15

SEDUTA DI GIOVEDÌ 19 OTTOBRE 1989

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIAGIO MARZO

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Audizione dell'amministratore delegato della Finmare, dottor Alcide Ezio Rosina.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'internazionalizzazione delle partecipazioni statali in rapporto all'evoluzione dei mercati mondiali, l'audizione dell'amministratore delegato della Finmare, dottor Alcide Ezio Rosina.

Do senz'altro la parola al dottor Rosina perché svolga la sua relazione introduttiva.

ALCIDE EZIO ROSINA, Amministratore delegato della Finmare. Prima di entrare nel merito dei quesiti specifici di interesse della Commissione – che desidero innanzitutto ringraziare per l'invito rivoltoci – vorrei fare una breve premessa per illustrare come il settore del trasporto marittimo, nel quale operano le società del gruppo Finmare, sia sempre stato, per sua natura, internazionale e globale.

Si può anzi dire che una delle maggiori difficoltà che l'armamento ha sempre incontrato in Italia – parlo tanto dell'armamento pubblico quanto di quello privato – sia stata proprio quella di far comprendere questa sua particolarità, cioè il fatto di dover operare e competere sul libero mercato mondiale, sostanzialmente governato dalle leggi della do-

manda e dell'offerta, subendo però condizionamenti di carattere nazionale tali da porlo in condizione di svantaggio.

È facile comprendere, dunque, come la necessità di competere ad armi pari sia divenuta sempre maggiore, mano a mano che i giganteschi cambiamenti verificatisi nello scenario mondiale, a partire dagli anni settanta, ma in maniera molto più marcata negli anni ottanta, hanno accelerato i processi di internazionalizzazione dell'economia e di globalizzazione dei mercati.

Mi limito a citare alcuni dei principali fattori di tale cambiamento: la dinamica della popolazione; la nuova divisione internazionale del lavoro; l'evoluzione dei tassi di crescita economica dei diversi paesi e la comparsa di nuovi protagonisti; lo sviluppo delle tecnologie; la conseguente affermazione di nuove regole del gioco.

La popolazione mondiale ha superato, nel 1987, i 5 miliardi di individui con un tasso di crescita, rispetto al 1981, dell'11,4 per cento. Inoltre, ciò che più conta, la distribuzione geografica del fenomeno è stata profondamente disomogenea: si è avuto, per esempio, un incremento del 18,2 per cento in Africa; dell'11,8 per cento in America Latina; del 9,2 per cento in Asia, contro l'1,6 per cento dell'Europa e l'8 per cento dell'America settentrionale.

Le previsioni dicono che la crescita demografica sarà ancora molto forte in Africa ed in Asia, ma mentre l'Africa non dà sufficienti segnali di sviluppo, l'Asia, con i suoi quasi tre miliardi di individui, si configura già come la grande frontiera dell'economia mondiale.

Proprio in Asia si sono verificati, nell'ultimo ventennio, i più grandi movimenti nelle quote di prodotto lordo mondiale. Già nel 1986 il Giappone è balzato al 14,1 per cento, stabilendosi al secondo posto dopo gli Stati Uniti e quindi staccando nettamente paesi come la Germania, la Francia e l'Inghilterra, con i quali era allineato.

Contemporaneamente si sono affacciate, con l'1,5 per cento, le ormai famose « quattro giovani tigri »: Corea, Taiwan, Singapore, Hong Kong, cui stanno aggiungendosi la Thailandia, la Malaysia e l'Indonesia, per non parlare della Cina che, malgrado i fatti della primavera scorsa, sembra avviata ad una politica di apertura sul piano industriale e commerciale.

Non mi soffermo molto sulla nuova divisione internazionale del lavoro, fenomeno ben noto, limitandomi ad osservare che, a seguito del rapido trasferimento delle tecnologie e dei processi, esso è andato ben al di là della semplice rilocalizzazione delle industrie produttive di base, per coinvolgere ampie fasce del settore manifatturiero.

Quanto alle tecnologie, mi limito a far riferimento all'elettronica ed alle sue applicazioni nel campo dell'informatica e delle telecomunicazioni, che hanno contribuito alla globalizzazione dei mercati forse più di quelle – pur avanzatissime – relative ai mezzi ed ai sistemi di trasporto.

Da questo complesso di fattori sono sorte nuove regole del gioco che impongono, specialmente in Europa, innanzitutto un mutamento di mentalità, vale a dire una forte disponibilità al cambiamento ed all'innovazione, nonché un'attitudine a pensare alle attività economiche non più in termini nazionali, e neppure comunitari, bensì mondiali.

Ma per svilupparsi in maniera competitiva in aree geografiche diverse e spesso molto distanti fra loro, l'impresa deve disporre, in misura ottimale, di due requisiti: la concentrazione in poche aree di *business* e la dimensione necessaria per detenere, in tali aree, quote di mercato significative.

Si tratta di requisiti che impongono all'impresa di orientarsi in una direzione diversa da quella che fino a pochi anni fa poteva apparire ottimale, cioè quella della diversificazione spinta.

Ed è per conseguire questi requisiti che entra in gioco tutta una serie di attività che vanno dalla formazione di consorzi, ai raggruppamenti di imprese, alle *joint ventures*, alle acquisizioni, alle fusioni o *take over*.

Al tempo stesso si tratta di cedere le attività non sinergiche, facendo una certa « pulizia » fra i *business* dell'impresa o del gruppo. In alcuni casi è necessario sfruttare o, rispettivamente, esercitare più correttamente il ruolo della *holding* nel campo dell'indirizzo strategico, piuttosto che in quello del controllo.

Venendo ora a parlare del settore specifico nel quale opera il gruppo Finmare, quello del trasporto marittimo, che rappresenta poi la logistica del sistema economico mondiale così come si è configurato con una nuova e più complessa articolazione di produttori e consumatori, vorrei dire, innanzitutto, che esso presenta una serie di peculiarità sotto diversi aspetti, tre dei quali mi sembra necessario sottolineare: in primo luogo, il fatto di operare, da sempre, su uno scenario mondiale dominato dalla regola della libertà di navigazione; in secondo luogo, il fatto di essere un'attività economica a domanda derivata ed a bassa elasticità, il che la lega agli andamenti ciclici dell'economia mondiale; infine, il fatto di essere un'attività fortemente *capital intensive* (basti ricordare che un servizio di linea Europa-estremo oriente comporta investimenti dell'ordine di mille miliardi) ed al tempo stesso – se ci riferiamo all'ultimo ventennio – di essere un'attività a basso ritorno di investimenti.

L'armamento, per conseguenza, è stato certamente uno dei primi settori ad avvertire i processi di globalizzazione dei mercati e di internazionalizzazione dell'economia, cogliendone le opportunità ed anche i rischi, ed ha costantemente difeso la libertà di operare, a livello mondiale,

in base alle leggi della domanda e dell'offerta. In questo ha avuto successo.

Il fallimento di fatto del codice UNC-TAD del 1974 appare una vittoria del mercato nei confronti di una visione dirigitica del sistema dei trasporti marittimi a livello mondiale. Questo codice (od almeno una certa interpretazione che ne viene data), partendo dall'ammontare dell'interscambio via mare fra due determinati paesi, prevedeva che le quote di carico fossero equamente attribuite, nella misura del 40 per cento, a ciascuna delle rispettive bandiere nazionali, lasciando il restante 20 per cento agli armamenti di bandiera estera.

Il tramonto - ripeto, di fatto - di quest'impostazione non significa, però, che tutti i problemi siano stati risolti: rimasta per così dire « padrona del campo », la comunità armatoriale privata non è riuscita, fino ad oggi, a creare un sistema competitivo tale da consentire agli operatori un'adeguata remunerazione del capitale.

Pur in presenza di una domanda di trasporto crescente, neppure le grandi dimensioni di impresa si sono rivelate sufficienti a determinare il nolo sul mercato. Basti dire che nel settore del traffico containerizzato di linea, dove 20 vettori (su un totale di oltre 600) controllano quasi il 40 per cento dell'offerta, il nolo continua ad essere fortissimamente influenzato, se non determinato, dagli *outsider*.

A ciò si aggiunge un altro fatto forse ancora più importante, che è conseguenza diretta della verticalizzazione del trasporto. Sotto la spinta di una domanda che, sempre più, chiede il servizio completo, dalla porta di chi spedisce a quella di chi deve ricevere - il cosiddetto *door to door* - e grazie alle tecniche dell'intermodalità, che consentono di passare facilmente dalla nave al mezzo gommato, alla ferrovia, all'idrovia, la redditività complessiva dell'operazione di trasporto ha finito per essere sostanzialmente governata dalla parte terrestre.

Questa è gestita da una pluralità di soggetti che qualche volta, con investimenti minimi, sono in grado di garantirsi i margini di utile più ampi. Per conse-

guenza, al fenomeno delle concentrazioni in senso orizzontale, cioè tra vettori solo marittimi, si sta sostituendo, come opzione prioritaria per l'armamento, quella dell'integrazione verticale, che comporta l'acquisizione di terminali marittimi e interni, di agenzie e case di spedizione, ed una presenza attiva nel campo del trasporto terrestre, sia su gomma sia su ferrovia.

Con questo credo di aver risposto, sia pure succintamente, al primo quesito che questa Commissione ha posto alla base del proprio lavoro di ricerca e di analisi, cioè comprendere come viene percepito, in Italia, nel nostro settore, lo sviluppo dello scenario mondiale.

Vorrei ora entrare in argomenti più specifici, per illustrare come il gruppo Finmare si sia mosso di fronte al quadro sopra delineato. Ciò mi darà modo di rispondere - spero esaurientemente - anche ai quesiti successivi, che riguardano, più in dettaglio, le caratteristiche del mercato internazionale visto nelle singole aree di affari, gli investimenti, la valutazione delle strutture concorrenziali, l'analisi dei processi di internazionalizzazione delle imprese concorrenti, i vantaggi e gli svantaggi competitivi per le nostre aziende e, infine, le principali opzioni strategiche identificate.

Il fascicolo che vi è stato distribuito, dal titolo « Il gruppo Finmare nel quadro dei traffici marittimi mondiali », contiene molti dei dati necessari a valutare la posizione delle nostre società nei confronti dei processi di internazionalizzazione. Prima di aggiungere qualcosa vorrei dire, però, che non deve sembrare una contraddizione il fatto che il fascicolo si apra con una paginetta di dati essenziali relativi al rapporto tra l'economia italiana ed il trasporto marittimo. La mancata comprensione, od una comprensione inadeguata, dello stretto nesso esistente fra economia e trasporto marittimo è una delle storiche carenze del nostro paese; ed il rilancio che il Parlamento ed il Governo hanno voluto dare alla Finmare rappresenta un segnale importante del superamento di tale carenza.

Ciò premesso, è appena il caso di sottolineare il fatto che, per svolgere bene il proprio ruolo in supporto all'economia del paese, il gruppo Finmare non può concepire la propria attività in termini solo « domestici » (in quanto il comparto dei collegamenti con le isole, che è di fondamentale importanza, è prevalentemente « domestico »), ma al contrario deve operare, così come tutti i grandi gruppi armatoriali, a livello internazionale, cogliendo tutte le opportunità, le sinergie e le possibilità di integrazioni funzionali rispetto a questo disegno. Abbiamo cercato di sintetizzare, in quelle poche pagine, tutti i principali aspetti del nostro modo di essere e di operare: quindi, la flotta, le strategie, gli investimenti, i problemi aperti e così via; naturalmente, sono a disposizione della Commissione per tutte le illustrazioni che siano ritenute necessarie.

Scorrendo il fascicolo, noterete che due dei tre principali filoni di attività del gruppo, quello dei servizi internazionali di linea e quello dei trasporti di massa (con la prima espressione si intendono i trasporti containerizzati di merci varie e con servizi regolari; con la seconda, i trasporti di merci liquide o secche alla rinfusa destinate alle industrie di base) hanno un'elevata percentuale di fatturato estero.

Nel campo della linea, la quota è del 61,6 per cento, con una punta del 71,7 per cento del Lloyd triestino. Nel campo della massa, l'Almare - una delle società del gruppo - raggiunge il 98,4 per cento di fatturato estero e la media si abbassa solo perché la Sidermar, come è noto, opera prevalentemente al servizio della siderurgia nazionale.

I dati di fatturato, tuttavia, non sarebbero significativi del processo di internazionalizzazione di cui parliamo se non fossero messi in relazione ai modi nei quali il fatturato stesso è prodotto. Nel campo dei servizi di linea, in particolare, esso deriva da attività svolte nell'ambito di consorzi od accordi internazionali di collaborazione di varia natura, che sono divenuti ormai una via obbligata per

qualsiasi gruppo armatoriale, anche se di grandissime dimensioni.

L'elevatissimo livello di investimenti necessari per realizzare servizi regolari sulle principali relazioni di traffico con le frequenze, i *transit times* e la qualità del servizio richiesti dalla clientela non consente praticamente a nessun operatore del mondo di muoversi sul mercato da solo.

Sono dunque particolarmente significative le tabelle riportate nel fascicolo, dalle quali risultano accordi di *partnership* con 33 compagnie estere, fra cui le maggiori a livello mondiale, come l'Evergreen, la Nippon Yusen Kaisha, la Hapag Lloyd, la Nedlloyd, la P&OCL e così via, per citare solo alcune delle più note a livello mondiale.

Accordi sono in corso ed altri in progetto da parte delle società per i trasporti di massa. Sono inoltre indicative della presenza all'estero delle nostre società partecipazioni azionarie in attività collegate con i servizi marittimi in Inghilterra, in Francia, in Spagna, in Australia, in Nuova Zelanda, negli Stati Uniti ed in sud America.

Per far comprendere l'atteggiamento del gruppo nei confronti delle evoluzioni in atto sui mercati, vorrei citare un'operazione che, sfortunatamente, non è andata a buon fine, ma che tuttavia è indicativa di una tendenza e di una politica che ci ha comunque dato un ottimo ritorno di immagine a livello mondiale presso la clientela.

Mi riferisco al tentativo di acquisizione, all'inizio di quest'anno, da parte del Lloyd triestino della Shipping Corporation of New Zealand Ltd, posta in vendita, con una pubblica gara internazionale, dal governo neozelandese. Il successo avrebbe consentito al Lloyd di collocarsi per la prima volta in posizione di rilievo sui mercati del nord Europa e del Regno Unito, specialmente nel settore del trasporto dei prodotti refrigerati, oggetto dei traffici più remunerativi ed in sviluppo con i paesi dell'Oceania. L'operazione avrebbe fatto conseguire all'Italia una posizione non più solo confinata al Mediterraneo, ma anche con evidenti vantaggi in

vista del 1992 e della conseguente necessità di contrastare le tendenze già in atto ad emarginare i porti italiani a beneficio del nord Europa.

Principali concorrenti del Lloyd erano stati la P&OCL, la Australian national line e la ACT, che poi si è aggiudicata la gara. Il Lloyd è arrivato - per così dire - in finalissima, perché erano rimaste in lizza soltanto due compagnie; alla fine, un rilancio di 15 milioni di dollari ci ha indotti a ritenere che fosse il caso di fermarci. Comunque, si tratta di un fatto significativo di una certa linea che cerchiamo di portare avanti.

Mi sono un po' dilungato su queste cose per arrivare a rispondere ad un altro dei quesiti che la Commissione si è posta, e cioè quali siano i processi di internazionalizzazione, tentati od attuati, dei paesi europei nei quali le attività oggetto dell'indagine vantano un ruolo di preminenza. Devo dire che i comportamenti sono gli stessi, infatti allo stesso modo si muovono gli armamenti inglesi, tedeschi, olandesi, giapponesi, di Taiwan, e via dicendo: concentrazione delle attività nel *core business*, ricerca di accordi di *partnership* di vario tipo e di acquisizioni e fusioni.

Voglio, inoltre, sottolineare che il Lloyd triestino non ha rinunciato agli obiettivi che si era proposto col tentativo di acquisizione della Shipping corporation of New Zealand. Sono allo studio, infatti, forme di *joint service* che dovrebbero consentire di utilizzare meglio le due linee, già funzionanti, verso il Giappone e verso l'Australia, e di partecipare in modo proficuo ai promettenti traffici intraasiatici, concepiti non come fine a se stessi, ma come elemento essenziale di un anello di traffico.

Un'altra iniziativa è in corso di svolgimento a Porto Said, come importante punto di trasbordo di linee che attraversano il canale di Suez. Anche la società Italia tende ad estendere il suo processo di internazionalizzazione attraverso la ricerca di nuovi accordi e, soprattutto, di nuove aree operative tali da ampliare il mercato atlantico oggi in calo.

La struttura concorrenziale internazionale, altro punto centrale dell'analisi che la Commissione si è proposta di compiere, rappresenta un problema più nel settore della linea (che, come emerge da tutto quanto ho esposto, è certamente il più difficile) che in quello dei trasporti di massa.

La situazione del *business*, nel settore della linea, è sostanzialmente caratterizzata da tre elementi molto rilevanti. Il primo è rappresentato dalla domanda di trasporto in espansione, sia pure con un certo rallentamento dei tassi di crescita; il secondo dal crescente livello degli investimenti necessari per realizzare un'offerta competitiva; l'ultimo dalle basse rate di nolo e, conseguentemente, dalla minima remuneratività degli investimenti.

Il problema non sembra risiedere tanto nel rapporto fra domanda di trasporto e capacità di offerta, quanto nel modo in cui si è sviluppato il sistema competitivo.

Il sistema delle *conferences*, ormai da tempo, non risponde alle finalità per le quali era nato. Si è passati, in altre parole, da una fase di autoregolamentazione dei traffici marittimi ad una sorta di *de-regulation*, di fatto, con la quale i noli sono imposti più dagli *outsider* che dai vettori conferenziati.

Un altro aspetto, cui ho già fatto riferimento nella parte introduttiva, è il predominio della parte terrestre nel governo della redditività del trasporto, il che induce tutti i maggiori operatori (e fra questi il gruppo Finmare) ad attivare processi di integrazione verticale per controllare, in tutto od in parte, il segmento terrestre (vale a dire: agenzie, spedizioni, terminali portuali, terminali interni, trasporti su gomma ed utilizzazione delle ferrovie).

Nel settore del trasporto di massa, essenzialmente regolato dal rapporto fra domanda ed offerta, la situazione è più semplice: il mercato appare in equilibrio dal momento che dal lato della domanda si attende un periodo di stasi, mentre da quello dell'offerta l'impennata dei prezzi delle nuove costruzioni, in corso in tutto

il mondo, dovrebbe far da freno all'espansione della capacità.

Per quanto concerne la definizione in termini quantitativi delle opzioni strategiche identificate, abbiamo già evidenziato nel nostro documento gli investimenti previsti e la loro articolazione nei vari settori.

I dati essenziali sono, in estrema sintesi, i seguenti: il totale degli investimenti attuati o programmati nel periodo 1984-1994 assomma complessivamente a poco più di 3 mila miliardi, dei quali circa due terzi già impegnati.

Vi sono, però, problemi tuttora aperti, che abbiamo sintetizzato nel fascicolo, quali l'essere messi in condizione di misurarci ad armi pari con i nostri concorrenti e di cooperare alla pari con i nostri *partner*. Ciò significa eliminare disparità nei costi di gestione delle navi, ma anche realizzare appieno la riforma dei porti e rendere efficiente il sistema dei trasporti a terra.

Per la Finmare è fondamentale portare a termine la seconda fase del piano di ristrutturazione delle società per i servizi di linea; si tratta di un problema connesso, in qualche modo, al destino della legge n. 234 del 1989 riguardo alla quale - vorrei sottolineare anche in questa sede - occorre una forte attenzione in sede comunitaria da parte del Governo.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il dottor Rosina per la sua esposizione, do la parola al presidente della Finmare, Attilio Oliva, per alcune integrazioni.

ATTILIO OLIVA, Presidente della Finmare. Voglio sottolineare che la Finmare opera già sul mercato internazionale, per cui un richiamo all'internazionalizzazione del gruppo risulta, in parte, scontato visto che quello è il nostro spazio naturale. Intendo, però, aggiungere che per stipulare accordi internazionali o *joint ventures* e per ottenere acquisizioni e consorzi, sono necessarie alcune condizioni. Ritengo opportuno sottolineare che il mercato in cui ci muoviamo è veramente di

carattere internazionale e che è caratterizzato dalla presenza di concorrenti di dimensioni molto superiori alle nostre. Vorrei, inoltre, ricordare che la nostra è l'unica flotta di linea (si tratta nella sostanza del trasporto di contenitori) di cui dispone il paese e che fu costituita nel 1986 attraverso la legge n. 856. Il Parlamento avvertì l'esigenza, con l'accordo dell'IRI, di creare un minimo di « zoccolo » nazionale, una flotta di linea di cui eravamo sprovvisti (infatti, anche l'armatoria privata non era presente in questo settore).

Si tratta, pertanto, di una flotta di piccole dimensioni, rispetto ai concorrenti internazionali, che è alla metà del suo cammino per quanto riguarda la realizzazione del piano di investimenti e che ha una storia pregressa caratterizzata da fatiche, vincoli e pesi di ogni genere. Parlando di pesi intendo riferirmi a quel servizio, tendenzialmente di tipo intermodale (non si tratta infatti soltanto di navi, che rappresentano solo una parte dell'insieme), che va dal momento del carico al momento in cui si vogliono inviare le merci: quindi, da « terra a terra ». Il « tratto-mare » rappresenta, infatti, soltanto un segmento.

La relazione individua con chiarezza che il « tratto-mare » non solo rappresenta un segmento, ma un segmento minoritario, in termini di complessità e di costi, rispetto a quello a terra. È evidente che ci troviamo di fronte ad una complessità organizzativa notevolissima che sta modificando la struttura delle flotte ed il modo di intendere il trasporto marittimo tradizionale che, negli altri paesi, è stato affrontato prima che nel nostro. Dobbiamo, pertanto, registrare un ritardo, dei vincoli e delle posizioni di forza.

Il legislatore intendeva muoversi dando fiducia a quel grande mercato interno, di esportazione e di importazione; io credo che questo carico che abbiamo alle spalle rappresenti un punto di forza che, in teoria, potrebbe consentirci di fare del *business*. Questo, anzi, è il primo punto di forza che caratterizza il nostro settore.

Il secondo punto di forza che stiamo conseguendo è dato dalla ristrutturazione di questa flotta, che, in termini di aggiornamento tecnologico, è seria. Le nostre sono, infatti, navi di primissima qualità, sia per dimensioni, sia per tecnologia (alludo, ovviamente, a quelle nuove e non a quelle vecchie, che stanno ormai uscendo dal servizio).

I punti deboli sono, invece, rappresentati in primo luogo dal grado di efficienza del sistema, che riguarda non solo i nostri carichi di eccesso di dipendenti, di eccesso di costo per dipendente, di rigidità sindacali tipiche delle partecipazioni statali e così via dicendo, ma anche la nostra attività, che si ferma quando entriamo in un porto italiano. E giacché la principale parte del nostro lavoro si svolge in porti italiani – mentre per i nostri concorrenti stranieri i porti italiani rappresentano soltanto alcune delle « toccate » – l'inefficienza di tali porti si trasforma in inefficienza od in minor efficienza del nostro mestiere.

Dunque, desideriamo richiamare l'attenzione di codesta Commissione sul problema dei porti e delle loro rigidità, perché tale condizione ha influito storicamente (impedendo il nascere di un'armatoria vincente) e può influire ancor oggi sul nostro progetto di ristrutturazione e di rilancio. Noi rappresentiamo, infatti, una parte del sistema dei trasporti, di modo che se nei porti si verificasse qualcosa di simile ad un collo di bottiglia, la quantità di carico possibilmente trasportabile finirebbe per spostarsi verso il nord Europa. Pertanto, se tale problema non sarà risolto, probabilmente una cultura armatoriale moderna non potrà sorgere nel nostro paese.

In secondo luogo, sul piano degli accordi internazionali, uno degli *input* da noi ritenuti impliciti in tale dialogo consiste nel vedere di quanto le società a partecipazione statale esistenti in Italia si aprano al mondo e, dunque, si sprovvincializzino. È molto importante tenere presente che quando ci accingiamo a stipulare accordi con operatori stranieri – rappresentati, in genere, da gruppi privati

che operano con grande attenzione al profitto ed all'efficienza – abbiamo alcune prerogative in ordine ed altre non in ordine.

Certamente ci presentiamo bene, perché siamo un gruppo finanziariamente solido, supportato dall'IRI ed in possesso di tutta una serie di altri elementi di affidabilità. Ci presentiamo con delle belle navi, ma con dei bilanci che non sono ancora in attivo al pari di quelli dei gruppi stranieri, che da anni lavorano secondo certi criteri, e con delle strutture organizzative – soprattutto per quanto riguarda il personale – che non sono le migliori, anche se abbiamo compiuto grandissimi passi in avanti. Siamo, dunque, ancora in ritardo rispetto agli stranieri e perciò non ci muoviamo con la stessa facilità e con la stessa appetibilità che caratterizzano l'operato delle aziende private, che hanno potuto ristrutturarsi negli anni passati con maggiore facilità (con il che non voglio fare notazioni di ordine politico, in positivo od in negativo) di quanto non sia stato possibile a noi.

In terzo luogo, sono ancora notevoli – soprattutto per le flotte di linea – i vincoli che ci riguardano relativamente ai localismi. Evidentemente, se le nostre società di linea (con sedi rispettivamente a Trieste, a Genova ed a Venezia) fossero in mano, per esempio, alla FIAT – tanto per citare un gruppo privato che privilegierebbe la concentrazione, il taglio dei costi e tutta una serie di altre misure abbastanza ovvie – le cose non starebbero come stanno ora per noi, che ci muoviamo con vincoli molto pesanti, che non sono certo motivi di giustificazione ma costituiscono dati strutturali.

Per tale ragione, quando ci rapportiamo con gli stranieri, mentre alcuni gruppi privati come la FIAT e la Olivetti si pongono su un piano di possibile parità, di possibile flessibilità e di possibile dinamicità, noi non possiamo fare altrettanto e perciò veniamo giudicati pur sempre come un'azienda condizionata da tanti aspetti politici di rigidità. Questo non è certo facilitante per noi nei rapporti con i gruppi internazionali.

L'indicazione di tali aspetti serve per sottolineare che tutto quanto è possibile fare – compatibilmente con la nostra natura di azienda a partecipazione statale – per renderci simili agli operatori con i quali ci confrontiamo, sia per competere sia per stipulare accordi con essi è essenziale e che, invece, tutto quanto non viene fatto e ci mantiene in uno stato di diversità e di specificità rallenta il processo di internazionalizzazione, la formazione di *joint ventures* e la nostra competitività.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Oliva e do senz'altro la parola agli onorevoli colleghi che intendano porgere domande ai nostri cortesi interlocutori.

LUCIANO FARAGUTI. Desidero circoscrivere il mio intervento in una domanda, che può avere molte ripercussioni.

Stiamo incontrando sempre più spesso, nel corso dell'attività legislativa e delle audizioni svolte in seno a questa Commissione ed alla IX Commissione trasporti della Camera, il problema del rapporto tra le aziende italiane a partecipazione statale e la Comunità economica europea, quasi che il gioco delle relazioni all'interno della CEE, anche in vista del 1993, ci penalizzi fortemente per quanto concerne i processi di razionalizzazione, che, evidentemente, comportano investimenti.

Ho preso atto dell'indicazione delle compagnie esposta dal dottor Rosina, cui va il mio ringraziamento per averci fornito elementi di un certo valore e significato, nonché tutta una documentazione scritta che sarà da noi attentamente valutata, giacché siamo esperti soprattutto in questioni di carattere politico e non tanto in questioni di carattere tecnico relativamente alla materia dei trasporti (anche se il « collo di bottiglia » indicatoci dal presidente Oliva è tanto evidente da non richiedere una particolare analisi tecnica).

Dall'esposizione svolta dal dottor Rosina è facile intuire che il problema assume già una valenza extraeuropea e che una distinzione tra Europa e resto del

mondo sarebbe il risultato di un'errata scelta di angolo visuale. Mi domando, tuttavia, e chiedo ai nostri gentili interlocutori (poiché, negli ultimi anni, molto è stato fatto per la nostra flotta mercantile e per la nostra cantieristica, ma molto resta ancora da capire e da approfondire, da legiferare e da sollecitare presso il Governo) come possa essere affrontato, in un'ottica europea, il problema dell'internazionalizzazione del trasporto e come l'Italia possa collocarsi in ambito europeo. In altri termini, mi domando se esista una strategia dei paesi europei nel produrre legislazioni che contribuiscano complessivamente a rafforzare la capacità dell'Europa di mantenere una sua posizione, o se, invece, tale questione non debba essere neppure posta, onde evitare il sorgere di problemi addirittura di ritardo.

SALVATORE CHERCHI. Il dottor Rosina si è soffermato molto, nello svolgere la sua relazione, sulla posizione della Finmare relativamente ai traffici internazionali, affermando che il mercato internazionale rappresenta un dato di fatto. La mia prima domanda è volta ad ottenere una valutazione con riguardo ai rischi di internazionalizzazione passiva del mercato interno, che dai nostri cortesi interlocutori è ritenuto – e, di fatto, costituisce – una massa importante in relazione agli effetti dell'apertura totale del mercato comunitario europeo.

Chiedo se, da tale punto di vista, una situazione di mercato totalmente aperto, che elimini ogni e qualsiasi vincolo ed ogni e qualsiasi limitazione, a favore dell'armatoria nazionale pubblica e privata – e, dunque, anche della Finmare – possa determinare uno spostamento apprezzabile della quota di mercato oggi controllata dall'armatoria nazionale.

Desidero poi rivolgere un secondo quesito. Provengo da un'isola, la Sardegna, che impegna la quasi totalità del traffico di una delle vostre società controllate. Avete fatto riferimento a società con sedi a Trieste, a Napoli, a Genova e così via, affermando che ciò determina una serie

di diseconomie, di irrazionalità operative e via dicendo. Da questo punto di vista trovo piuttosto paradossale che la compagnia di bandiera non abbia assolutamente nulla, anche in termini di basi operative, in quello che è il punto di riferimento principale del traffico di linea. Ci troviamo, ripeto, di fronte a situazioni paradossali; come accordi sindacali che consentono le assunzioni soltanto a Genova od a Napoli, tanto per fare un esempio.

Mi rendo conto che questo argomento non riguarda proprio l'oggetto principale della nostra indagine, pur tuttavia ritengo che vi sia in qualche modo connesso, nel senso che un'apertura del traffico interno al mercato europeo, agli armatori europei, ove questo servizio (pur con gli apprezzabili miglioramenti che vi sono stati nel corso degli ultimi anni) mantenesse ancora un determinato livello di traffico e di costi per i passeggeri, non potrebbe non indurre un orientamento verso il traffico privato, sia nazionale sia internazionale, cosa che del resto - lo sapete senz'altro meglio di me - rappresenta già un argomento di attualità.

MAURO SANGUINETI. Desidero innanzitutto ringraziare a mia volta l'amministratore delegato ed il presidente della Finmare per le informazioni che ci hanno fornito.

È indubbio che oggi la Finmare si presenta in condizioni migliori rispetto al passato ed è altrettanto indubbio che ciò è il frutto di una duplice azione: da una parte un'opera di risanamento ed una migliore gestione interna, dall'altra un forte sostegno fornito dallo Stato, come peraltro è stato riconosciuto dall'amministratore delegato nella sua relazione. Da tale considerazione risulta evidente una prima contraddizione, che mi è parso di cogliere sia nella relazione, sia nell'esplicitazione di alcuni punti che è stata fatta dal presidente Oliva. Da un lato, infatti, si continua a chiedere maggiori finanziamenti allo Stato, mentre dall'altro si richiede mano libera, come potrebbe averla il privato che rischia in proprio nella gestione della società. Si tratta di una domanda

alla quale, prima o poi, bisognerà dare una risposta, ma ciò naturalmente non dipende soltanto dalla Finmare, ma anche e soprattutto dalle scelte politiche che si vorranno operare in tale settore. È troppo facile chiedere maggiori contributi e al tempo stesso un'azione che non comporti un controllo da parte dello Stato.

In base alle considerazioni svolte, il quesito che desidero rivolgere ai nostri ospiti è il seguente: se fosse possibile ottenere soltanto una delle due possibilità di cui abbiamo parlato, vorrei sapere su quale di esse ricadrebbe la loro scelta, in considerazione dei risultati che si potrebbero raggiungere nelle nuove condizioni del trasporto marittimo.

Il mio discorso tiene anche in considerazione gli effetti della legge n. 234 del 1989, che si sommano a quelli della precedente legge in materia i cui anacronismi sono stati da noi più volte evidenziati (per esempio, sono stati forniti contributi superiori ai costi dei vettori). Con la legge n. 234, attualmente all'attenzione della Comunità economica europea e quindi del Governo italiano, viene assunta una posizione che, a livello europeo, è inoppugnabile: quella, cioè, di considerare l'aiuto agli armatori - comunque rivolto all'armamento pubblico - come una parte integrante dei contributi forniti alla cantieristica italiana, all'interno del tetto del 28,26 per cento previsto dalle direttive della CEE.

Naturalmente, io rientro tra coloro che si batteranno per sostenere il ministro, plaudendo alla sua attività ed ai risultati ottenuti, in merito al fatto che in sede comunitaria ci venga lasciata « passare » la legge n. 234 così come è, sommata alla precedente - di questo, infatti, si tratta -; ma in realtà ciò rappresenterà un'ulteriore forzatura nei confronti di una logica di aiuti alla cantieristica ed all'armamento. Tale logica, d'altra parte (devo riconoscerlo), è stata strumentalizzata da ogni singolo paese, perché ognuno ha trovato sistemi per raggiungere ciò che voleva: mi riferisco ai doppi registri che sono stati, all'epoca, autorizzati in alcuni paesi europei.

A prima vista sembrava si trattasse di aiuti inferiori sul piano della contribuzione, per esempio armatoriale, ma poi vi era, invece, una serie di altri vantaggi su fronti diversi.

Non ho detto tutto ciò per sottolineare alcuni episodi, ma per affermare che probabilmente abbiamo commesso un errore di impostazione, nel senso che vi è un'incongruenza talmente evidente che ci è stata fatta rilevare: spetterà a noi, poi, far emergere le incongruenze che sappiamo esistere in altri paesi, per esempio in determinati accordi bilaterali di cooperazione (in particolare la Francia e la Germania credo siano maestre, da questo punto di vista). Ritengo, in sostanza, che ciò che potreste fare (ma, naturalmente, vi sarete già attivati in questo senso presso il Governo, come avete fatto in sede parlamentare) è evidenziare quanto più possibile le incongruenze presenti negli altri paesi per rafforzare le nostre posizioni, al fine di raggiungere gli obiettivi voluti.

Tutte le considerazioni svolte, ovviamente, non eliminano la domanda, posta a chi deve scegliere definitivamente (ammesso che sia possibile operare una scelta definitiva), relativa a quale sia l'impostazione che si intende adottare nei confronti della fonte pubblica: quali, in sostanza, debbano essere i vincoli e quali i sostegni.

Analogo ragionamento vale per la questione delle diverse sedi. Riconosco che, trovandosi in un frangente simile, un imprenditore privato sceglierebbe con decisione una determinata sede, con specifiche funzioni e caratteristiche. In una sede politica, però, ognuno di noi deve fare i conti con determinate realtà, delle quali è figlio e da cui è condizionato: così alcune obiezioni potrebbero essere sollevate dall'onorevole Cherchi, o da me in quanto genovese o ancora dai colleghi che operano nell'area napoletana.

SALVATORE CHERCHI. Ma le isole si trovano in condizioni particolari!

MAURO SANGUINETI. Sì, ma avete costituito la Saremar che dà già bei risultati: se non erro, presenta 15 miliardi di

disavanzo, al primo anno di attività. Per dare un contributo al risanamento della finanza pubblica, abbiamo fatto un bel passo avanti! Comunque, il discorso potrà essere meglio affrontato in sede di esame dei bilanci.

SALVATORE CROSETTA. Vorrà dire che manderemo la gente a nuoto!

MAURO SANGUINETI. Non è questo il problema, caro Crosetta: si tratta di un discorso valido anche per le Ferrovie dello Stato, costrette a svolgere un servizio che costa 70 miliardi in più all'anno, a parità di condizioni.

Naturalmente, su tale punto vi sono anche altre posizioni, ma non voglio certo dire che qualcuno abbia fatto ciò che non doveva!

Bisognerebbe, però, cominciare a diminuire il disavanzo dove ciò è possibile: abbiamo costituito una società inutile, la Saremar, che costa 15 miliardi all'anno, somma che poteva essere impiegata, ad esempio, per abbassare il costo dei biglietti. In tal modo avremmo eliminato uno spreco e conferito dei vantaggi alla cittadinanza. Si tratta di un'opinione personale, sulla quale sono pronto a discutere in modo più approfondito in altre sedi.

Vorrei chiedere ora alcuni chiarimenti in merito ai rapporti internazionali. È stato detto dai nostri ospiti che esistono 600 vettori, dei quali 20 sono quelli che determinano il traffico, e più di una volta il dottor Rosina ha affermato che rischiamo di essere condizionati dagli *outsider*. Ciò è comprensibile, nel momento in cui l'*outsider* svolge il ruolo dell'apripista o di chi crea una situazione di rottura. Se non ho compreso male, però, la necessità di disporre di grandi concentrazioni finanziarie ed organizzative, nonché di punti di collegamento in tutto il mondo, dovrebbe ridurre la possibilità che l'*outsider*, cioè il singolo, sia in grado di disturbare più di tanto, se non per provocazione.

Mi esprimo in questi termini per cercare di farmi capire e di ottenere una risposta ed anche per comprendere a mia

volta quale sia il tipo di condizionamento in termini individuali, rispetto invece all'appropriazione del mercato da parte di grossi gruppi (formati, magari, da venti partecipanti) capaci di «dividersi la torta», essendo in grado di controllare i flussi di traffico - origine e destinazione -; per non parlare dei casi in cui è in gioco la stessa produzione e l'immissione nel mercato, a livello, se non commerciale, comunque alle soglie del commerciale. È questo un altro elemento in merito al quale gradirei un ulteriore chiarimento.

Non mi pare sia stata avanzata una proposta - forse non l'ho colta - circa una diversa organizzazione della Finmare, se non a livello di enunciazioni, in relazione alla necessità di rispondere più globalmente alle esigenze del trasporto (segmenti via terra, case di spedizione e via dicendo). È stato citato un esempio relativo ad un'iniziativa che ritenevate di poter perseguire, raggiungendo certi risultati; poiché tali risultati non sono stati ottenuti (per esempio, avete impiegato un tempo spropositato per porre in essere una società interlogistica, che tra l'altro funziona male), occorre che qualche passo in avanti lo compiate anche voi.

Lo dico in termini provocatori, per cercare di avere alcune risposte, che mi auguro positive, ed al fine di indurvi a denunciare le situazioni che vi condizionano, che sono in parte di tipo politico, in parte di natura sociale, ma che spesso investono interessi economici. Credo si tratti di un altro elemento che potrebbe emergere da una franca discussione in Parlamento.

Sempre per quanto riguarda le linee, vorrei svolgere una considerazione in merito alla recente creazione di un particolare registro alle Mauritius. Leggendo il bollettino della Confitarma, sono rimasto colpito dalle previsioni dei governanti di quell'isola circa le iscrizioni che, in breve tempo, potrebbero riguardare tale registro. Se non vado errato, si pensa che circa 7 mila navi chiederanno di iscriversi. Ciò significa che sono state stabilite condizioni tali da provocare un simile af-

flusso di imbarcazioni. Domando se la strada del doppio registro o quella di agevolazioni di un certo tipo sia ancora percorribile, contrariamente a quanto mi pare sia, stato affermato, fino a poco tempo fa, nel dibattito su questo terreno. In pratica, è stato detto che il doppio registro italiano non è più un obiettivo perseguibile, in quanto le condizioni dello *shipping* mondiale si sono equilibrate, mentre esistono altre questioni importanti da risolvere ed altre iniziative da adottare al fine di agevolare il trasporto di linea internazionale. In sostanza, vi chiedo quali iniziative dovremmo assumere e se sia il caso di concedere l'autorizzazione ad iscrivere una parte di navi a registri esteri.

Per quanto concerne i porti - si tratta di un fatto abbastanza noto - si potrebbe tentare di fare qualcosa di più a livello di suggerimenti e di proposte. Siamo il paese dei grandi dibattiti e delle poche decisioni, quanto meno in materia portuale, nonostante gli ultimi avvenimenti, tra i quali non posso non evidenziare la penalizzazione della flotta pubblica rispetto a quella privata, almeno per quanto riguarda le autonomie funzionali nel settore del cabotaggio. So che la Finmare ha chiesto autonomia funzionale, ma a mio giudizio un po' in sordina. Sta di fatto che a voi non è stata concessa, al contrario di quanto è avvenuto per alcuni armatori privati.

Infine, vorrei svolgere una considerazione in merito non tanto al dibattito che è stato già avviato e che potremo riprendere in un momento successivo, quanto alla domanda posta molto opportunamente dal collega Cherchi circa i possibili effetti negativi dell'internazionalizzazione relativamente allo specchio acqueo che circonda la nostra penisola, nel caso specifico in riferimento al collegamento con le isole. La costituzione della Saremar, con le sue attuali caratteristiche, rappresenta un dato negativo che potrebbe ulteriormente peggiorare. La prima misura da adottare per fronteggiare l'internazionalizzazione nel settore del cabotaggio e del trasporto in altre coste è una gestione

sana, competitiva ed efficiente delle nostre società. Allora, come è possibile tollerare che la sommatoria dei *deficit* delle società regionali sia superiore a quello della Tirrenia, tanto per fare un esempio? Come è possibile consentire che vi sia uno spreco di denaro pubblico in questa direzione e che permangano alcune corse che non credo siano nell'interesse del cittadino italiano in termini di continuità territoriale, senza definire alcuni parametri di riferimento tariffari?

Avete ricevuto spinte — di cui devo dispiacermi — alle quali in alcuni casi avete ceduto: dopo la discussione delle leggi finanziarie per il 1987 e per il 1988 avete apportato tagli ed attuato ridimensionamenti e razionalizzazioni; non appena, però, la situazione si è rasserenata, le spinte sono riemerse e sono state tali da indurvi, in qualche caso, a cedere nuovamente. Si tratta di una decisione non opportuna ove si consideri la necessità di fronteggiare i problemi messi in evidenza dal collega Cherchi.

PRESIDENTE. Vorrei svolgere qualche considerazione per riallacciarmi agli interventi dei commissari. Sia nella relazione dell'amministratore delegato della Finmare sia nell'intervento del presidente Oliva, è stato ribadito un punto importante, cioè che il trasporto marittimo rappresenta solo una parte di quello globale. In questa fase, nel dibattito governativo e in quello parlamentare si discute in modo serrato della riforma dell'ente ferroviario, una riforma importante che deve far uscire il settore dalla situazione di sofferenza in cui versa. I *mass media*, ma non soltanto essi, in questa fase si sono interessati della questione al di là del previsto. Tale riforma è fondamentale, in quanto in alcuni paesi la riscoperta del treno, delle strade ferrate, rappresenta un importante volano di sviluppo verso il quale le nazioni più avanzate stanno puntando in misura sempre maggiore, per una serie di ragioni — costi, difesa dell'ambiente, velocità e scorrimento — che permettono al treno di rispettare i tempi e di rientrare in un disegno economico

molto più redditizio rispetto al trasporto su gomma.

Abbiamo sollecitato la riforma dell'ente ferroviario nell'ambito di un progetto che non sia soltanto di natura pubblica, ma aperto a tutti i soggetti disponibili sul mercato. Si tratterebbe, nella sostanza, di utilizzare l'originale formula delle partecipazioni statali anche per gli enti pubblici che verrebbero trasformati, quindi, in enti di diritto privato. Ciò consentirebbe non solo un'apertura al mercato, ma anche di reperire fonti di finanziamento, tenendo conto che il piccolo azionista non rappresenta nel nostro paese un fatto isolato, ma una realtà concreta.

La trasformazione dell'ente ferroviario in una società per azioni rappresenterebbe una novità di assoluta rilevanza anche in considerazione del fatto che questo settore grava moltissimo sul *deficit* del nostro bilancio. Riterrei opportuno riflettere attentamente su un'impostazione del genere perché, per esempio, nel settore dei trasporti marittimi vi sono diverse autorità: quella delle partecipazioni statali e quella del Ministero dei trasporti.

Come voi ben sapete, negli Stati Uniti d'America la maggiore compagnia ferroviaria ha acquisito la più grande società armatoriale del paese. Qual è l'opinione della Finmare riguardo ad una razionalizzazione di tutto il sistema dei trasporti (marittimo, ferroviario ed aereo) nell'ambito di un unico polo, in modo tale da superare le difficoltà che si sono avute finora? Nella sostanza, vorrei sapere qual è il punto di vista della Finmare su una questione che oggi è soltanto oggetto di dibattito, ma che potrebbe trovare concretizzazione a livello legislativo.

Il secondo problema che vorrei porre riguarda l'interesse dimostrato dalle partecipazioni statali verso l'internazionalizzazione, che vorrebbe dire competitività nel mercato globale. Infatti, non essere internazionalizzati significa rimanere tagliati fuori e, quindi, non ricoprire più un ruolo primario all'interno di quel mercato. È evidente che la Finmare ha come

propria bandiera l'internazionalizzazione. Infatti, per chi si muove nel settore dei trasporti marittimi risulta pleonastica e scontata una presenza a livello internazionale. Risulta altrettanto evidente che non è sufficiente limitarsi al settore marittimo, ma è necessario stipulare accordi con società molto competitive, in modo da poter rappresentare – per così dire – una « massa critica » per fronteggiare la competitività degli altri soggetti presenti nel settore.

Sottolineo che la Finmare – credo sia un merito del Parlamento – non ha trascurato questo settore. Aggiungo, inoltre, che sia il Parlamento sia il Governo hanno prestato particolare attenzione affinché tale società non uscisse dal mercato o non ricoprisse un ruolo subalterno; le leggi n. 856 del 1986 e n. 234 del 1989 rappresentano importanti testimonianze degli apporti concreti forniti dal Parlamento in tal senso. Credo che anche la gestione della Finmare, portata avanti con molta serietà dal *management*, non possa essere trascurata.

Ciò nonostante vi è ancora il problema del risanamento del bilancio come è stato ricordato anche dal presidente Oliva. Tale bilancio non è, infatti, nelle condizioni di poter garantire a questa compagnia la forza di internazionalizzarsi perché l'internazionalizzazione si realizza tra soggetti « forti » e non tra un « debole » ed un « forte ». Il problema che dobbiamo approfondire, nell'ambito delle partecipazioni statali, è rappresentato dal fatto che l'internazionalizzazione, se deve rappresentare un processo compiuto, importante, autorevole e con effettive capacità di rilancio della nostra iniziativa sul mercato globale, deve realizzarsi tra soggetti « forti ». Il termine « forti » è inteso sia a livello di capitali, sia di *know-how*, sia di armamento.

Risulta pertanto necessario un maggiore sforzo verso quella internazionalizzazione, non tanto per restare nell'ambito del settore marittimo, quanto, piuttosto, per stringere accordi e *joint ventures* con dei *partner* competitivi. Credo, infatti, che l'internazionalizzazione non possa essere

inquadrata in quella chiave di lettura, che sta emergendo dal sistema delle partecipazioni statali, per cui l'Italia dovrebbe svolgere un ruolo di subalternità sul mercato, senza controllare il *know how* – vale a dire la ricerca e lo sviluppo – e la commercializzazione.

È pertanto opportuna una riflessione più attenta su di un settore che definirei fondamentale e « drammatico », pieno di diseconomie e con il problema « medievale » dei porti. Infatti, la situazione dei porti italiani non rappresenta una questione di un mercato globale, ma, piuttosto una realtà legata ad un'economia mercantile. Si rende necessario ridefinire meglio una progettualità per consentire alla nostra compagnia di bandiera – a cui teniamo moltissimo – di ricoprire un ruolo determinante sul mercato globale, pur sapendo che vi sono gravi problemi.

Uno dei problemi esistenti è rappresentato dalla presenza sul mercato, oltre che delle grandi compagnie, degli *outsider*, al di sotto dei quali vi sono soggetti senza compagnie che definirei i nuovi « pirati del mare » (coloro i quali operano sul mercato senza rispettare le regole del gioco). Ci troviamo di fronte, quindi, ad una realtà molto frastagliata che deve essere affrontata in maniera chiara sia a livello nazionale, sia a livello internazionale. Quella dei sovietici non è una concorrenza da poco; è una concorrenza forte, cui non abbiamo saputo controbattere in modo serio.

Certamente ci sono problemi che riguardano il passato e le vecchie gestioni, le quali non sempre sono state all'altezza del compito, avendo avuto spesso un carattere clientelare ed avendo mirato più a conservare lo *status quo ante* che a misurarsi con i nuovi problemi.

Signor presidente e signor amministratore delegato della Finmare, ho svolto considerazioni generali, senza approfondire la problematica connessa con la gestione del gruppo da voi rappresentato, problematica di fronte alla quale non possiamo restare fermi. Come giustamente è stato osservato dall'onorevole Sanguineti, vi sono delle compagnie che

potrebbero senz'altro chiudere, invece di continuare ancora a succhiare miliardi allo Stato italiano. Come, dunque, possiamo rendere competitivi taluni settori se dobbiamo tenere conto di alcune realtà che, invece di dare prestigio ed efficienza, danno soltanto grattacapi a voi, al Governo ed all'IRI in particolare?

ALCIDE EZIO ROSINA, *Amministratore delegato della Finmare*. Alla domanda dell'onorevole Faraguti circa la situazione attuale della legislazione in ambito europeo e l'ottica in cui l'Europa guarda ai problemi dell'internazionalizzazione su scala mondiale, desidero rispondere che è vero che il settore dello *shipping* ha uno scenario mondiale, dunque molto più ampio di quello europeo; ma ciò non vuole dire che non ci siano situazioni, realtà e problemi che possano essere visti in un'ottica comunitaria od in un'ottica nazionale.

In effetti, il problema dei trasporti marittimi è, per paesi ad economia di trasformazione come il nostro, in cui oltre il 70 per cento delle movimentazioni (ed in particolare, oltre il 75 per cento delle importazioni ed il 56 per cento delle esportazioni) avvengono per mare ed in cui la presenza della flotta nazionale nei traffici che si svolgono nei nostri porti non supera il 20 per cento (ma ciò vale anche a livello di Comunità economica europea, intesa come area economica e, speriamo, tra breve anche politica), talmente importante da non permettere che si abdicchi ad una certa presenza nel settore. Questa è, in certo qual modo, la stessa risposta che fu data dal Governo e dal Parlamento allorquando, per quella parte della Finmare relativa ai servizi internazionali di linea, fu deciso di privilegiare la costituzione di un minimo di presenza nazionale.

In campo europeo avviene un poco la stessa cosa, nel senso che la CEE ritiene di non potere disinteressarsi di tale problema, cioè di non poter accettare — similmente a quanto è stato ritenuto opportuno per l'economia italiana da parte del nostro Governo e del nostro Parla-

mento — l'idea che un settore così importante come quello della logistica dei trasporti, di importazione e di esportazione, si sviluppi al di fuori di interessi comunitari (o, nel caso del nostro paese, al di fuori di interessi italiani).

Ha poco significato, in tale ottica, il fatto che vi siano armamenti di paesi del Comecon e di paesi asiatici capaci di effettuare i trasporti a condizioni economiche estremamente interessanti, estremamente soddisfacenti ed estremamente competitive, ritenendosi che, alla lunga, un gioco di tale genere potrebbe essere pagato a prezzo assai caro. Troppo dipendono questi tipi di economia dal trasporto marittimo per potersene disinteressare.

È questa la linea che è stata seguita dal Governo e dal Parlamento e che viene seguita attualmente dalla CEE.

Il Governo ha dato alcune risposte in diversi settori. Per quanto riguarda noi, la risposta è stata data con la legge n. 856 del 1986, che per una certa parte è stata mirata a sostenere un piano di ristrutturazione dei soli servizi di linea internazionali della Finmare, settore che — guarda caso — è quello che principalmente interessa, in questo momento, codesta Commissione.

In ambito europeo, sono dibattuti il problema del registro comunitario e quello della messa in condizioni paritetiche, sotto il profilo dei costi, delle diverse bandiere comunitarie. Infatti, uno dei punti essenziali della politica comunitaria in tema di trasporti marittimi è quello di fare sì che le condizioni all'interno della CEE siano omogenee (in base ad un principio fondamentale, che deve essere attuato in tutti i settori) e di fare sì che l'armamento comunitario sia posto nelle condizioni che gli permettano di combattere, con pari possibilità di risultati, gli armamenti extracomunitari.

In sostanza, si tratta delle famose « misure positive », sulle quali la CEE ha emesso, nello scorso mese di giugno, un documento in cui sono stati fissati i principi guida per i governi (come, per esempio, quelli relativi all'armonizzazione dei trattamenti fiscali, nonché dei trattamenti

e degli oneri di tipo previdenziale nei riguardi dei marittimi) e sono state definite le aree di intervento.

Dunque, in questo momento nella CEE si sta dibattendo su tali problemi, che sono certamente di fondamentale importanza. Ma se tale dibattito è valido a livello comunitario, lo è enormemente di più in ambito nazionale, perché l'Italia è un paese a prevalente economia di trasformazione.

Prima dell'avvio di un discorso di ristrutturazione della Finmare, la nostra presenza nel settore del trasporto era veramente tragica. Sotto tale profilo, posso fornire a codesta Commissione alcuni dati addirittura allucinanti, dai quali risulta che le navi portacontenitori - cioè quelle tecnologicamente più avanzate - utilizzate per il trasporto di merci finite, raggiungono tuttora, in Italia, il 3,2 per cento del totale della flotta nazionale (mentre rappresentano, in Germania il 42,2 per cento, nel Regno Unito il 16,2 per cento e nella media dei paesi dell'OCSE l'8,3 per cento). Si tratta di dati impressionanti, dall'analisi dei quali emerge che la metà della presenza italiana di navi portacontenitori è rappresentata come un tutt'unico dalla Finmare. Tale cifra è destinata, qualora rivisitassimo le stesse statistiche tra due anni, a spostarsi sensibilmente perché gli investimenti in corso da parte della Finmare (e pertanto non recepiti tra i dati testè menzionati) sono in gran parte concentrati su questo tipo di navi, mentre l'armamento privato non investe in tale comparto, giacché esso richiede una maggiore intensità di capitali ed una maggiore complessità di esercizio; infatti la singola nave portacontenitori di per sé non significa nulla, ma va inserita in un gioco complesso di navi, di linee e di servizi.

Probabilmente, tra due anni, la presenza della Finmare raggiungerà l'80 per cento della flotta italiana in tale comparto, in una situazione che assomiglierà molto a quella determinatasi anni fa, quando il fenomeno prese avvio con l'apertura in Italia di questo tipo di servizio

da parte della nostra società su linee sperimentali e, dunque, ad alto rischio economico. Penso, quindi, che il discorso della CEE sia molto importante.

Personalmente, non credo molto alla questione del registro comunitario, perché vi sono anche altre difficoltà, soprattutto sotto il profilo occupazionale; tuttavia non c'è dubbio che ci si dovrebbe muovere nella direzione di stabilire all'interno della CEE condizioni paritetiche di gestione e di acquisizione delle navi. La Comunità economica europea ha già cercato di realizzare qualcosa in questo senso nella fase di ottenimento delle navi, attraverso le ferree direttive sulla cantieristica, con le quali i parlamenti ed i governi nazionali devono fare i conti: vediamo, per esempio, che la nostra legge n. 234 sulla cantieristica è ferma all'esame della Comunità.

Anche per quanto riguarda la gestione delle navi, ossia la gestione e la presenza di una flotta comunitaria, il problema è stato posto: non credo che la soluzione che verrà adottata sarà quella di stabilire regole così rigide come è stato fatto per la cantieristica, ma certamente la questione è dibattuta e non sarà possibile sottrarsi al quadro che verrà delineato.

Ci è stato chiesto quali possano essere gli effetti di quella che è stata giustamente definita internazionalizzazione passiva. Se non ho compreso male, il quesito è in sostanza questo: è ben vero che noi operiamo nel settore dello *shipping* dei trasporti già da tempo, istituzionalmente, in tutto il mondo, ma l'avvento del mitico 1993 sarà indifferente, oppure comporterà conseguenze nel settore? Pur operando in un settore che è già a mercato aperto, su base mondiale, non vi è dubbio che qualche effetto vi sarà. Quando diciamo, infatti, che la presenza della flotta italiana nei porti copre soltanto il 20 per cento circa, dobbiamo anche aggiungere che vi è una percentuale significativa di carichi nell'area padana (che è poi la zona industriale più importante del paese) che preferisce le vie dei porti del nord Europa, anziché quelle dei porti nazionali. Questo è un dato di fatto.

Se l'avvento del 1993 significherà (come senz'altro avverrà) una maggiore fluidità delle merci sotto il profilo dei valichi doganali e dell'accesso di vettori terrestri dall'estero, internazionali, quindi probabilmente più agguerriti e competitivi, vi è il rischio, a mio avviso, che si creino condizioni tali da agevolare ancor più il flusso di merci da alcune zone industriali italiane verso i porti del Nord Europa, che sono più attrezzati e competitivi. Sotto tale profilo, quindi, la scadenza del 1993 potrà creare, per esempio, un'ulteriore diminuzione di traffico nei nostri porti e, di conseguenza, una minore presenza della nostra flotta.

Al di là dell'aspetto trattato, nei traffici internazionali di linea non dovrebbero esservi grandi cambiamenti, perché il settore, ripeto, è già abbastanza aperto ed internazionale. Vi sarebbero certamente, invece, conseguenze di un certo rilievo nei traffici di cabotaggio ed in quelli di collegamento con le isole, nel momento in cui anche tale settore venisse liberalizzato, il che, però, non accadrà nel 1993. La questione è ancora completamente aperta, non esiste un accordo: vi sono, come gli onorevoli commissari sanno, discussioni e negoziazioni in corso a livello comunitario, in cui le posizioni dell'Italia sono diverse rispetto a quelle dell'Inghilterra e di altri paesi.

Personalmente, non mi aspetto che in tale settore possa essere introdotta la liberalizzazione in tempi brevi. Certamente, la storia non si ferma, per cui sono sicuro che ci si muoverà in quella direzione, ma ritengo che come è avvenuto in altri campi, avremo a disposizione congrui periodi di tempo per assestare il sistema e via dicendo. Dovrà essere rivolta, poi, una particolare attenzione al traffico di collegamento con le isole in quanto non vi è dubbio che si tratti di un settore particolarmente importante e che presenta notevoli aspetti di carattere sociale.

Vengono sempre in mente la Sicilia e la Sardegna, ma in Italia c'è una quantità enorme di isole che senza un tipo di collegamento a costo sociale non potreb-

bero vivere: Lampedusa o Linosa, tanto per citare due esempi, non possono certo essere gettate allo sbaraglio di una *deregulation* selvaggia. Si tratta di un problema sociale del quale lo Stato e la stessa Comunità economica europea dovranno farsi carico; ripeto, però, che non si tratta di una questione legata al 1993.

L'onorevole Sanguineti ha rilevato una contraddizione di principio nel fatto che da un lato vengano chiesti fondi allo Stato e dall'altro si reclaims maggiore libertà d'azione per operare sul mercato aperto. Desidero in proposito fare alcune precisazioni. Prima di tutto, reclamando maggiore libertà non pretendiamo certo di sfuggire a controlli che riconosciamo più che legittimi, dal momento che riceviamo contributi statali; non abbiamo mai avuto questa intenzione. Voglio inoltre chiarire la questione dei fondi conferiti dallo Stato alla Finmare. Vi è un settore importantissimo, in particolare in relazione all'oggetto di questa indagine, ossia il settore della massa - cioè dei trasporti di materie prime - per il quale non riceviamo neppure l'ombra di una sovvenzione da parte dello Stato o di chicchessia. In tale campo abbiamo aziende *leader* nel settore (perché coprono da sole più del 44 per cento del trasporto nazionale) ed una presenza della Finmare significativa su scala mondiale. Le nostre aziende hanno bilanci in attivo ed hanno effettuato investimenti ragguardevoli - per centinaia di miliardi - negli ultimi 4 o 5 anni; inoltre in questo momento esse hanno in costruzione le due più grandi navi della flotta italiana, da 260 mila tonnellate.

Tali aziende, quindi, hanno rammoderato il sistema dei trasporti a beneficio dell'industria siderurgica, ma non solo di quella; ricevono noli dalla siderurgia nazionale - che è solo uno dei clienti - i quali sono misurati e « *traguardati* » con le offerte provenienti da qualunque armatore di bandiera-ombra - liberiana o panamense - e le nostre tariffe non sono più alte neanche di un centesimo: ci tengo a fare questa dichiarazione di fronte alla Commissione.

Gli investimenti che ho indicato vengono effettuati esclusivamente attraverso l'autofinanziamento, senza nemmeno fare riferimento all'azionista IRI per aumenti di capitale. Si tratta, insomma, di un settore di grande rilievo nel quale svolgiamo un ruolo *leader*: gli autofinanziamenti sono cospicui, la flotta viene rinnovata costantemente, operiamo sul mercato e non abbiamo esuberanti di personale.

Il problema della contraddizione rilevata dall'onorevole Sanguineti si limita, quindi, soltanto al settore dei servizi internazionali di linea, a proposito del quale è vero che abbiamo richiesto fondi affermando chiaramente che senza gli aiuti di cui alla legge n. 856 non saremmo stati in grado di far decollare il sistema. Ricordo in proposito le discussioni svoltesi negli anni 1985 e 1986, quando la legge fu infine approvata.

La nostra richiesta di maggiore libertà d'azione non persegue certo l'obiettivo, ripeto, di ricevere soldi per gestirli al di fuori di ogni controllo, bensì dimostra un grande senso di responsabilità per i fondi che abbiamo ricevuto e che vogliamo gestire in modo che non siano sprecati, ma, al contrario, messi a frutto. Lo sono e raggiungono i loro scopi se a noi vengono offerte condizioni uguali a quelle dei nostri concorrenti. Devo dire che abbiamo ottenuto notevoli risultati, anche al di là della contribuzione dello Stato, prevista per cinque anni dalla legge n. 856 e soltanto finché le linee non raggiungano il pareggio (quindi, non si tratta di un contributo alla nave bensì alla linea, fino al suo assestamento; è un contributo di avviamento).

Abbiamo compiuto già parecchi passi in avanti; le nostre ultime navi, che rientrano in questo programma, stanno viaggiando con 18 persone di equipaggio; in pratica, con gli investimenti in tecnologie abbiamo ridotto gli organici del 44 per cento. Ciò mi dispiace, dal punto di vista occupazionale, ma da quello dell'efficienza dell'azienda si è trattato di una misura necessaria, che ci permetterà di competere con gli altri ad armi pari.

Le navi costruite nella prima fase, sotto il profilo tecnico ed economico, sono in linea con quelle dei nostri concorrenti. Pertanto, alcuni passi sono stati compiuti. In ogni caso, non vi è mai stata l'intenzione di sfuggire al controllo; al contrario, la Finmare si rende conto del fatto che si tratta di soldi della collettività e si preoccupa, nel momento in cui chiede pari condizioni, di non sprecarli.

Ho già parlato, ma forse non sono stato chiaro, della situazione delle *conferences*, del controllo del mercato e degli *outsider*. Quando parlo di *outsider* non mi riferisco a piccole aziende, perché si tratta di società di dimensioni gigantesche; per esempio, in Estremo Oriente, l'*outsider* è la Scandach, e fino a due anni fa lo era anche l'Evergreen, la più grande azienda del mondo. *Outsider* è considerata una società operante al di fuori di una logica di accordi. Molto spesso tali società sono *outsider* finché non scardinano il mercato e non entrano nel sistema, come ha fatto l'Evergreen.

Colgo l'occasione per dire al presidente che ha ragione quando parla dei problemi dell'internazionalizzazione, ma noi siamo molto avanzati. Posso dire alla Commissione che non esiste un solo servizio internazionale di linea in cui la Finmare non si trovi in una situazione di accordi con gli altri gruppi operanti. Spesso, ma non sempre, siamo in posizione *leader* sulle rispettive quote. Per esempio, sul Far East, dove abbiamo compagnie gigantesche, deteniamo la quota maggiore della linea rispetto alle altre compagnie; nel traffico del Nord America, inoltre, abbiamo una presenza significativa.

Comunque, non possediamo mai quote di controllo in grado di imporre le nostre regole, ma non siamo mai subordinati alla volontà degli altri *partner*. In certe rotte siamo più forti, in altre meno, però su quelle principali nel Mediterraneo siamo certamente in posizione *leader*. Con ciò, non abbiamo troppi motivi per essere soddisfatti, in quanto dovremmo avere quote più consistenti e maggiori integrazioni.

Quindi, accolgo certamente l'invito rivolto in questo senso, ma ho voluto chiarire tale aspetto per non lasciare l'impressione di una presenza marginale od estremamente subordinata. Sul traffico principale del Far East, che rappresenta la rotta più complessa e più grande del mondo, su nove navi impiegate cinque appartengono al Lloyd triestino; non si tratta, quindi, di un apporto insignificante o modesto.

Vorrei anche dare assicurazione al presidente, in relazione al grado di indipendenza e di controllo del *business*, che sotto il profilo tecnologico non esistono problemi, perché le navi attualmente in costruzione sono state progettate da personale tecnico e commerciale, quindi sono all'avanguardia dal punto di vista dei macchinari, dell'impostazione e della tecnologia.

Sotto il profilo commerciale, devo precisare che, quando partecipiamo a questo tipo di accordi, non abdichiamo mai al controllo del mercato; in pratica, la nostra quota viene gestita direttamente da noi. Gli accordi che stipuliamo sono sempre di tipo operativo e mai, in nessun caso, abbiamo ceduto il controllo del cliente e del mercato, perché ci rendiamo conto che si tratta del cuore dell'affare.

Infine, per quanto riguarda il profilo dell'adeguatezza, posso citare un esempio - riportato ieri dai quotidiani - che per noi riveste una certa importanza: il gruppo Krupp, che non è certamente l'ultimo al mondo nel campo dell'acciaio, ha ordinato alla Fincantieri una nave da 260 mila tonnellate che è l'esatta riproduzione del tipo da noi scelto. Inoltre, stiamo concludendo, sempre con la Krupp, alcuni accordi in base ai quali sarà l'azienda della Finmare a seguire la fase tecnica della costruzione della nave e la gestirà per i primi dieci anni di vita, per conto della stessa Krupp, utilizzando un equipaggio italiano e mettendo a disposizione la sua organizzazione tecnica. Dico questo non per « esteromania », ma perché si tratta di un caso concreto in cui un gruppo di tutto rispetto ha affidato la costruzione di una nave ad una

società della Finmare, la Sidermar, che ne ricaverà un profitto oltre al rimborso delle spese.

Pertanto, sotto il profilo del *know how*, giustamente preso in considerazione dal presidente, le navi costruite in questo momento sono veramente di livello internazionale e possono essere « appetite » da qualunque società, in quanto non sono certamente di livello inferiore rispetto alle altre.

Per quanto concerne l'integrazione, voglio assicurare all'onorevole Sanguineti, che è stato critico a tale riguardo, che per quanto concerne quella orizzontale è un dato di fatto che siamo indietro rispetto a grandi concorrenti. Indubbiamente la Hapag Lloyd, la Mesch e gli altri grandi gruppi sono più avanzati di noi; in questi ultimi due o tre anni ci siamo molto attivati e nel settore interlogistico le cose non vanno poi così male come si potrebbe pensare. L'interlogistica ha avuto notevoli ritardi nell'avvio, perché andava a ledere molti interessi costituiti, ma a cominciare da quest'anno sta facendo conseguire risultati ragguardevoli.

Si tratta di una realtà irreversibile, che l'anno prossimo andrà a regime: è partita da zero ed ha richiesto lunghi tempi di avvio, ma sul versante del *know how* e del *soft*, che rappresenta il 70 per cento della logistica, è « decollata » con un progetto originale interamente suo ed adeguato alle nostre società. È questo l'esempio più cospicuo dei nostri progressi in questa direzione, anche se ha richiesto un consistente impegno, in quanto andava proprio al cuore del sistema orizzontale di integrazione tra le aziende. Altri passi sono stati compiuti acquisendo addirittura partecipazioni nel sistema della Conship di La Spezia, che riveste una notevole importanza nell'ambito della portualità genovese.

È opportuno fare alcune considerazioni per quanto riguarda il registro delle Mauritius e il doppio registro. È evidente che l'epoca dei doppi registri non finirà perché si verifica un continuo scavalamento da parte di nuovi registri più liberali dei precedenti. Quel registro sostitu-

tivo, più liberale, è un registro che, molto spesso, non sarebbe accettato con quel metro che deve avere la flotta pubblica. Si tratta, infatti, di un registro che trova le proprie incentivazioni nella volontà di non porre regole, in particolare, per quanto riguarda gli equipaggi.

Si riscontra la presenza di alcuni registri, cosiddetti liberi, al di fuori dei grandi registri, che garantiscono una notevole serietà. Però, questo continuo scavalco per cui le più piccole e sperdute isole del mondo predispongono, quotidianamente, un registro, non avrà mai fine; infatti, vi sarà sempre qualcuno che ricercherà una soluzione in grado di garantire un minor numero di controlli sia sotto il profilo della sicurezza, sia per quanto riguarda gli equipaggi.

Credo che un armamento di un paese civile non possa andare oltre determinati limiti; ciò nonostante, il problema della sicurezza si presenterà sempre.

Il presidente della Commissione ha posto una domanda, prendendo lo spunto dal dibattito sugli enti ferroviari, sull'opportunità di una razionalizzazione del sistema dei trasporti nell'ambito di un

unico polo. Questa soluzione, a mio avviso, sarebbe senz'altro positiva. Infatti, se si potesse coordinare il trasporto ferroviario, aereo e marittimo nell'ambito di un unico polo, non per gestirlo o farlo gestire da un'unica azienda (che, probabilmente, rappresenterebbe un disastro dal punto di vista funzionale), ma con una visione politica di coordinamento unifaria; ciò costituirebbe senz'altro una soluzione positiva. È evidente, però, che un'operazione di questo genere presenterà alcune difficoltà perché le possibilità di sinergie e di raccordo tra i diversi sistemi si dovranno fatalmente imporre.

Per quanto riguarda, infine, quel discorso collegato alla Sardegna - e non all'internazionalizzazione - se la Commissione lo riterrà opportuno, potremo inviare della documentazione scritta.

PRESIDENTE. Accogliamo senz'altro quest'ultima proposta del dottor Rosina.

Ringrazio vivamente il presidente e l'amministratore delegato della Finmare per aver partecipato a questa audizione.

La seduta termina alle 18,20.