una nota di ragionevole ottimismo sulle possibilità di successo di questa sfida cui va incontro il nuovo Gruppo.

Si collocano in questo scenario dal trend positivo, che da alcuni anni caratterizza la gestione della Vostra Società, i risultati economici e commerciali contenuti nel bilancio dell'esercizio 1998 che sottoponiamo alla Vostra approvazione.

Infatti, al di là degli aspetti relativi al risultato d'esercizio, che rinvia in miliardi 5,8, è subito da rilevare come l'ammontare del corrispettivo erogato dallo Stato a fronte degli obblighi di servizio pubblico svolti dalla Vostra Società, si sia attestato su un livello di miliardi 54,9 con una contrazione rispetto all'anno precedente di circa 30 miliardi, pari al 35%.

Tenendo poi conto dei minori introiti connessi alle tariffe speciali che la Vostra Società è tenuta a praticare a particolari categorie di utenti, quali residenti, emigrati sardi, ecc. (che ammontano, nel 1998, a miliardi 54,2), ed altresì della remunerazione corrisposta dallo Stato per i mezzi investiti dall'azionista nella gestione dei servizi (miliardi 9,2), può

RAPPRESENTAZIONE DELLE SPESE PER TIPOLOGIA
 (in miliardi di lire)

RICAVI DELLA GESTIONE CORRISPETTIVO PER OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO
 (in miliardi di lire)


affermarsi che la gestione dei servizi della Vostra Società presenta un margine positivo per 8,5 miliardi di lire.

Nel prospetto che segue sono sintetizzati gli elementi essenziali dei conti economici degli ultimi due esercizi:

CONTI ECONOMICI GESTIONALI RELATIVI ALL'ESERCIZIO DELLA NAVIGAZIONE (in miliardi di lire)		
	1997	1998
Introiti di esercizio	455,8	475,5
Costi di acquisizione e traffico	(93,8)	(104,1)
Introiti netti	362,0	371,4
Costi diretti di navigazione	(305,1)	(289,4)
Margine di contribuzione	56,9	82,0
Ammortamenti	(69,7)	(63,4)
Costi di amministrazione e partite straordinarie	(61,6)	(64,3)
Agevolazioni tariffarie concesse	52,1	54,2
Risultato netto di gestione delle linee	(22,3)	8,5
Risultato di esercizio (al netto delle imposte)	9,2	5,8

L'esame dei dati è di per sé eloquente; ci si limita pertanto ad evidenziare:

- 1) l'aumento degli introiti netti, connesso principalmente alle variazioni di traffico di cui si dirà in appresso, oltre che ad una rimodulazione tariffaria (per i passeggeri e le auto al seguito) intervenuta nel corso dell'anno;
- 2) il marcato miglioramento del margine di contribuzione (ben 25,1 miliardi; + 44%) dovuto sia al miglioramento degli introiti che alla riduzione dei costi di navigazione;
- 3) il risultato netto di gestione delle linee che, ancora negativo (sebbene in misura modesta), nel passato esercizio, indica nel 1998, come detto, un margine positivo di 8,5 miliardi;
- 4) il risultato di esercizio - che tiene conto, principalmente, della remunerazione dei mezzi investiti dall'azionista nella gestione dei servizi - passa dai 9,2 miliardi del 1997 agli attuali 5,8. La riduzione è connessa alla circostanza che il 1997 beneficiava della plusvalenza derivante dalla vendita del m/t Verga (circa m.di 3). Pertanto, al netto di tale componente, il risultato 1998 si mantiene, sostanzialmente, sugli stessi livelli di quello precedente, nonostante la significativa riduzione del tasso di remunerazione, che è passato dal 7,125 del 1997 al 5,400 del 1998 (- 24 %).

Anche sotto il profilo commerciale, il 1998 è da valutarsi positivamente.

Infatti, a fronte di una sostanziale stabilità nel traffico di passeggeri ed auto al seguito, che mediamente ha subito una contrazione del 2% connessa all'ampia intensificazione dell'attività da parte della concorrenza sulle relazioni servite dalla Vostra Società, il traffico di mezzi commerciali ha segnato, anche nel 1998, una crescita molto significativa (circa +10%, rispetto al 1997, in linea con un trend che ha visto crescere tale traffico di oltre il 43% nel corso degli ultimi cinque anni). Questo fenomeno, in termini oggettivi, testimonia l'estrema rilevanza che l'attività svolta dalla Vostra Società ha per lo sviluppo economico delle maggiori isole italiane.

Si tratta di risultati di grande spessore, poiché, se da un lato esprimono sul terreno

quantitativo il ruolo della Tirrenia nell'economia dei trasporti del Paese, e quindi esprimono la «misura» del soddisfacimento delle finalità di pubblico interesse che costituiscono «l'aspetto istituzionale» della Società, dall'altro evidenziano come questo ruolo venga svolto realmente con «comportamenti» imprenditoriali, che rappresentano un fatto concreto e non controvertibile.

In altri momenti, quando impostazioni di natura politico-economica consideravano i concetti di liberalizzazione del mercato e di affrancamento dagli «aiuti» statali in termini assai meno rigidi rispetto ad oggi, da parte della Tirrenia si era convinti – lo si affermò nella relazione del bilancio del 1992 – che l'esistenza stessa della Società e le sue possibilità di consolidamento e sviluppo erano strettamente condizionate dalla riduzione prima, e dall'azzeramento poi, di ogni forma di contributo statale, ancorché, come si è detto, lo stesso sia l'espressione di un rimborso per obblighi di servizio e di tariffe speciali imposte.

MERCATO ED ATTIVITÀ SOCIALE

L'attività svolta è sintetizzata nella seguente tabella, che mette a confronto i dati di traffico del 1998 con i corrispondenti dati del 1997.

ATTIVITÀ						
	VIAGGI EFFETTUATI (N.)	MIGLIA PERCORSE (N.)	PASSEGGERI TRASPORTATI (N.)	AUTO AL SEGUITO PASSEGGERI (N.)	METRI LINERARI TRASPORTATI (N.)	NOLI CONSEGUITI (L. mil.)
1998	3.549,5	1.594.959	3.232.386	797.999	3.529.868	424.672
1997	3.431	1.586.167	3.309.291	810.776	3.216.411	405.745
Variazione	+ 3,4%	+ 0,5%	(2,3%)	(1,6%)	+ 9,7%	+ 4,7%

Come già accennato, per quanto concerne il traffico passeggeri ed auto, l'attivazione di nuovi collegamenti ed una maggiore attività estiva svolta dall'armamento concorrente hanno contribuito alla flessione del traffico su alcune linee servite da navi traghetto di tipo tradizionale.

Positivi sono stati invece i risultati conseguiti sulle linee servite dai mezzi veloci, sia tra Civitavecchia ed Olbia con le nuove unità Aries e Taurus, sia tra Fiumicino e Golfo Aranci con le unità Scatto e Guizzo, a conferma del vivo gradimento mostrato dai clienti per tale tipo di servizio.

Anche nel 1998 si è ampliata la rete di vendita indiretta abilitando all'emissione di biglietti oltre 150 agenzie di viaggio, in particolare nelle aree geografiche dove vi era una minore presenza.

Sono stati raggiunti accordi per l'uso delle reti telematiche Sabre e Amadeus, al fine di estendere alle agenzie di viaggio utenti di tali reti la possibilità di collegarsi al *booking* della Società con un collegamento alternativo a Sigma.

La partecipazione alla Borsa internazionale del turismo di Milano ha riscosso un forte interesse da parte dei visitatori. In particolare i nuovi mezzi veloci hanno attirato l'attenzione sia degli addetti ai lavori che del pubblico.

Nel quadro del «progetto qualità», sono state intraprese diverse iniziative, quali l'installazione di edicole a bordo di alcune navi, la distribuzione di oggetti pubblicitari ai passeggeri, lo svolgimento di attività promozionali, tra le quali quella relativa all'artigianato sardo.

Nel corso dell'anno 1998 l'attività operativa è stata esercitata sulle seguenti linee:

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 nel periodo estivo
Genova-Arbatax (diretta)	bisettimanale in alta stagione
La Spezia-Golfo Aranci	giornaliera in alta stagione
Fiumicino-Golfo Aranci	giornaliera/trigiornaliera in alta stagione
Fiumicino-Arbatax	bisettimanale in alta stagione

LINEE MERCI	
Livorno-Cagliari	tri-quadrissettimanale
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-quadrissettimanale
Genova-Palermo/Termini Imerese	quadrissettimanale

FLOTTA

Al 31 dicembre 1998 la flotta di proprietà sociale aveva la seguente consistenza:

	NUMERO	TSL
Unità veloci	4	29.716
Navi traghetto miste	18	250.078
Navi traghetto tutto-merci	8	84.156
Totale	30	363.950

Il dettaglio della composizione della flotta è riportato in allegato.

Nel corso del 1998 sono entrati in attività, a seguito del completamento dei lavori di costruzione, i due mezzi veloci Aries e Taurus sulla relazione Civitavecchia-Olbia ed è proseguita la costruzione delle altre due unità gemelle; la costruzione delle due navi miste di tipo tradizionale presso il Cantiere Ferrari è proseguita con un notevole ritardo rispetto alle previsioni in conseguenza delle difficoltà incontrate dal Cantiere INMA di La Spezia, interessato alla costruzione di parti delle navi.

Nel corso del 1998 sono stati sottoscritti i contratti per l'alienazione delle cinque unità tipo «poeta», la cui dismissione è avvenuta nei primi mesi del 1999.

RAPPORTI CON LO STATO PROGRAMMA QUINQUENNALE 1995/1999

Nell'anno 1998 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, e dalle successive varianti.

Nel corso del 1998 sono state approvate dalle Autorità competenti le modifiche tariffarie richieste dalla Società, modifiche che hanno consentito una nuova e più ampia articolazione delle stesse in un'ottica di migliore aderenza alle evoluzioni del mercato. La nuova articolazione delle tariffe si sostanzia in una più flessibile definizione dei periodi di alta, media e bassa stagione e nella riduzione da tre a due delle classi tariffarie per le auto al seguito dei passeggeri.

Il corrispettivo a carico dello Stato a fronte degli obblighi di servizio pubblico è stato integralmente incassato entro il 31 dicembre 1998.

GESTIONE DEL PERSONALE

La consistenza del personale alla data del 31 dicembre 1998 era di complessive 1.972 unità, con un incremento dell'1,75% rispetto all'anno precedente, dovuto essenzialmente all'assunzione di personale amministrativo dalla Finmare in coerenza con quanto previsto dal Piano governativo di riordino del settore cabotiero.

Nell'anno hanno risolto il rapporto di lavoro 7 dipendenti amministrativi e 33 naviganti.

Il costo del lavoro è stato complessivamente di 181,5 miliardi, con un aumento del 3,1% rispetto all'anno precedente per le motivazioni esposte in nota integrativa, nel commento della relativa posta di conto economico.

Nel corso del 1998 sono stati effettuati corsi di aggiornamento e qualificazione cui hanno partecipato 209 marittimi per un totale di 18.064 ore. In particolare sono stati svolti corsi antincendio avanzati; di assistenza medica e di primo soccorso; corsi radar; corsi per il conseguimento del certificato generale di operatore «global maritime distress and safety system». A tali corsi hanno partecipato 181 ufficiali per complessive 16.976 ore di formazione e 28 sottufficiali e comuni per un totale di 1.088 ore.

RELAZIONI INDUSTRIALI

In data 12 marzo 1998, dopo alcuni mesi di negoziato con le Organizzazioni sindacali, è stata definita la contrattazione integrativa aziendale del personale amministrativo che si è chiusa senza oneri aggiuntivi per la Società.

La contrattazione integrativa decorre dal 1 marzo 1998 e scadrà il 31 dicembre 2001. A seguito dell'entrata in esercizio delle nuove unità veloci Aries e Taurus, per le quali trova applicazione la disciplina del codice *high-speed craft*, è stato definito con le Organizzazioni sindacali, in data 16 giugno 1998, l'accordo che regola il rapporto di lavoro degli equipaggi imbarcati su dette unità; l'accordo ha carattere contingente.

Sono in corso contatti per giungere ad un accordo valido fino a quando, in sede di rinnovo della contrattazione integrativa, sarà definito un apposito contratto collettivo nazionale in materia, valido per tutto l'armamento.

In data 31 dicembre 1998 sono scadute la parte economica e la parte normativa di tutti i contratti collettivi nazionali di lavoro del personale dipendente delle aziende del Gruppo.

Nel mese di febbraio è stata presentata da parte delle segreterie nazionali dei Sindacati confederali la piattaforma rivendicativa.

VERTENZE DI LAVORO

Nel corso del 1998 la natura del contenzioso del lavoro non si è modificata significativamente rispetto all'anno precedente.

Per quanto concerne il personale navigante, un consistente filone di vertenze riguarda ufficiali in regolamento organico che rivendicano il grado superiore (attualmente in 1° e 2° grado di giudizio), ovvero che richiedono la retrodatazione dell'anzianità di servizio per i periodi trascorsi in regime di continuità del rapporto di lavoro (attualmente in 1° grado di giudizio).

Altre vertenze riguardano l'applicazione della convenzione OIL concernente le giornate di ferie da riconoscere al personale marittimo (tali vertenze, conclusesi positivamente per la Società nei giudizi di merito, sono al vaglio della Corte di Cassazione) ed il riconoscimento della continuità del rapporto di lavoro da parte del personale in regime di turno particolare.

Con riferimento al personale amministrativo, le vertenze - in 1° e 2° grado di giudizio - riguardano, in gran parte, domande volte al riconoscimento giudiziale della qualifica superiore.

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

L'anno 1998 è stato contrassegnato dall'entrata in gestione delle due unità veloci *high-speed craft* Aries e Taurus. Le due unità hanno conseguito il certificato SMS del Registro italiano navale. Anche l'azienda è stata certificata per la gestione delle stesse unità.

È stato istituito un apposito ufficio per il coordinamento delle attività connesse alla sicurezza e alle verifiche della gestione SMS a bordo e a terra.

Per l'abilitazione alla conduzione delle unità veloci, previo un periodo di addestramento a bordo ed il superamento di un esame ministeriale, sono stati certificati 67 ufficiali di Stato Maggiore. I sottufficiali e comuni imbarcati su queste unità sono stati addestrati e certificati dai comandi di bordo.

L'attività di formazione svolta in previsione dell'entrata in vigore del sistema di radio-comunicazione «global maritime distress signal system» ed in materia STCW '95 (convenzione internazionale sull'addestramento del personale navigante e sulla tenuta della guardia) ha consentito l'ottenimento da parte di numerosi ufficiali di coperta di certificati di «general operator», «medical care» e «first aid».

Per il mantenimento della gestione di sicurezza, l'azienda è stata sottoposta, a cura del Registro italiano navale, alla verifica annuale per la validazione del «document of compliance».

L'attività aziendale per la gestione del Safety management system è proseguita con revisioni del «safety manual», con visite e verifiche a bordo e di sistema, analisi dei comitati di sicurezza di bordo e delle avarie e incidenti occorsi nonché con la redazione e tenuta delle circolari codificate.

SITUAZIONE PORTUALE

L'immissione delle unità Aries e Taurus ha comportato l'insorgere negli scali di diverse problematiche connesse alla particolare carena di questa classe di navi.

Sono state allestite ad Olbia e a Civitavecchia banchine con speciali parabordi del tipo Yokohama e sono stati modificati i rispettivi livelli per adattarli alle dimensioni e forma dei portelloni delle nuove unità.

In particolare, nel porto di Civitavecchia, sono stati abbattuti vecchi manufatti per consentire l'ampliamento degli spazi antistanti l'ormeggio ed accelerare i tempi di imbarco degli autoveicoli.

In seguito all'attivazione della linea Fiumicino-Golfo Aranci, sono stati allestiti in questi scali due nuovi punti di attracco. In particolare, nel porto-canale di Fiumicino è stata approntata una piattaforma in metallo dimensionata alle caratteristiche dei portelloni delle unità Guizzo e Scatto, mentre a Golfo Aranci è stato costruito un «dente» in cemento in prossimità della via di deflusso portuale.

L'utilizzo dell'approdo di Golfo Aranci in luogo di quello di Olbia ha consentito significative economie, sia in termini di tempi di percorrenza, che di costi portuali (piloti e rimorchiatori).

SERVIZIO ELABORAZIONE DATI

Nel corso del 1998 è stato predisposto il sistema informativo per la gestione delle navi veloci Aries e Taurus, innovativo rispetto a quello utilizzato dalle altre unità, in conseguenza della specifiche caratteristiche operative delle navi e della diversità dei servizi offerti a bordo.

Sono stati collegati al centro elaborazione dati i nuovi scali di Fiumicino e Golfo Aranci. Sono in corso le attività implementative per la definizione tecnico-organizzativa del collegamento alle reti Sabre ed Amadeus, che consentirà il collegamento telematico anche alle agenzie di viaggio che utilizzano tali sistemi.

Ha avuto inizio l'attività di adeguamento del software alla gestione «anno 2000» e all'introduzione dell'euro, anche con l'utilizzo di risorse fornite da una società di software.

È altresì in corso di realizzazione un sistema per la gestione della manutenzione pianificata delle navi. È proseguita inoltre l'attività per l'estensione del *booking* elettronico alle Società controllate ed alla Cotunav.

Si è infine proceduto alla installazione del nuovo sistema operativo OS/390 ed all'acquisizione di un nuovo elaboratore che produrrà un accrescimento delle potenzialità operative e contestuali economie gestionali.