SENATO DELLA REPUBBLICA

XI LEGISLATURA

**Doc. CIII**
**n. 2**

# RELAZIONE

## SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA DI RISTRUTTURAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO MERCI DI LINEA SVOLTI DALLE SOCIETÀ A PARTECIPAZIONE STATALE DEL GRUPPO FINMARE (1992)

*(Articolo 1, comma 3, della legge 5 dicembre 1986, n. 856)*

**Presentata dal Ministro della Marina Mercantile**

(COSTA)

---

**Comunicata alla Presidenza il 17 dicembre 1993**

---

11 - MMM - PRT - 0002 - 0
TIPOGRAFIA DEL SENATO (150)

# INDICE

## RELAZIONE SULL'ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA DI RISTRUTTURAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO MERCI DI LINEA DELLE SOCIETÀ ITALIA, LLOYD TRIESTINO, ADRIATICA - ANNO 1992

Premessa ..... *Pag.* 5

**1ª Fase del Programma di ristrutturazione dei servizi di trasporto merci di linea (legge n. 856 del 1986)**

*Società Lloyd Triestino* ..... » 7

Accordi interarmatoriali ..... » 7

Andamento economico commerciale:
Australia ..... » 10
Nuova Zelanda ..... » 11

Dati statistici ed economici ..... » 11

Linea Mediterraneo-Sud Africa ..... » 14

Dati statistici ed economici ..... » 16

Acquisizione nuovo naviglio ..... » 19

Intervento nella fase terrestre del ciclo intermodale da «porta a porta» » 20

Prepensionamenti suddivisi in amministrativi e naviganti ..... » 20

Innovazione nelle tecniche gestionali e nella metodologia di lavoro .... » 21

*Società Italia* ..... » 24

Accordi interarmatoriali ..... » 26

Linea Nord America-Atlantico ..... » 26
Linea Sud America-Atlantico ..... » 26
Linea Nord America-Atlantico ..... » 27
Linea Sud America-Atlantico ..... » 31

Intervento nella fase terrestre del ciclo intermodale da «porta a porta» » 34

Allineamento agli *standards* occupazionali propri degli armamenti più avanzati ..... » 34

Processo permanente e sistematico di innovazione nelle tecniche gestionali e sulla metodologia di lavoro ..... » 35

*Società Adriatica* ..... » 37

**2ª Fase del Programma di ristrutturazione dei servizi di trasporto merci di linea (legge n. 383 del 1990)**

*Società Lloyd Triestino* ..... *Pag.* 39

Accordi interarmatoriali ..... » 39

Andamento economico-commerciale ..... » 40

Mediterraneo-Italia ..... » 42

Dati statistici ed economici ..... » 44

*Società Italia* ..... » 47

Accordi interarmatoriali ..... » 48
Linea Nord America-Pacifico ..... » 48

Andamento economico-commerciale ..... » 49
Linea Nord Pacifico ..... » 49

Andamento economico-commerciale ..... » 54
Linea Sud Pacifico ..... » 54

Acquisizione nuovo naviglio ..... » 57

Utilizzazione degli stanziamenti previsti per la ristrutturazione ..... » 60

Considerazioni conclusive ..... » 64

# Ministero della Marina Mercantile

Direzione Generale della Navigazione e del Traffico Marittimo

## Relazione sull'attuazione del programma di ristrutturazione dei servizi di trasporto merci di linea delle Società Italia, Lloyd Triestino, Adriatica - Anno 1992 (art. 1 legge 5.12.86, n.856)

Premessa.

L'articolo 1 della legge 5.12.86, n. 856 prevede che per il trasporto marittimo merci di linea, il Ministro della Marina Mercantile, d'intesa con i Ministri del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione economica, del Lavoro e Previdenza Sociale e delle Partecipazioni Statali *) riferisce annualmente al Parlamento sullo stato di attuazione del programma di ristrutturazione e di sostegno finanziario da parte dello Stato.

Il programma di ristrutturazione approvato con D.I. 28.2.87 e la variante al programma approvato con D.I. 13/10/90 prevede in sintesi:

a) l'adeguamento dell'attività commerciale all'evoluzione del mercato con il fine ultimo di conseguire economie attraverso una migliore utilizzazione della capacità di stiva;

b) acquisizione di naviglio più rispondente all'evoluzione dei traffici e dei noli nelle diverse aree;

*) ora Ministero Industria, Commercio, Artigianato e per le attribuzioni relative alle Partecipazioni Statali

c) possibilità di più stretta collaborazione interarmatoriali;

d) la predisposizione di un sistema logistico intersocietario per la movimentazione a terrra dei contenitori;

e) il graduale allineamento degli organici agli standards occupazionali propri dell'armamento più avanzato. Tale processo, che interessa il personale sia amministrativo che navigante comporta il prepensionamento di unità eccessive rispetto al fabbisogno reale in quanto con le nuove tecnologie vengono richieste persone altamente specializzate e qualificate in numero inferiore rispetto a quello precedentemente in servizio.

f) la radiazione di 17 navi in concomitanza all'entrata in esercizio di pari unità.

Il programma è articolato in due fasi:

la prima, regolata dalla legge 856/86 iniziata nel 1989 riguarda le linee Mediterraneo Orientale (gestita dalla Soc. Adriatica)*, Australia e Sud Africa (gestita dalla Soc. Lloyd Triestino), Nord e Sud Atlantico (gestita dalla soc. Italia).

La seconda, regolata dalla legge 383/90 iniziata dal 1.1.91 riguarda le linee dell'Estremo Oriente (Soc. Lloyd Triestino) Nord e Sud Pacifico (Soc. Italia).

*) con D.I. 9.10.92 è stato definitivamente soppresso a partire dal 1.10.92 l'esercizio a contribuzione della linea Mediterraneo Orientale da parte della Società Adriatica attesa la confermata previsione di impossibilità di pervenire al temine del periodo di contribuzione all'equilibrio economico.

1^ fase del Programma di ristrutturazione dei servizi di trasporto merci di linea.

Nel corso del 1992 i servizi di trasporto sono stati svolti dalle Società interessate con tutte le unità previste dal programma ad eccezione della linea Mediterraneo Orientale gestita dalla Soc. Adriatica il cui contributo è stato definitivamente sospeso con il D.I. 9.10.92 attesa la confermata previsione di impossibilità di pervenire al termine del periodo di contribuzione all'equilibrio economico.

A novembre 92 è stato comunicato che sia la linea Sud Africa gestita dalla Soc. Lloyd Triestino che quella Nord America Atlantico gestita dalla Soc. Italia non raggiungeranno alla fine del quinquennio l'equilibrio economico, a causa dell'andamento negativo del mercato marittimo e profondi mutamenti socio-economici che si verificano a livello interarmatoriale nelle aree di interesse delle società.

In dettaglio lo stato di attuazione del programma di ristrutturazione è il seguente.

SOC. LLOYD TRIESTINO

1) ACCORDI INTERARMATORIALI

LINEA EUROPA/MEDITERRANEO - AUSTRALIA NUOVA ZELANDA (ANZECS)

Il Lloyd Triestino svolge attività commerciale tra il Mediterraneo e l'Australia sin dal 1880 e per tale motivo è una delle compagnie più consolidate della Conferenza.

L'aumento dei costi di trasporto e l'evoluzione dei sistemi utilizzati ha indotto la società ad unirsi ad altri armatori fra i maggiori del settore, realizzando in data

1.9.1970 il consorzio denominato " AUSTRALIA - NEW ZEALAND EUROPE CONTAINER SERVICE " (ANZECS).

L'attività attuale è regolata secondo l'ultimo rinnovo dell'accordo del 1989 che scadrà il 31.12.93.

Il consorzio ANZECS impiega 13 navi full container che offrono dall'Australia e dalla Nuova Zelanda due servizi differenziati per l'Europa, ovvero uno per il Mediterraneo con cadenza quindicinale, l'altro verso i Paesi del Nord Europa con cadenza decadale

Nell'anno 1989 così come è previsto dal piano di ristrutturazione ex Lg. 856/86, la Società ha immesso in servizio la m/n Nuova Lloydiana da 2500 teu in sostituzione della unità (t/n Lloydiana) la cui capacità di stiva precedente risultava sottodimensionata per le esigenze di detto traffico.

La Nuova Lloydiana è stata impiegata per ragioni tecnico/commerciali dal Consorzio/Conference fin dal suo ingresso in servizio nel settore Europa/Australia.

Il Consorzio Anzecs, che è del tipo "profit pool"* è costituito dalle seguenti compagnie:

- LLOYD TRIESTINO
-HAPAG LLOYD
- P & OCL
- ASSOCIATED CONTAINERS TRANSPORTATION
- NEW ZEALAND LINE
- AUSTRALIAN NATIONAL LINE

La quota Lloyd Triestino nell'ambito del pool è

* profit pool = i costi e i ricavi vengono distribuiti a seconda della quota di partecipazione

stata per il 1992 del 6,664% ed è prevista attestarsi per il 1993 a 7,198% a seguito della revisione dei volumi di traffico previsti dall'Europa per l'area australe.

Le relazioni di traffico considerate come segmento riguardano i Paesi che si affacciano sul bacino del Mediterraneo, l'Australia e la Nuova Zelanda.

A questo traffico partecipano:

a) l'armamento conferenziato : italiano (Lloyd Triestino) inglese, olandese, australiano, tedesco e neozelandese (consorziati nell'Anzecs) e scandinavo;

b) l'armamento indipendente: belga, polacco, inglese, israeliano, ex sovietico, svizzero e francese.

Il Lloyd Triestino svolge l'attività commerciale import/export con l'Australia e la Nuova Zelanda per l'Italia, la ex Yugoslavia e la Grecia anche per conto delle altre compagnie continentali HAPAG LLOYD e NEDLLOYD, nell'ambito del "Continental Lines Agreement" che opera in seno all'ANZECS.

Da rilevare che alla fine del 1991 la COMPAGNIE GENERAL MARITTIME (francese) è uscita dal Consorzio ANZECS per organizzare un nuovo servizio indipendente con le navi RORO con partenze ogni 20 giorni.

Il servizio svolto dal Mediterraneo continua ad essere gestito da 5 navi per complessive 24 partenze/anno.

L'itinerario di massima sulla direttrice Mediterraneo /Australia/Nuova Zelanda prevede le seguenti toccate:

Napoli, La Spezia, Fos, Barcellona, Pireo, Jeddah, Fremantle, Adelaide, Melburne, Sidney, Auckland, Wellington,

Port Chalmers, Melbourne, Fremantle, Jeddah, Pireo, Napoli.

L'interscambio commerciale ed il relativo flusso tra le due aree prese in considerazione è attualmente stabile su livelli bassi a causa della recessione economica in Australia.

Ai problemi economici si aggiunge inoltre una tendenza da parte dell'Australia e della Nuova Zelanda a spostare il proprio mercato verso paesi asiatici a detrimento dei traffici tradizionali da e per l'Europa.

Il traffico con l'Europa è principalmente controllato dalle compagnie europee conferenziate, grazie anche ai forti legami politici ed economici che sussistono tra le varie etnie che popolano l'Australia e la Nuova Zelanda e le loro "radici" europee, con prevalenza di quella anglosassone.

Andamento economico-commerciale

AUSTRALIA

Come sopra accennato, dopo un periodo di recessione dovuta al crollo dei prezzi delle materie prime, di cui l'Australia è un grosso importatore, il governo ha adottato misure tendenti ad aumentare la produttività delle imprese mediante la riduzione del tasso di sconto. Infatti attualmente si riscontra un aumento degli investimenti sia nelle imprese che producono beni per l'export sia nelle imprese che producono beni che sinora venivano importati. Tale aumento degli investimenti causerà un incremento delle

importazioni di macchinari e di apparecchiature.

Permane debole il comparto della edilizia residenziale la cui attività è scesa a livelli modesti. Questo settore ha sempre rappresentato un punto di riferimento attendibile sull'andamento dell'economia australiana.

NUOVA ZELANDA

L' interscambio è stato sinora stazionario a causa del calo dei prezzi delle principali merci in esportazione (prodotti lattiero caseario, forestali, lana ed alluminio).

In prospettiva il calo dei prezzi dei prodotti agricoli limita il potere di acquisto dei macchinari agricoli, prodotti chimici e fertilizzanti da parte della comunità rurale; ne consegue un calo delle ordinazioni all'estero .

L'alto tasso di disoccupazione ed i bassi aumenti salariali stanno riducendo la capacità di spesa per i beni di consumo e prodotti manufatturieri provenienti dall'estero.

Si nota peraltro che le misure intraprese dal Governo Neozelandese volte al risanamento dell'economia (privatizzazioni intensive, controllo sull'inflazione, etc.) stanno producendo effetti positivi con una favorevole previsione per il quadriennio 93/96.

DATI STATISTICI ED ECONOMICI

Il risultato di esercizio per l'anno 1992 riporta un utile di mil. 2.746 dopo l'assorbimento di mil. 14.891

per ammortamenti ed oneri finanziari peraltro compensati da mil. 14.792 di contributi di avviamento (Lg.856/86).

Il fatturato lordo a fronte dei riconoscimenti consortili evidenzia una flessione di mil. (5.638) sulle previsioni di piano, principalmnte quale effetto di una minore redditività di "marketing organization" svolta nell'area assegnata al Lloyd Triestino e di un peggioramento negli esiti del pool consortile.

I teu trasportati nel 1992 hanno segnato un incremento del 4% rispetto all'anno precedente per effetto di una più aggressiva politica commerciale decisa dal "pool" atta a controbilanciare l'agguerrita concorrenza.

I noli unitari sono stati ragionevolmnte remunerativi pur evidenziando una tendenza al ribasso causata sia dalla recessione economica australiana sia dall'eccesso di offerta di stiva.

SOCIETA': LLOYD TRIESTINO

LINEA: EUROPA /MEDITERRANEO AUSTRALIA - NUOVA ZELANDA (A.N.Z.E.C.S.)

NAVI UTILIZZATE: NUOVA LLOYDIANA

ATTIVITA' ANNO 1992:

INTERSCAMBIO E PRINCIPALI PRODOTTI MERCEOLOGICI

ESPORTAZIONE: macchinario, piastrelle, marmo,carta vetrerie,tessuti prodotti alimentari, mobilio, prodotti chimici

IMPORTAZIONE: Lana greggia, lana lavata, pelli vario tipo,cotone nichel, semi, frutta, pesce, carne, cereali.

CAPACITA' OFFERTA ED UTILIZZO STIMATO

STIVA OFFERTA: TEUS 13.344

UTILIZZO STIMATO 71,78%

| RISULTATI ECONOMICI ESERCIZIO 1992 | Piano Sett.90 | Consuntivo 1992 |
|---|---|---|
| Cambio Lit/$USA | 1230 | 1233 |
| INTROITI LORDI | 24114 | 18476 |
| SPESE DI ACQUISIZ. E TRAFFICO | 2556 | 2437 |
| INTROITI NETTI | 21558 | 16039 |
| SPESE DI ESERCIZIO | 10649 | 10761 |
| COSTO DI ORGANIZZAZIONE | 3262 | 2433 |
| AMMORTAMENTO | 11216 | 11326 |
| ONERI FINANZIARI | 1940 | 3565 |
| IMPOSTE | 432 | |
| TOTALE | 27499 | 28085 |
| RISULTATO DI GESTIONE | (5941) | (12046) |
| CONTR. AVVIAMENTO: DELL'ANNO | 13005 | 14762 |
| Rettifiche di esercizi precedenti | | 30 |
| RISULTATO DI ESERCIZIO | 7064 | 2746 |

Nota: PERIODO DI CONTRIBUZIONE

| | INIZIO | FINE |
|---|---|---|
| | 19.4.89 | 18.4.94 |

Pertinenze n. 2423

CONTRIBUTO ANNO DI AVVIAMENTO

| | piano settemb 90 | consuntivo 1992 |
|---|---|---|
| QUOTA AMMORTAMENTO | | |
| Nave | 7839 | 7864 |
| Pertinenze | 3227 | 3282 |
| QUOTA INTERESSI | | |
| su mutui | 7297 | 8624 |
| su breve | 1581 | 1984 |
| (Credito Navale) | (6939) | (6992) |
| | 13005 | 14762 |

MERCEI/UR

LINEA MEDITERRANEO- SUDAFRICA (SAECS)

Nel 1977 alla luce dell'avvento della containerizzazione che ha mutato le esigenze del mercato del trasporto marittimo, il Lloyd Triestino insieme ad altre otto compagnie di navigazione (SAFMARINE, NEDLLOYD, COMPAGNIE GENERALE MARITTIME, DEUTSCHE AFRIKA LINIE, ELLEMN HARRISON CONTAINER LINE, P&OCL, NAVAL DELMAS INTERNATIONAL, COMPANIE MARITTIME BELGE) hanno costituito il consorzio SAECS (Southern Africa Europe Container Service) dedicando al Nord Europa/Mediterraneo e Sud Africa la flotta composta da 11 navi impiegate sulla direttrice Nord Europa/Sud Africa (8 navi) e sulla direttrice Mediterraneo /Sud Africa ( 3 navi).

Il consorzio, di tipologia "profit pool", fino alla fine del 1991, si basava sui risultati dei traffici complessivi del Nord Europa e del Mediterraneo.

In tale struttura, la quota della società si è attestata nel corso degli anni e fino al 1991, tra il 6% e 7% di detto traffico, con il conferimento da parte del Lloyd Triestino di due unità inizialmente turbonavi da circa 1.300 teu ciascuna e in seguito con le due nuove unità Nuova Afri ca e Nuova Europa. Le due unità gemelle (capacità 1500 teu) hanni iniziato il servizio di linea rispettivamente il 6/12/1989 (Nuova Africa) ed il 15/5/1990 (Nuova Europa) completando così il piano di investimenti previsti dalla I^ fase della Lg. 856/86.

Dal 1.1.92, l'accordo (denominato SAECS II) è stato rivisto creando due pools separati, uno per il traffico Nord

Europa/Sud Africa e l'altro per il traffico dal Mediterraneo al Sud Africa. In quest'ultimo, al Lloyd Triestino si affiancano la Sud Africana Safmarine, la francese C.G.M. e l'inglese P&OCL.

Nel nuovo assetto il Loyd Triestino partecipa nel pool con una quota del 45,99% e per il 1992 ha apportato le due unità "Nuova Africa e Nuova Europa".

Le relazioni di traffico di questo segmento riguardano i paesi europei che si affacciano sul Mediterraneo e quelli dell'Africa Australe (Sud Africa, Namibia, Botwana, Mozambico, Zimbabwe, Malawi e Zambia).

Il Loyd Triestino è responsabile anche per conto della Safmarine per il marketing dal Mediterraneo (Italia, Spagna, Grecia, Austria, Slovenia, Croazia, Turchia, Ungheria, Cecoslovacchia, Romania, Bulgaria, Albania, nonchè i paesi dell'ex Unione Sovietica che guardano sui porti del Mar Nero).

A parte il Sud Africa, la maggioranza degli altri Paesi appartiene economicamente al Terzo Mondo con un'economia basata su aiuti esterni ed acquisti di prodotti finiti collegati al ricavato della vendita delle proprie materie prime.

La conferenza, che si identifica con le Compagnie del SAECS, controlla il 50% delle quote di questo segmento di mercato.

Dopo un periodo di rapida riduzione delle rate nolo, dovuto alla necessità di allineamento alle condizioni

praticate dalla concorrenza, è seguito un periodo di assestamento con un ulteriore deterioramento delle rate.

Tradizionalmente l'interscambio tra l'Europa e il Sud Africa è caratterizzato dall'esportazione di prodotti finiti e dall'importazione di materie prime.

Il Sud Africa attualmente sta affrontando un periodo di inflazione e di stagnazione economica, con riduzione delle importazioni aggravate anche da nuove imposizioni.

L'esportazione viene stimolata ma non riesce ad aumentare secondo le aspettative.

Gli altri Paesi dipendono ancora da aiuti esterni e la loro economia è vincolata da problemi politici interni.

Dati statistici ed economici

Il servizio dal Mediterraneo, potenziato nel 1992 con l'impiego di 4 navi a fronte delle 3 in precedenza adibite, ha evidenziato un conseguente aumento dell'attività nautica (+ 7,84 viaggi rispetto l'anno 1991), nonostante ciò il trasportato (teu) ha invece denunciato soltanto modesto incremento (+ 893 teu 17,5%). Tutto ciò è imputato essenzialmente all'uscita della Ignazio Messina dalla conferenza oltrechè dal pool SAECS stesso, nonostante i tentativi esperiti da quest'ultimi due organismi tendenti a ritrovare un accordo. La Ignazio Messina pertanto, in posizione di outsider, ha iniziato un suo servizio diretto da/per il Sud Africa estendendo quello che già svolgeva sulla direttrice Mar Rosso/East Africa.

L'azione commerciale della Messina, particolarmente intensa nella tratta in uscita dal Mediterraneo, ha

obbligato il Pool a ridurre drasticamente i propri noli con una diminuzione di circa il 20% nel periodo gennaio-dicembre 1992.

Il risultato delle linea gestita consortilmente dal Lloyd Triestino ha risentito pesantemente della situazione su esposta segnando così un sensibile peggioramento rispetto alle previsioni iniziali. Le azioni intraprese a contenimento del deficit sono state finalizzate alla ricerca di mercati complementari quali la Turchia ove il porto di Izmir viene ora servito in scalo diretto con apprezzabili risultati.*)

Il risultato di esercizio del 1992 per le 2 navi di nuova costruzione segna un disavanzo di mil 3.663 principalmente dovuto alla flessione di ricavi conseguente alla summenzionata situazione commerciale.

*) Nei primi mesi del 1993 il Consorzio ha intrapreso ulteriori nuovi provvedimenti con l'inserimento in itinerario dell'approdo d'Abidjan, che viene scalato sia in import che export.

SOCIETA': LLOYD TRIESTINO

LINEA: MEDITERRANEO SUD AFRICA (SAECS)

NAVI UTILIZZATE: NUOVA AFRICA, NUOVA EUROPA

ATTIVITA' ANNO 1992:

INTERSCAMBIO E PRINCIPALI PRODOTTI MERCEOLOGICI

ESPORTAZIONE: Prodotti chimici, macchinario, trattori, veicoli, piastrelle, elettrodomistici materie plastiche, tessuti, fibre, impiantistica, alimentari, elettronica

IMPORTAZIONE: Rame, cromo, vanadio, asbesto, pelli, cotone, vermiculite, tabacco, scatolame, estratti vegetali, pesce congelato, frutta.

CAPACITA' OFFERTA ED UTILIZZO STIMATO

STIVA OFFERTA: TEUS 17.770

UTILIZZO STIMATO: % 50,5%

| RISULTATI ECONOMICI ESERCIZIO 1992 | Piano Sett.90 | Consuntivo 1992 |
|---|---|---|
| Cambio Lit/$USA | 1290 | 1233 |
| INTROITI LORDI | 26366 | 16036 |
| SPESE DI ACQUISIZ. E TRAFFICO | 3091 | 1980 |
| INTROITI NETTI | 23275 | 14056 |
| SPESE DI ESERCIZIO | 12138 | 11024 |
| COSTO DI ORGANIZZAZIONE | 5730 | 4907 |
| AMMORTAMENTO | 16547 | 16601 |
| ONERI FINANZIARI | 4358 | 6544 |
| IMPOSTE | 452 | |
| TOTALE | 39425 | 39076 |
| RISULTATO DI GESTIONE | (16150) | (25020) |
| CONTR. AVVIAMENTO: DELL'ANNO | 20641 | 22348 |
| Rettifiche di esercizi precedenti | | (991) |
| RISULTATO DI ESERCIZIO | 4491 | (3663) |

Nota: PERIODO DI CONTRIBUZIONE

| | INIZIO | FINE |
|---|---|---|
| Nave N. AFRICA | 6.12.89 | 5.12.94 |
| Nave N.EUROPA | 15.5.90 | 15.5.95 |
| Pertinenze N.AFRICA | | n. 1994 |
| Pertinenze N. EUROPA | | n. 1933 |

CONTRIBUTO ANNO DI AVVIAMENTO
Navi Nuova Africa, Nuova Europa
Piano consuntivo Sett. 90

| QUOTA AMMORTAMENTO | | |
|---|---|---|
| Nave | 12396 | 12435 |
| Pertinenze | 3888 | 3715 |
| **QUOTA INTERESSI** | | |
| su mutui | 11059 | 12699 |
| su breve | 3844 | 4222 |
| (Credito Navale) | (10546) | (10723) |
| | 20641 | 22348 |

MERCE/UR

ACQUISIZIONE DI NUOVO NAVIGLIO

In armonia con il piano di ristrutturazione sono entrate tutte in servizio le unità previste dalla I fase della Legge 856/86.

Le caratteristiche di queste nuove unità sono incentrate in particolare sul loro alto grado d'automazione con conseguente risparmio di armamento. Sono dotate di impianti di refrigerazione atti a rispondere alle esigenze dei traffici sia nel servizio con l'Australia che nella relazione con il Sud Africa.

INTERVENTO NELLA FASE TERRESTRE DEL CICLO INTERMODALE DA "PORTA A PORTA"

Nel corso del 1992, l'INTERLOGISTICA SPA, controllata dalla Società unitamente con l'Italia di Navigazione SPA, ha completato la messa a punto di tutte le funzioni logistiche inerenti il contratto, la manutenzione e la gestione operativa del parco integrato dei contenitori. Inoltre, alla stessa sono stati affidati i contratti per l'inoltro dei containers via terra "porta a porta" , sia con mezzi gommati che con mezzi intermodali ferrovia-strada, consentendo oltrechè significative economie gestionali anche una maggiore competitività sul mercato in termini di servizio al cliente.

Analogo discorso vale per la Società ITALMAR costituita nel 1991, che espleta attività di agenziamento per conto dell'ITALIA di Navigazione e del LLOYD TRIESTINO per tutto il territorio nazionale.

PREPENSIONAMENTI SUDDIVISI IN AMMINISTRATIVI E NAVIGANTI

Nel corso del 1992 la Società ha proseguito nella realizzazione del piano di riequilibrio della flotta e dell'organico, già avviato negli anni precedenti in base alla Legge 856/86.

Nel febbraio 1992 è stato infatti siglato con le OOSS un accordo che ha definito gli esuberi del personale e

le azioni da avviare, atte alla riduzione degli stessi.

In questo ambito si inquadra il ricorso ai benefici della legge 160/89 sul prepensionamento del personale navigante, che nel 1992 ha consentito di ridurre gli esuberi di 22 unità, completando così il piano di prepensionamento previsto per l'esercizio 1992.

Al 31.12.92 l'organico della Società risultava formato da 472 unità di cui 10 dirigenti, 160 amministrativi e 302 naviganti; di contro l'organico al 31.12.91 era costituito da 520 unità di cui 14 dirigenti, 169 amministrativi e 337 naviganti. La diminuzione complessiva è stata pertanto di 48 unità di cui 22 prepensionate.

Nel computo dei dipendenti complessivi deve essere aggiunto il personale estero pari a 69 unità al 31.12.92, contro le 74 unità al 31.12.91.

## INNOVAZIONE NELLE TECNICHE GESTIONALI E NELLA METODOLOGIA DI LAVORO

a) Organizzazione e sviluppo

I principali interventi sono avvenuti nella Direzione Commerciale, ma hanno interessato anche altre Direzioni. La Direzione Commerciale è stata profondamente modificata nella struttura passando da una divisione tra Europa ed Overseas ad una suddivisione per aree commerciali: Tale modifica ha comportato un radicale mutamento nell'organizzazione del lavoro. Da due poli serviti da staff centrali e che operavano senza il necessario

coordinamento, si è passati a settori di attività organizzati decentrati capaci quindi di risolvere autonomamente argomenti quali scali, pricing, budget, ecc., assicurando un controllo dell'attività in linea con il concetto del centro di profitto.

A livello aziendale le iniziative volte ad assicurare un adeguato piano di sviluppo delle risorse del potenziale umano comprendono.

- l'analisi e la valutazione delle posizioni dirigenziali e dei quadri, aggiornate alle più recenti modifiche organizzative.

- la valutazione del potenziale per i dirigenti, quadri e neolaureati.

Per quanto attiene al personale navigante, continua il progetto MBO (incentivazione) per le figure dei Comandanti e dei Direttori di macchina, al fine del raggiungimento degli obiettivi prefissati per una gestione proficua del mezzo nautico e degli equipaggi.

L'attività di formazione è stata pari a 1068 ore complessive per il personale amministrativo di sede, ed ha riguardato corsi tecnici legati all'inserimento di nuove procedure informatiche, e pari a 340 ore per il personale navigante, relative ad iniziative addestrative sull'antincendio e l'antinfortunistica. Infine, sono state effettuate circa 8.000 ore di addestramento su progetti IFAP-IRI e con finanziamento del Fondo Sociale

Europeo a favore di 11 allievi ufficiali a bordo delle navi societarie.

-Sviluppo sistema informativo aziendale

Sono stati realizzati i seguenti progetti per la implementazione del sistema informativo aziendale :*)

- è stato contestualmente realizzato il progetto che permette la sistematica acquisizione mediante supporto magnetico, dei dati relativi alle polizze di carico emesse dalla rete agenziale.
- è stata inoltre avviata la nuova procedura contabile di rendicontazione delle spese di approdo e di terminal daparte delle agenzie straniere con la definizione di una nuova modulistica speculare alle fasi del budget e del pre-consuntivo.
- la già operante automatica registrazione degli incassi, abbinata alla fase di accertamento, permette di disporre di evidenze analitiche dei noli da incassare per l'immediata azione di controllo e recupero crediti.

*)Sarà operativo dall'1.1.1993 il progetto TRADER/Operating budget che rende possibile l'acquisizione sistematica di informazioni pre-consuntive su telex di formato standard (chiamato TRADER) relative ai noli conseguiti e ai contenitori imbarcati da ciascuna agenzia entro 7 giorni dall'avvenuta operazione.

SOCIETA' ITALIA

Nel corso dell'anno, disattendendo le attese, l'economia mondiale non ha consolidato i sintomi di ripresa che si erano registrati alla fine del 1991.

Notevole l'influenza determinata dalla bufera valutaria che ha interessato i rapporti di cambio di tutte le monete mondiali, sfociato nei noti provvedimenti che hanno determinato l'uscita della lira dallo SME e il riallineamento del cambio con le principali valute estere, cambio che poi è stato lasciato fluttuare liberamente sul mercato, evento mai verificatosi nel passato anche remoto.

Se si osserva in particolare il rapporto con il dollaro USA, moneta principale per l'attività marittima essendo le tariffe espresse in tale valuta, paradossalmente si constata che nel periodo gennaio/settembre il dollaro ha manifestato una decisa flessione nei confronti della lira : contro un livello medio del 1991 di Lit. 1241.55, i primi nove mesi del 1992 hanno registrato un cambio medio di Lit. 1188 con punte minime intorno al Lit. 1060 ad inizio settembre. Nell'ultimo trimestre 1992, invece, l'accentuata dinamica ha evidenziato un sensibile incremento (+33%).

L'attività produttiva italiana nel 1992 è rimasta stazionaria sui livelli dell'anno precedente, deludendo le aspettative di ripresa.

L' indice della produttività industriale, elaborato a parità di giornate lavorative, si è attestato su valori simili a quelli già poco soddisfacenti, raggiunti nei corrispondenti

periodi del 91.

Il mantenimento in Germania di alti tassi di interesse in funzione sia antinflattiva sia per attirare i capitali necessari al rilancio della zona ex DDR e il tentativo della banca centrale italiana di evitare manovre speculative sulla lira, hanno comportato un aumento dei tassi di interesse praticati dal sistema bancario alla clientela.

Il tasso medio praticato, che all'inizio dell'anno era del 13.37% su base annua, è via via salito sino a raggiungere a fine settembre il 22,71%.

In questo quadro generale l'andamento del mercato marittimo nel settore di linea ha continuato a manifestare una estrema debolezza nel traffico non solo sul Nord America ma anche in settori che nel recente passato avevano costituito gli unici poli di sviluppo dei traffici quali le linee con l'Estremo Oriente. L'operatività nei porti nazionali è stata negativamente influenzata dalla conflittualità verificatasi nel porto di Genova che ha portato il Governo ad eliminare, con decreto legge 19/10/1992 n. 409, la riserva di manodopera a favore delle compagnie portuali prevista dall'articolo 110 del codice della Navigazione: numerosi scioperi hanno ritardato l'operatività delle navi nei porti di La Spezia e Savona, con qualche difficoltà in questi porti ad assorbire il traffico aggiuntivo.

L'andamento del mercato ha influito sui volumi trasportati nel 1992 con riduzioni, rispetto allo scorso anno, intorno al 10% dell'area del Nord America. L'elevata concorrenzialità e l'aumento dei costi di acquisizione e

traffico hanno determinato un ulteriore flessione dei noli espressi in dollari.

ACCORDI INTERARMATORIALI

Linea Nord America Atlantico

L'attività nel settore è stata svolta da parte della Società Italia nell'ambito di un accordo di interscambio spazio (slot charter) che aggrega le principali compagnie operanti sulla rotta: Evergreen (Taiwan), Sealand (USA), P&O Container Line (UK), Nedlloyd (Olanda). All'inizio del 1993 aggregherà anche il colosso danese Maersk. Sono state utilizzate le MMnn di proprietà C. Colombo e A. Vespucci della portata di 2100 Teus e due navi SeaLand di 3400 Teus di portata ciascuna.

Linea Sud America Atlantico

La Società opera nel settore nell'ambito dell'Accordo Medecs che ragruppa le compagnie Europee interessate alla relazione Mediterraneo Occidentale/Sud America Atlantico: Costa Container Line e Calmedia (Italia), CGM-Sud (Francia) Ybarra (Spagna). Italia di Navigazione utilizza la nave di proprietà S. Caboto che è stata affiancata nel corso del 1992, da tre unità di caratteristiche similari apportate dai partners.

LINEA NORD AMERICA ATLANTICO

ANDAMENTO ECONOMICO E COMMERCIALE DELLLA LINEA

La linea costituisce la maggiore attività per la Società Italia.

D'altra parte il mercato Nordamericano rappresenta lo sbocco principale dei prodotti italiani se si escludono i partners comunitari.

Nell'ambito della crisi che da tempo colpisce il settore - tutti gli operatori perdono sul Nord Atlantico - è da registrare in Mediterraneo il ritiro di tradizionali compagnie presenti da anni: dopo l'allontanamento negli scorsi anni della Costa Container Line, si è assistito al ritiro della Compagnia di bandiera francese CGM alla quale è seguita la spagnola CTE. Anche il potente gruppo orientale Evergreen ha sostanzialmente ridimensionato la propria presenza nel collegamento Mediterraneo Nord America. La Farrel Line (Usa) mantiene l'attività solo grazie ai sussidi governativi assicuratigli dalla gestione di una linea strategica per il governo.

Nonostante la riduzione della presenza sul mercato di alcuni operatori, come sopra evidenziato, permane una forte eccedenza di stiva in quanto operatori stranieri transitanti nel Mediterraneo Occidentale nei loro collegamenti con gli Usa , approfittano del mercato italiano - che rappresenta il maggior punto di entrata/uscita di merce dell'area - per completare il loro carico in ciò favorito da bassi costi di gestione delle navi e della massima libertà operativa. Si

cita ad esempio la Croatia Line (ex Jugoslava), la National Shipping Company of Saudi Arabia e la UASC che hanno ampiamente riempito i vuoti causati dai ritiri di altri vettori.

A questo si aggiunge la concorrenzialità delle deviazioni dei carichi originanti in Nord Italia verso i porti del Nord Europa, in questo facilitata dalla ricerca di traffico marginale da parte delle Compagnie colà operanti e dalla alta operatività dei porti nordeuropei. In un recente "simposium" sono state evidenziate ulteriori cause di dirottamento: la barriera dei controlli doganali in Italia e la memoria storica degli scioperi e della bassa produttività che declassa i porti italiani.

Anche per il 1992 si deve ripetere quanto già segnalato per il 1991 la lenta erosione dei noli tariffari. Per dare un'idea dell'ulteriore indebolimento dei livelli tariffari si indicano di seguito i dati ricavati dalle statistiche conferenziali westbound riferiti a tutte le compagnie operanti:

NOLO MEDIO A TEU

| | Da Italia | Da Francia | Da Spagna |
|---|---|---|---|
| 1991 | 1487 | 1330 | 1657 |
| Gennaio 1992 | 1415 | 1295 | 1693 |
| Luglio 1992 | 1378 | 1214 | 1500 |

a questo si aggiunge l'effetto della variazione del cambio lira/$ che ha ulteriormente accentuato l'erosione dei ricavi a parità di quantità trasportata, nei primi nove mesi dell'anno.

Per contro si è mantenuta inalterata la tendenza all'aumento dei costi operativi. Si citano, ad esempio, le tariffe degli autotrasportatori italiani che sono aumentate da aprile del 4%; il rinnovo del contratto con gli stivatori operanti nei porti della costa est USA (ILA) che prevede un incremento nei costi imbarco/sbarco tra il 4% e il 5%.

L'effetto combinato dei fattori sinteticamente sopra esposti, ha accentuato la divaricazione tra costi e ricavi nonostante tutti gli accorgimenti posti in essere dalla Società, in primo luogo gli accordi di "rationalization" raggiunti con le altre principali compagnie operanti nel settore.

L'attività nel settore è stata svolta nell'ambito di un accordo di interscambio (slot charter) che aggrega Evergreen (Taiwan), Sealand (USA) P&O Container Line (UK), Nedlloyd (Olanda).

Sono state utilizzate le Mn Colombo/Vespucci di proprietà e due navi Sealand da 3400 Teus di portata ciascuna.

Il consuntivo del conto economico 1992, riportato nella scheda che segue, è posto a confronto con quello indicato nell'aggiornamento al piano di ristrutturazione dei servizi nel settembre 1990

SOCIETA': ITALIA DI NAVIGAZIONE
LINEA: MEDITERRANEO-NORD AMERICA ATLANTICO
NAVI DI PROPRIETA'UTIL.: C. COLOMBO- A. VESPUCCI
MODO DI TRASPORTO FULL CONTAINER

INTERSCAMBIO E PRINCIPALI PRODOTTI MERCEOLOGICI

ESPORTAZIONE Piastrelle,vino,alimentari,marmi

IMPORTAZIONE Carta da macero, cellulosa/legname, semi,metalli

CAPACITA' OFFERTA ED UTILIZZO CONSEGUITO

STIVA OFFERTA: TEUS 53489

UTILIZZO 74%

| | PIANO AGG.SET.90 | CONSUNTIVO 92 |
|---|---|---|
| A- DATI DI TRAFFICO | | |
| Nr. viaggi | 49.00 | 41.26 |
| Teus | 47750 | 39447 |
| B-CONTI ECONOMICI | | |
| Cambio Lit/$USA | 1290 | 1232.26 |
| 1) RICAVI LORDI | 105404 | 90432 |
| 2) COSTI | | |
| 2.1 Spese acquisizione/traff | 60370 | 55511 |
| 2.2 Costi diretti navigazione | 29204 | 38479 |
| 2.3 Costi organizzazione | 12039 | 9518 |
| 2.4 Ammortamenti | 21022 | 20683 |
| 2.5 Oneri finanziari netti | 8233 | 7209 |
| 2.6 Imposte | | |
| 2.7 Altre partite diverse | | +1669 |
| | 130868 | 129731 |
| 3) RISULTATO DI GESTIONE | -25464 | -39299 |
| 4) CONTRIBUTI ALLE LINEE | | |
| 4.1 Contributi legge 856/86 | 28132 | 26618 |
| 5)RISULTATO DI ESERCIZIO | 2668 | -12681 |
| CONTRIBUTO ANNUO DI AVVIAMENTO (LMIL) | | |
| - AMMORTAMENTO INVESTIMENTO | | |
| Nave | 12614 | 12611 |
| Pertinenze | 7527 | 7130 |
| | a 20141 | a 19741 |
| - INTERESSI INVESTIMENTO | | |
| su mutui | 12211 + | 13800 + |
| su breve | 4680 + | 5433 + |
| contributi credito navale | 8900 - | 12356 - |
| | b 7991 | b 6877 |
| | (a+b) 28132 | (a+b) 26618 |

PERIODI DI CONTRIBUTO : Colombo/Vespucci 01.01.92/31.12.92 gg366

MERCE2/ur

LINEA SUD AMERICA ATLANTICO

La Società opera nel settore nell'ambito dell'accordo MEDECS che raggruppa le compagnie europee interessate alla relazione Mediterraneo Occidentale/Sud America Atlantico.

Viene utilizzata la Mn Caboto di recente costruzione che risponde alle esigenze della clientela.

Recenti accordi prevedono una più intensa collaborazione tra le Compagnie dell'intesa (Italia di Navigazione, CCL, Calmedia, Seas, Ybarra) che tende a consolidare la presenza del "joint" nell'area.

L'andamento dei traffici si può considerare soddisfacente anche per l'attenuarsi delle tensioni politico/economiche che avevano interessato nel recente passato i due principali paesi sudamericani (Argentina, Brasile).

L'aggiornamento del piano del settembre 1990 prevedeva per il 1992 sulla linea SAT l'effettuazione di 59 viaggi su base annua in quanto in quel tempo nel Medecs erano inserite due compagnie brasiliane e una argentina che, a seguito di vicissitudini interne, si sono dimesse lo scorso anno.

Nonostante ciò il traffico conseguito dalla società è passato da una previsione di 5059 Teus a 7064 attuali.

L'effetto cambio lira/dollaro nei primi nove mesi dell'anno e l'incremento delle tariffe portuali sudamericane

per adeguarle all'andamento dell'inflazione in atto in quei paesi, che nonostante le drastiche misure adottate rimane ad un livello elevato, ha eroso il differenziale ricavi/costi.

Il mercato, nel suo complesso, ha registrato un soddisfacente incremento che si dovrebbe consolidare nel prossimo futuro.

I dati economici di dettaglio sono riportati nella scheda che segue.

ESERCIZIO 1992

SOCIETA' ITALIA DI NAVIGAZIONE
LINEA MEDITERRANEO - SUD AMERICA ATLANTICO
NAVI SI PROPRIETA' UTILIZZ. S. CABOTO

INTERSCAMBIO E PRINCIPALI VOCI MERCEOLOGICHE:
Esportazione Macchinario, lavori in ferro/acciaio, veicoli
Importazione Caffè, carta, carni, alimentari, prod. congelati

MODO DI TRASPORTO: FULL CONTAINERS

CAPACITA' OFFERTA E UTILIZZO CONSEGUITO
Stiva offerta: TEUS_8688 utilizzo: 81%

| | PIANO AGG. SETT.90 | CONSUNTIVO 92 |
|---|---|---|
| A - DATI DI TRAFFICO | | |
| Nr. viaggi | 59.00 | 37.18 |
| Teus | 5059 | 7064 |
| B - CONTI ECONOMICI (L.MIL) | | |
| Cambio 1$ = 1Lit | 1290.00 | 1232.26 |
| 1) RICAVI LORDI | 22307 | 25695 |
| 2) COSTI | | |
| 2.1 Spese di acquisiz/traffico | 5668 | 9950 |
| 2.2 Costi diretti navigaz. | 11178 | 13163 |
| 2.3 Costi di organizzazione | 2945 | 2427 |
| 2.4 Ammortamenti | 6047 | 6615 |
| 2.5 Oneri finanziari netti | 3151 | 4155 |
| 2.6 Imposte | | |
| 2.7 Altre partite diverse | | + 590 |
| | 28989 | 35720 |
| 3) RISULTATO DI GESTIONE | - 6682 | -10025 |
| 4) CONTRIBUTI ALLE LINEE | | |
| 4.1 Contributi legge 856/86 | 9040 | 10335 |
| 5) RISULTATO DI ESERCIZIO | 2358 | 310 |
| CONTRIBUTO ANNUO DI AVVIAMENTO (L. MIL.) | | |
| - AMMORTAMENTO INVESTIMENTO | | |
| Nave | 4229 | 4209 |
| Pertinenze | 1699 | 2057 |
| | a 5928 | a 6266 |
| - INTERESSI INVESTIMENTO | | |
| Su mutui | 4542 + | 5304 + |
| Su breve | 1657 + | 2052 + |
| Contributi credito navale | 3087 - | 3087 - |
| | b 3142 | b 4769 |
| (a+b) | 9040 | (a+b) 10335 |

PERIODO DI CONTRIBUTO: S. Caboto : 01.01.92/31.12.92 gg. 366

MERCE3/ur

INTERVENTO NELLA FASE TERRESTRE DEL CICLO INTERMODALE "DA PORTA A PORTA

Come in precedenza segnalato la "Interlogistica", costituita dalle due società di linea internazionali del Gruppo Finmare (Italia Lloyd Triestino) ha assunto tutte le funzioni "logistiche" inerenti al controllo, manutenzione e gestione del parco contenitori.

E' stato così realizzato uno degli obiettivi contenuti nel programma di riassetto dei servizi merci di linea.

ALLINEAMENTO AGLI STANDARS OCCUPAZIONALI PROPRI DEGLI ARMAMENTI PIU' AVANZATI

La Società Italia ha terminato, per quanto riguarda il personale amministrativo, il programma di prepensionamenti a suo tempo stabilito.

Per il personale navigante, si è proceduto, sulla base del piano numerico approvato, a prepensionare quelle persone che nel frattempo maturavano i requisiti previsti dalla legge.

Le uscite dai ruoli sociali, a questo titolo, nel corso del 1992 sono state le seguenti:

| | | |
|---|---|---|
| STATO MAGGIORE | Macchina | 1 |
| SOTTUFF./COMUNI | Macchina | 8 |
| | Coperta | 5 |
| | | 14 |

PROCESSO PERMANENTE E SISTEMATICO DI INNOVAZIONE NELLE TECNICHE GESTIONALI E SULLA METODOLOGIA DI LAVORO

La Società ha completato il riordino della propria rete agenziale e può ora disporre sui principali mercati di interesse dell'azienda di un network diretto rappresentato da Italmar quale Agente Generale in Italia (in compartecipazione con la Consorella Lloyd Triestino), Saemar Agente Generale per la Spagna e Italian Line - Branch Office - negli Stati Uniti dal quale dipendono le Subagenzie regionali, e l'Italmar S.A. in Brasile.

E' continuata anche per l'anno 1992 l'attività di formazione del personale navigante con particolare riferimento alla sicurezza della navigazione, con corsi antincendio o corsi sanitari.

Inoltre , in funzione della gestione delle navi a tecnologia avanzata, è stato portato a termine il programma di formazione conseguente alla nuova organizzazione del lavoro a bordo, realizzando, per il personale di Stato Maggiore Navigante un corso di navigazione integrata.

Per il personale amministrativo durante il corso dell'anno si è svolto un corso di formazione per Dirigenti orientato alla gestione per obiettivi ed alla valutazione del personale. Sono stati svolti corsi di software di base, software operativo e corsi di inglese. Inoltre, presso IFAP, è stato effettuato un corso di gestione della formazione del personale per quadri dell'area del personale.

Scopo dell'attività formativa è stato quello di

garantire una professionalità tale da rendere più efficiente e produttiva l'attività aziendale in sintonia con l'evoluzione delle metodologie di lavoro sia per il personale dirigente che per il personale amministrativo.

SOCIETA' ADRIATICA

Linea Mediterraneo-Orientale

A partire dall'1.1.1992 la linea e la relativa contribuzione è stata sospesa fino al 30 settembre (D.I. del 31.3.92 e successive integrazioni) in vista di una verifica delle condizioni di mercato.

Tenuto conto dell'andamento del mercato e del livello dei noli nonchè degli incrementi dei costi portuali e di esercizio, legati a fattori inflattivi e confermata la permanenza degli elementi negativi che impediscono il raggiungimento dell'equilibrio economico della linea Mediterraneo Orientale alla fine del quinquennio di intervento del sostegno dello Stato l'esercizio è stato definitivamente soppresso con il D.I. 9.10.92.

II FASE

Com'è noto la legge 856/86 aveva previsto un programma di ristrutturazione e sostegno finanziario da parte dello Stato per i servizi di trasporto merci di linea. L'eventualità che il sostegno potesse essere considerato come aiuto alla costruzione navale è stato preso in esame da parte della Commissione della CEE e sulla base delle osservazioni di questa venne adottato il testo legislativo n. 383/90 che elimina il riferimento al costo della costruzione e conferma il contributo in questione come sostegno alla gestione dei servizi richiesti

dall'Amministrazione, contributo riconosciuto compatibile con gli orientamenti comunitari riguardanti la concorrenza e gli aiuti di Stato.

Il carattere di indispensabilità delle linee conseguente a scelte politico-strategiche è stato dichiarato di concerto nel D.I. 29.5.92 tenuto conto soprattutto delle esigenze di assicurare continuità ai relativi servizi.

La natura, la decorrenza e l'ammontare del contributo per il completamento del programma hanno posto una serie di interrogativi che sono sfociati in una specifica richiesta di parere al Consiglio di Stato.*)

La legge 383/90 è stata oggetto di denuncie e ricorsi tant'è che su esplicita denuncia l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha ravvisato l'esigenza di segnalare ai sensi dell'art. 21 della legge 287/90 la distorsione della concorrenza a sua valutazione ingiustificata derivante dalle concessione dei fondi previsti dalla legge 383/90.*)

*) In presenza delle controversie in atto e al fine di conseguire la certezza del diritto si è resa necessaria l'adozione di un provvedimento di urgenza quale il DL. 20.5.93 n.149 convertito nella legge 237 del 19.7.93 che all'art.11 stabilisce in attesa della revisione del programma di ristrutturazione dei servizi stabiliti la corresponsione del contributo a partire dal 1991 alla sola condizione dell'espletamento dei servizi anche se esercitati con navi non di proprietà e che mantengono fino alla citata revisione il carattere di indispensabilità per l'economia nazionale.

SOCIETA' LLOYD TRIESTINO

ACCORDI INTERARMATORIALI

LINEA MEDITERRANEO - ESTREMO ORIENTE (MAFECS)

Il Lloyd Triestino ha iniziato a servire la rotta per l'estremo oriente nel 1880.

In seguito all'avvento della containerizzazione, il Lloyd Triestino ha fondato insieme ad altre compagnie, tra cui la Nippon Yusen Kaisha e Mitsui O.S.K. Linee giapponesi, il servizio MAFECS (Mediterranean and for east container service) servizio che continuerà con soli tre operatori. Il servizio ha impiegato nel 1992 9 navi di capacità compresa tra i 1.990 e i 2.000 TEU, 4 delle quali sono conferite da NYK, 2 dal Lloyd Triestino (m/n Genova, m/n Trieste), 2 dalla MOL e 1 noleggiata dal Consorzio.*)
Vengono offerte agli esportatori ed importatori, partenze

*) Il 15/04/93 il Lloyd Triestino ha conferito nel MAFECS la m/n Nuova Trieste di circa 3.000 TEU. La seconda unità gemella sarà disponibile a fine anno.)

settimanali a giorno fisso nei seguenti porti :

- in Mediterraneo : Barcellona, Fos, La Spezia, Trieste e Pireo

- in Estremo Oriente: Singapore, Hong Kong, Keelung, Tokyo, Nagoya e Kobe.

Altre aree di traffico non servite direttamente, sono collegate via feeder con operazioni di trasbordo:

- in Mediterraneo : Beirut, Izmir, e Tunisi

- in Estremo Oriente : Bangkok, DJakarta, porti della Malesia, della Cina e della costa orientale indiana.

Nel 1992 il servizio MAFECS ha trasportato complessivamente 151.000 TEU, pari al 25% di tutto il traffico containerizzato fra il Mediterraneo e l'Estremo Oriente.

Il trasportato della Società si è attestato sui 55.000 TEU, pari al 25% di tutto il traffico containerizzato fra il Mediterraneo e l'Estremo Oriente.

Limitamente al traffico italiano, il Lloyd Triestino ha controllato nel 1992 la quota dell'11% in esportazione e del 10% in importazione.

ANDAMENTO ECONOMICO-COMMERCIALE

ESTREMO ORIENTE-GIAPPONE

Fin dagli inizi degli anni '70, il mercato dell'Estremo Oriente ha rappresentato un'area di grosso interesse commerciale e strategico per il nostro Paese. Le previsioni di crescita dell' economia nei vari Paesi dell'Estremo Oriente si sono puntualmente avverate con eccezionali tassi di sviluppo dando luogo ad uno dei più

importanti mutamenti strutturali del commercio mondiale verificatosi nell'ultimo quarto di secolo.

E' risultata perciò chiara la necessità per l'economia italiana di poter disporre di collegamenti regolari via mare tra il Mediterraneo e l'Estremo Oriente. Tali collegamenti si sono sviluppati in forte concorrenza con quelli del Nord Europa con modalità e frequenze sempre più rispondenti alle esigenze di mercato, richiedendo adeguati investimenti a sostegno del necessario aggiornamento tecnologico.

L' interscambio commerciale Estremo Oriente/Europa, è stato nel 1992 di 3,5 milioni di teu, che rappresenta il 14% del traffico containerizzato mondiale.

Le previsioni di crescita in questo settore di traffico fino al 1995 presentano valori molto interessanti pari al 7% in uscita e 6% in ritorno, ancora fra i più alti se confrontati con le rimanenti aree commerciali mondiali.

Alla base di tale situazione si pongono le economie in forte sviluppo di numerosi Paesi dell'area ; a conferma di ciò si riportano di seguito alcuni indicatori significativi relativi alle previsioni di crescita media, nel periodo 1992-1996, nei paesi interessati sia direttamente che indirettamente ai traffici serviti dal MAFECS.

| PAESE | TASSO MEDIO CRESCITA PIL | PIL 1992 (MILIARDI USD) | POPOLAZ. (MIL) |
|---|---|---|---|
| INDONESIA | + 6,3% | 113 | 187 |
| CINA | + 9,6% | 403 | 1.174 |
| MALAYSIA | + 8,2% | 52 | 19 |
| THAILANDIA | + 6% | 97 | 58 |
| SINGAPORE | + 5% | 42 | 3 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| COREA | + 5,5% | 278 | 44 |
| TAIWAN | + 5% | 184 | 21 |
| GIAPPONE | + 4% | 3053 | 125 |

Altri Paesi, quali Vietnam e Cambogia, si apprestano secondo le previsioni più attendibili, a partecipare a questo sviluppo commerciale ed in effetti notevoli investimenti stranieri, in particolare giapponesi, stanno confermando queste aspettative.

MEDITERRANEO - ITALIA

Il traffico containerizzato via porti Mediterranei, da/per l'Estremo Oriente è stato nel 1992 di 592.000 TEU pari al 17,6% del totale Estremo Oriente/Europa. Questo dato esclude tutto il traffico che, pur destinato od originato dall'Europa meridionale, non transita però dai porti del Mediterraneo (Austria, Sud Germania, Svizzera). Infatti grossi quantitativi, valutati intorno ai 3500 TEU/anno, specialmente per le note carenze dei porti italiani e per la cronica inefficenza dei trasporti intermodali (treno + camion), vengono deviati via porti del Nord Europa da aree che geograficamente sono più vicine al bacino del Mediterraneo (Austria, Sud Germania, Svizzera).

Questa tendenza, se non contrastata rapidamente, sia tramite servizi di linea regolari e frequenti (a cui il Lloyd Triestino contribuisce in maniera importante) sia con un sistema portuale intermodale efficiente, contribuirà a far diventare l'area del Mediterraneo, e l'Italia in particolare, sempre più dipendente dai servizi marittimi

Nord Europei, con conseguente indebolimento sia dell'attività commerciale via porti italiani che della concorrenzialità degli esportatori italiani rispetto agli operatori Nord Europei.

Il traffico Mediterraneo ha due bacini ben distinti;

I) Mediterraneo Occidentale (Italia, Francia, Svizzera, Sud Germania e Austria).

Nel 1992 il traffico si è mantenuto su livelli conservativi: sono stati trasportati 217.000 TEU in esportazione e 269.000 TEU in importazione. In tale area l'Italia rappresenta il mercato più importante in assoluto con un interscambio di circa 271.000 TEU. La difesa di tale posizione predominante non può in ogni caso prescidere dal mantenimento e potenziamento degli attuali servizi (MAFECS compreso) che dovranno adeguare la loro offerta non solo nei termini di capacità di stiva, ma anche di ottimizzazione della resa del cliente.

La previsione di crescita media fino al 1995 è di circa il 3% su base annua.

Le tipologie merceologiche sono assai varie. All'importazione esse comprendono tra le altre apparecchiature audio-video, tessili, prodotti alimentari, gomma, motociclette e biciclette, mobili, materiale elettronico, pelli lavorate e giocattoli; per l'esportazione, elettrodomestici, mobili, prodotti chimici, marmi, piastrelle, alimentari, macchinari.

II) Mediterraneo Orientale (Turchia, Grecia, Libano, Siria,

Egitto

La produzione di detta area si è attestata sui volumi acquisiti nell'anno passato, che si cifrano in 29.000 Teu all'esportazione e 40.000 Teu all'importazione.

La crescita media fino al 1995 è prevista intorno al 7% circa.

Le tipologie merceologiche sono più o meno le stesse del Mediterraneo Occidentale.

DATI STATISTICI ED ECONOMICI

Come si evince dai dati sotto riportati, nonostante la sfavorevole congiuntura 1992 nelle due aree geografiche servite (Europa/Giappone), il Lloyd Triestino è riuscito ad effettuare un significativo recupero all'interno del consorzio stesso migliorando di circa 3 punti la quota di traffico del precedente anno.

| | 1991 Consuntivo | 1992 Consuntivo | Var.% | 1992 Piano |
|---|---|---|---|---|
| Stiva offerta L.T. | 57.308 | 67.297 | +17% | 73.76 |
| Trasportato L.T. | 50.648 | 57.020 | +13% | 68.83 |
| Trsport NYK-MOL | 98.000 | 96.000 | -2% | NON D |
| Indice del trasportato: | | | | |
| - LLOYD TS | 34 | 37 | | |
| - NYK-MOL | 66 | 63 | | |
| | 100 | 100 | | |

Per quanto riguarda il risultato di gestione, dal confronto con il Piano, si evidenzia un miglioramento di mil. 7.588 così derivato:

- introiti netti: diminiuscono di mil. 28.373 per minor offerta di stiva e minori acquisizioni causate dal negativo trend del mercato giapponese;
- costi d'esercizio, struttura e finanziari: si riducono invece, di mil. 35.961, di cui mil. 15.234 per minori ammortamenti, derivanti essenzialmente da un minore prezzo d'acquisto delle 2 unità, reperite sul mercato dell'usato, da adibire al Servizio.

Il contributo di avviamento Legge 383/90, assegnato alla linea e ripartito in proporzione al disavanzo gestionale denunciato con la Consorella Italia di Navigazione per i servizi oggetto delle legge, si cifra in mil.28.380.

Il risultato di esercizio consuntivo evidenzia una perdita di mil. 3.631 a fronte di perdite per mil. 5.512 preventivati nel Piano con un miglioramento di mil.1.881.

SOCIETA': LLOYD TRIESTINO

LINEA: MEDITERRANEO ESTREMO ORIENTE (MAFECS)

NAVI UTILIZZATE: 2 NAVI LLOYD TS. (TRIESTE E GENOVA) E 7 UNITA' ARMATORI GIAPPONESI

ATTIVITA' ANNO 1992: N.RO VIAGGI 51,6

INTERSCAMBIO E PRINCIPALI PRODOTTI MERCEOLOGICI

ESPORTAZIONE: Prodotti chimici, macchinario, piastrelle marmo, elettrodomestici, mobilio

IMPORTAZIONE: Materiale elettrico/elettronico, tessuti/vestiario, gomma, macchinari diversi

CAPACITA' OFFERTA ED UTILIZZO STIMATO

STIVA OFFERTA: TEUS 67,297

UTILIZZO STIMATO: % 84,73%

| RISULTATI ECONOMICI ESERCIZIO 1992 | Consuntivo 1992 | Piano II fase |
|---|---|---|
| Cambio Lit/$USA | 1233 | 1180 |
| INTROITI LORDI | 134,661 | 178,878 |
| SPESE DI ACQUISIZ. E TRAFFICO | 72,002 | 87,846 |
| INTROITI NETTI | 62,659 | 91,032 |
| SPESE DI ESERCIZIO | 57,707 | 79,141 |
| COSTO DI ORGANIZZAZIONE | 9,074 | 11,704 |
| AMMORTAMENTO | 11,090 | 26,328 |
| ONERI FINANZIARI | 16,795 | 13,458 |
| IMPOSTE | | |
| TOTALE | 94,670 | 130,631 |
| RISULTATO DI GESTIONE | (32.011) | (39,599) |
| CONTR. AVVIAMENTO LG. 383/90 | 28,380 | 34,087 |
| RISULTATO DI ESERCIZIO | (3.631) | (5,512) |

MERCE4/UR

SOCIETA' ITALIA

Per quanto riguarda la seconda fase del piano di ristrutturazione , alla quale sono interessate le linee del Nord e Sud Pacifico, si ricorda che gli interventi sono regolati dalla legge 383/90.

Tali interventi sono stati oggetto di denuncia all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato da parte di armatori privati. L'antitrust non ha ravvisato la necessità di avviare una procedura istruttoria ma ha ritenuto di raccomandare al Parlamento ed al Governo la riconsiderazione dell'intero quadro potenzialmente distorsivi della concorrenza.

Analogamente l'armatore D'Amico ha presentato al TAR del Lazio istanza di annullamento del Decreto Interministeriale del 29.5.1992 e quindi della corresponsione del contributi ex lege 383/90.

Durante il 1992, sulla linea N.America/Pacifico sono state utilizzate le unità: " D'ALBERTIS" e " DA MOSTO A." (unità noleggiate) rispettivamente fino al 9.3 e 24.3, a prosecuzione di viaggi iniziati l'anno precedente; "AQUITANIA" dal 26.2 al 17.7; "BIRGIT NABER" (unità noleggiata) dal 16.3 al 31.12; "CALIFORNIA" (acquistata usata) dal 6.7 al 31.12.

Sulla linea S.AMERICA/PACIFICO sono state impiegate le unità "WADAI" (prese a noleggio armata ed equipaggiata) dal 10.2.92 al 23.7.92 ed "AQUITANIA" (di proprietà) dal 22.7.92.

ACCORDI INTERARMATORIALI

LINEA NORD AMERICA PACIFICO

La Società Italia aveva operato a lungo in collaborazione con la Compagnia d'Amico. Cessato consensualmente l'accordo le due Società decidevano consensualmente di proseguire l'attività con servizi indipendenti a partire dal secondo trimestre del 1992.

E' da rilevare che su questa relazione non sono presenti con servizi di trasporto esclusivamente via acqua i grossi armamenti internazionali, ad eccezione della israeliana ZIM che limita peraltro la propria attività alla sola California.

Tuttavia partecipano pesantemente alle acquisizioni i Grandi Gruppi attraverso i loro capillari servizi di "feederaggio" nord-sud collegati a servizi base giromondo o assimilati che hanno i punti nodali di trasbordo ad Algeciras (nel prossimo futuro a Malta) nel Mediterraneo, nella zona Caraibica in Centro America e a Singapore in Oriente.

Il servizio indipendente svolto dalle due compagnie nel corso del 1992, non ha risposto alle attese pur in presenza di congiuntura favorevole dei traffici.

Per tale ragione e per far fronte all'aggressività degli altri vettori e per meglio rispondere ai bisogni della clientela che richiede:

- regolarità, buona frequenza e resa veloce del servizio
- disponibilità di equipment specializzato

- puntualità nel posizionare i contenitori vuoti al riempimento
- rapidità nell'effettuazione della consegna
- struttura agenziale efficiente, competente e collaboratrice

Le due compagnie italiane hanno deciso recentemente di riprendere la collaborazione dando luogo ad un accordo denominato Med-Pacific Express allo scopo di offrire un servizio celere tutto contenitori a partire dal secondo semestre 93.

## ANDAMENTO ECONOMICO COMMERCIALE

### LINEA NORD PACIFICO

Il collegamento con la costa ovest del continente nordamericano interessa i porti degli Stati Uniti e Canada Pacifico.

Il mercato della costa del Pacifico del continente Nord Americano è stato interessato negli ultimi anni da un intenso sviluppo economico con conseguente spostamento del baricentro produttivo verso occidente. Ha assunto sempre maggiore rilevanza il fenomeno dell'integrazione regionale: infatti sono state concluse le trattative per estendere al Messico l'accordo di libero scambio che lega dal 1989 Stati Uniti e Canada. Le iniziative regionali pur determinando in generale effetti distorsivi dei flussi commerciali costituiscono uno stimolo all'economia locale creando nuove opportunità per gli operatori italiani che già da tempo sono presenti nell'area.

Per quanto riguarda in particolare le merci originanti/destinate al Mediterraneo, si osserva che il mercato italiano rappresenta il principale punto di riferimento sia all'esportazione che all'importazione dell'intera zona.

Una conferma di questa situazione si rileva dalle statistiche del Jurnal of Commerce che indica, per il 1991, le seguenti quantità riferite alle varie merceologie considerate "carico generale" escludendo, quindi, quelle tipologie che sono normalmente acquisizione delle navi bulk e tankers:

| | | TONN. |
|---|---|---|
| Traffico Westbound - Da | Italia | 217.817 |
| | Francia | 15.054 |
| | Spagna | 66.663 |
| | Med.Orient. | 14.986 |
| | | 368.520 |
| Traffico Eastbound - Per | Italia | 152.689 |
| | Francia | 13.534 |
| | Spagna | 57.877 |
| | Med. Orient. | 19.006 |
| | | 243.106 |

Ne consegue che tutti gli armamenti operanti su scala globale (tutti di bandiera estera) sono interessati al mercato internazionale, maggiore fonte di traffico nel Mediterraneo.

Tale concorrenza dipende anche dalla presenza di armatori extracomunitari che, per gli oggettivi minori costi di gestione delle loro navi, nonchè per contributi spesso erogati dai Paesi di appartenenza, sono riusciti ad organizzare servizi di trasporto di straordinaria efficienza.

Anche in questo settore esistono consistenti deviazioni di traffico sui porti del Nord Europa.

Nel recente passato si è osservato un costante adeguamento dei servizi alle richieste del mercato. Questo ha causato, da parte degli armamenti concorrenti, una trasformazione dell'impostazione generale dei collegamenti attraverso l'introduzione di migliori caratteristiche (maggiori dimensioni, specializzazione, riduzione del

transit time, integrazione logistica con i servizi terrestri).

Questa tendenza ha comportato una più spinta specializzazione per cui si sono creati due distinti tipi di vettori: quelli dediti ai traffici containerizzati e quelli per trasporti di grandi quantità di prodotti forestali dominanti nella tratta eastbound.

In questa direzione si è orientata la società Italia avviando un radicale rinnovamento del servizio Mediterraneo/Nord America Pacifico, ora totalmente containerizzato, tale da garantire rese veloci e puntuali sui principali porti di quella rotta come richiesto dagli operatori economici nazionali.

Si allega scheda relativa al conto economico per il 1992, posto a confronto con il piano II^ fase (giugno 91).

ESERCIZIO 1992

| | |
|---|---|
| SOCIETA' | ITALIA DI NAVIGAZIONE |
| LINEA | MEDITERRANEO - NORD AMERICA PACIFICO |
| NAVI SI PROPRIETA' UTILIZZ. | D'ALBERTIS- DA MOSTO (1° trim)- CALIFORNIA-B.NABER |

INTERSCAMBIO E PRINCIPALI VOCI MERCEOLOGICHE:

| | |
|---|---|
| Esportazione | piastrelle, marmo, vino |
| Importazione | cellulosa/legname, frutta secca |

MODO DI TRASPORTO: CONTAINERS/BULK

CAPACITA' OFFERTA E UTILIZZO CONSEGUITO

Stiva offerta: Ton. 19041 TEUS 18113 utilizzo: Ton 91% Teu 83%

**********

| | PIANO AGG. GIU.91 | CONSUNTIVO 92 |
|---|---|---|
| A - DATI DI TRAFFICO | | |
| Nr. viaggi | 18.00 | 14.10 |
| Teus | 17000 | 14982 |
| Tonnellate BB | | 17418 |
| B - CONTI ECONOMICI (L.MIL) | | |
| Cambio 1$ = 1Lit | 1250.00 | 1232.26 |
| 1) RICAVI LORDI | 50656 | 40826 |
| 2) COSTI | | |
| 2.1 Spese di acquisiz/traffico | 24963 | 25990 |
| 2.2 Costi diretti navigaz. | 24110 | 23509 |
| 2.3 Costi di organizzazione | 2945 | 6623 |
| 2.4 Ammortamenti | 6047 | 4666 |
| 2.5 Oneri finanziari netti | 3151 | 5374 |
| 2.6 Imposte | | |
| 2.7 Altre partite diverse | | + 585 |
| | 69125 | 65577 |
| 3) RISULTATO DI GESTIONE | - 18469 | -24751 |
| 4) CONTRIBUTI ALLE LINEE | | |
| 4.1 Contributi legge 856/86 | | |
| 4.2 Contributi legge 383/90 | 15897 | 21941 |
| 5) RISULTATO DI ESERCIZIO | -2572 | -2810 |
| CONTRIBUTO ALLA LINEA (LMIL) | 15897 | 21941 |

ACCORDI INTERARMATORIALI

Nel corso del 1992 la Società ha continuato l'attività nel settore nell'ambito dell'accordo MEDISPAC che interessa le seguenti compagnie:

-ITALIA NAVIGAZIONE (Italia)

-LAURO LINES (Italia)

-COMPAGNIE GENERAL MARITIME (Francia)

-COMPANIA TRASATLANTICA ESPANOLA (Spagna)

- CONSORCIO NAVIERO PERUANO (Perù)

-EMPRESA MARITIMA (Cile)

-LINEAS NAVIERAS BOLIVIANAS (Bolivia)

-TRANSPORTES NAVIERO ECUATORIANOS (Ecuador)

Il servizio è stato svolto utilizzando 5 navi base, tra le quali l'Aquitania, unica unità di bandiera italiana.

ANDAMENTO ECONOMICO-COMMERCIALE

LINEA SUD PACIFICO

Il settore del Sud Pacifico, che interessa cinque nazioni (Colombia, Ecuador, Perù, Cile, Bolivia), rappresenta un importante mercato di sbocco e di approvigionamento per l'industria nazionale.

La forte presenza di comunità italiane in quei Paesi, garantisce l'assorbimento di prodotti italiani e uno stretto legame tra le economie nazionali. Inoltre la disponibilità di prodotti di base (metalli, fertilizzanti naturali,

prodotti agricoli) costituisce un importante fonte per la nostra industria di trasformazione.

Nel recente passato i Paesi latinoamericani sono stati interessati da profondi turbamenti politico/economici che hanno causato negative ripercussioni sulle loro economie. Tuttavia il potenziale economico di cui dispongono costituisce una aspettativa di notevole sviluppo: i recenti provvedimenti messi in atto da alcuni di quei governi hanno confermato tali apettative facendo già emergere, in presenza di appropriati interventi, positive situazioni di ripresa.

Il movimento commerciale di andata è costituito principalmente da merci varie in quanto i Paesi di destino non sono ancora sufficientemente industrializzati e ricorrono, pertanto in modo massiccio ai prodotti finiti provenienti dall'estero. A ciò si devono aggiungere consistenti quantitativi di impiantistica - di cui l'Italia è importante produttrice - richiesti in funzione dello sforzo in atto per dotarsi di un'industria locale non più marginale.

Il traffico di ritorno è attualmente rappresentato da limitati quantitativi di carico generale: tuttavia si è notato un intensificarsi di questo genere di trasporto specie per quanto riguarda caffè (la Colombia ne è la seconda produttrice dopo il Brasile) e prodotti refrigerati (pesce, frutta). La base dei traffici è per ora costituita da rame (Cile principale produttore mondiale) ed altri metalli.

Nonostante un timido tentativo di rendere meno gravose le discriminazioni di bandiera nella partecipazione ai traffici commerciali, permangono ancora quote prefissate di reciprocità tra le varie nazioni.

Risultando sempre il mercato italiano quello di riferimento pr l'interscambio con il Sud Pacifico, apparè evidente la necessità di una forte e continua presenza della Società Italia di Navigazione nell'ambito degli accordi interarmatoriali al fine di garantire la tutela degli interssi nazionali.

Attualmente l'attività viene svolta nell'ambito di un accordo che unisce le compagnie di bandiera europee e sudamericane operanti nella relazione, alcune con il conferimento di navi, altre con i soli diritti di traffico.

L'unico vettore nazionale, operante con navi di proprietà, è la Società Italia che ha sempre risposto efficacemente alle azioni di erosione da parte di armamenti di altre nazioni, garantendo in questo modo gli interessi nazionali anche in occasione delle ripetute crisi che hanno investito l'altro armatore nazionale presente sulla linea (Flotta Lauro) che peraltro opera da tempo in assenza di navi di proprietà.

I dati economici di dettaglio sono riportati nella scheda che segue

1. ACQUISIZIONE NUOVO NAVIGLIO

Proseguendo nell'attuazione del programma di ristrutturazione dei servizi di trasporto merci di linea, Italia di Navigazione, secondo le indicazioni del piano, ha provveduto a sostituire il tonnellaggio precedentemente impiegato, tenuto a noleggio a time charter, con navi di proprietà.

Infatti, per il Sud America Pacifico, venendo a scadere a fine 1991 il contratto di noleggio della nave impiegata, per meglio rispondere alle esigenze del mercato che richiede una maggiore capacità - sia di portata di carico secco che frigorifero - e per meglio garantirsi verso eventuali provvedimenti discriminatori con l'inserimento di una nave di proprietà, si è provveduto all'acquisto della Mn Aquitania le cui caratteristiche principali risultano essere le seguenti:

| | |
|---|---|
| Anno di costruzione: | 1986 |
| T.S.L.. | 13315 |
| Portata lorda Tonn. | 17598 |
| Capacità Contenitori: | 900 Teus di cui 45 prese frigo |
| Velocità esercizio nodi: | 16 |
| Motore principale potenza C.V.: | 10300 |
| Mezzi sollevamento: | 4 gru da 40 Tonn. |

L'unità acquistata sul mercato dell'usato, è stata utilizzata dall'ottobre 1991, per un viaggio A/R con contratto di noleggio - per meglio verificare la corrispondenza alle esigenze della linea in fase operativa - al termine del quale è passata definitivamente in proprietà in data 26.02.1992.

Analogamente per la linea Nord America Pacifico la

ESERCIZIO 1992

| | |
|---|---|
| SOCIETA' | ITALIA DI NAVIGAZIONE |
| LINEA | MEDITERRANEO-SUD AMERICA PACIFICO |
| NAVI UTILIZZATE | AQUITANIA |

INTERSCAMBIO E PRINCIPALI VOCI MERCEOLOGICHE:
Esportazione Macchinario/Impiantistica, Prod.chimici, Motoveicoli
Importazione Rame, Farina di pesce, Cellulosa

MODO DI TRASPORTO: CONTAINERS/BULK

CAPACITA' OFFERTA E UTILIZZO CONSEGUITO
Stiva offerta: Tonn 142286 Utilizzo: 52%

| | PIANO 2.FASE GIU 91 | CONSUNTIVO |
|---|---|---|
| A-DATI DI TRAFFICO | | |
| Nr viaggi | 19.50 | 25.20 |
| Tonnellate | 72000 | 73607 |
| B-CONTI ECONOMICI (LMIL) | | |
| Cambio 1$ = 1Lit | 1250.00 | 1232.26 |
| 1) RICAVI LORDI | 13634 | 14406 |
| 2) COSTI | | |
| 2.1 Spese acquisizione/traff | 3560 | 4955 |
| 2.2 Costi diretti navigazione | 8801 | 9931 |
| 2.3 Costi organizzazione | 1942 | 2498 |
| 2.4 Ammortamenti | 3071 | 1461 |
| 2.5 Oneri finanziari netti | 2086 | 807 |
| 2.6 Imposte | | |
| 2.7 Altre partite diverse | | -32 |
| | 19460 | 19684 |
| 3) RISULTATO DI GESTIONE | -5826 | -5278 |
| 4) CONTRIBUTI ALLE LINEE | | |
| 4.1 Contributi legge 856/86 | | |
| 4.2 COntributi legge 383/90 | 5015 | 4679 |
| 5) RISULTATO DI ESERCIZIO | -811 | -599 |
| CONTRIBUTO ALLA LINEA (LMIL) | 5015 | 4679 |

Società Italia ha immesso in servizio nel giugno 1992 la Mn California anch'essa acquistata sul mercato internazionale dell'usato le cui caratteristiche principali sono:

| | |
|---|---|
| Anno di costruzione: | 1989 |
| T.S.L. | 17123 |
| DWT: | 23724 |
| Capacità contenitori: | 1074 Teus |
| Velocità esercizio nodi: | 18 |
| Motore principale potenza CV: | 12200 |
| Mezzi sollevamento: | 1 carroponte da 35 Tonn. |

Anche questa unità ha riscontrato alto gradimento da parte degli operatori.

UTILIZZAZIONE DEGLI STANZIAMENTI PREVISTI PER LA RISTRUTTURAZIONE (CONTRIBUTO ANNUO DI AVVIAMENTO CAP. 3063)

- Servizi merci di linea gestiti dalle Società Italia, Lloyd Triestino ed Adriatica

1^ fase -

(Cap. 3063) Il programma di ristrutturazione della flotta pubblica (approvato con D.I. del 28.2.1987 e successive modifiche approvate con D.I. del 13 ottobre 1990) si è completato con l'entrata in esercizio dell'ultimo unità Sebastiano Caboto della Società Italia nel corso del 1991.

Complessivamente sono state ristrutturate le seguenti linee a contributo:

Società Italia
Linea Nord Atlantico t/n C.Colombo e A.Vespucci
Linea Sud Atlantico m/n S.Caboto

Società Lloyd Triestino
Linea Australia t/n Nuova Lloydiana
Linea Sud Africa mm/nn Nuova Africa e Nuova Europa

Nel corso dell'anno sono stati erogati acconti di contributo pari a L. milioni 56.748 e per arretrati L. milioni 17.560 (Cap.3063).

In dettaglio:

| Società | Pagamento in conto competenza (L.mil) | Pagamento in conto residui (L. mil.) |
|---|---|---|
| Italia | 28.127 | 10.403 |
| L.Triestino | 28.621 | 7.157 |

A seguito del completamento del programma di ristrutturazione (1^ fase) con l'entrata in esercizio dell'ultima unità delle 8 nuove commesse si sta procedendo

agli accertamenti per la determinazione del contributo definitivo da riconoscere per gli anni 1989-91 e al saldo 92 per le Società Lloyd Triestino ed Italia.Per la Soc. Adriatica è stato emanato il relativo decreto di riconoscimento in data 11.12.92.*)

2^ Fase (Cap. 3070)

Nell'anno 1992 è stata approvata con D.I. del 29.5.92 registrato alla Corte dei Conti il 13.7.92 reg. 9 fgl 290 la 2^ fase del programma di ristrutturazione dei servizi merci internazionali di linea giusta la nuova normativa del settore con la legge 17 dicembre 1990 n. 383.

A causa dei numerosi interrogativi emersi sulla natura, decorrenza ed ammontare del contributo è stata presentata una specifica richiesta di parere al Consiglio di Stato in data 16.7.92.

Si fa presente inoltre che davanti alla Commissione CEE pende un ricorso presentato da un armatore italiano di denuncia della legge 383/90 modificativa ed integrativa delle legge 856/86 ed altri due presentati rispettivamente dalle Società D'Amico e Messina davanti all'Autorità Garante della concorrenza e del mercato per comportamento lesivo della libera concorrenza da parte della Società Italia e da parte della Società Lloyd Triestino.**)

*) (Con il decreto dell'11.12.92 (Reg. CdC 16.3.93 Reg.3 fg. 31) è stato determinato l'importo di L. 218.363.015 alla summenzionata Società quale saldo contributo 89/91).

**) In data 26.1.1993 l'Autorità Garante ai sensi dell'art. 21 della legge 287/90 ha segnalato al Parlamento le conseguenze distorsive della concorrenza derivanti a seguito della legge 383/1990. Secondo l'Autorità non possono

Con provvedimento interministeriale dell'8.8.92 registrato alla Corte dei Conti il 23 novembre 1992 reg. 12 fgl. 336 è stato concesso in via previsionale il contributo per l'anno 1992 pari a 55 miliardi di cui l, 24.024 alla Società Lloyd Triestino e L. 30.975 alla Società Italia sulla base delle richieste delle società.

Prepensionamento (cap. 3064

Connesso con la ristrutturazione dei servizi merci di linea sono le operazioni di prepensionamento del personale esuberante sia amministrativo che navigante così come previsto dall'art. 3 della legge 856/86. Tali operazioni prevedono che restano a carico dello Stato i contributi assicurativi per l'aumento di anzianità contributiva e l'ammontare delle mensilità di pensione anticipatamente corrisposte fino al raggiungimento della

**) sussistere i presupposti che la legge 383/90 pone a base dell'erogazione dei fondi, cioè l'indispensabilità delle linee e l'impossibilità di conseguire l'equilibrio economico della gestione delle linee stesse.

La medesima Autorità, su segnalazione delle distorsioni alla concorrenza sulla rotta Europa Nord Pacifico a seguito delle concessioni di sussidi alla Soc. Italia, in data 23.7.93 ha preso atto che sulla rotta suindicata, dato l'elevato numero di operatori, vi è un livello soddisfacente di concorrenzialità.

normale età pensionabile che sarà dimostrata dall'Ente assicuratore. Nel 1992 sono stati effettuati pagamenti per complessivi L.milioni 20.979 a favore dell'INPS di cui L.milioni6.150 per l'anno 1989 e L. milioni 14.829 per l'anno 1990.

## CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

I risultati negativi economici acquisiti nel 1991, i rilevanti scostamenti che si andavano evidenziandosi anche per il 1992 su alcune linee rispetto ai risultati del piano, il permanere dell'andamento sfavorevole del mercato marittimo e i profondi mutamenti che si sono verificati a livello internazionale nelle aree d'interesse delle società, hanno indotto la FINMARE a proporre nell'aggiornamento una strategia di ulteriore intervento per il risanamento del comparto soprattutto nell'ottica della prosecuzione dei servizi alla cessazione del sostegno statale previsto dalle leggi 856/86 e 383/90.

Tale strategia è stata evidenziata nella nota del 24.11.1992 che la finanziaria FINMARE ha trasmesso nell'aggiornamento del programma di ristrutturazione dei servizi internazionali merci di linea delle controllate società Italia e Lloyd Triestino.

Le relazioni delle società del Gruppo fornivano adeguate informazioni circa l'andamento del mercato in cui esse operano e i risultati economici da conseguire.

In particolare si è evidenziata l'impossibilità del raggiungimento dell'equilibrio economico alla fine del periodo di intervento dello Stato per le linee Sud Africa - gestite dalla società Lloyd Triestino - e Nord Atlantico e Pacifico - gestite dalla società Italia - e si è data notizia di un progetto di accorpamento delle due Società

tendente a porre la nuova struttura in condizioni migliori per operare nel difficile mercato internazionale del settore.

In considerazione di quanto sopra il Ministro pro-tempore riteneva di dover procrastinare ogni decisione sulla sospensione o meno del contributo a dette linee per il tempo strettamente necessario per le opportune valutazioni volte a salvaguardare da una parte i livelli occupazionali e il patrimonio rappresentato per la collettività dell'esercizio delle linee e dall'altra l'interesse che la contribuzione fosse legata a ragionevoli prospettive del servizio.

E' stato presentato successivamente il decreto legge n. 149 del 20 maggio 1993 convertito in L. n. 237 del 19.7.93 che prevede tra l'altro che, "entro 90 giorni dall'approvazione del programma di riordino delle società di navigazione del Gruppo FINMARE, i Ministri della Marina Mercantile e del Tesoro sentite le competenti Commissioni parlamentari, procederanno alla revisione del programma di ristrutturazione dei servizi stabiliti ai sensi dell'art. 1 della legge 856/86 con decreto del Ministro della Marina Mercantile 28.2.87 e successive modifiche, tenendo anche conto delle osservazioni formulate in materia dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato oltre che dell'indispensabile funzione per l'economia nazionale dei traffici internazionali di linea.

Attualmente sono in corso le procedure previste dalla predetta legge 237/93 al fine di pervenire alla revisione del vigente programma di ristrutturazione.

## AGGREGAZIONE DATI GESTIONALI RELATIVI ALLE LINEE A CONTRIBUTO

### LEGGE 856/86 PRIMA FASE

| | ESERCIZIO 1992 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Dati di piano aggiornati | Dati di bilancio | Dati consuntivi variazione dovuta alla flessione Lit/US$ | Dati consuntivi comparabili col piano | Scostamenti |
| | a | b | c | d=b+/-c | e=d-a |
| TRAFFICO (n.Teus) | | | | | |
| LLOYD TRIESTINO | 25.250 | 22.445 | | 22.445 | (2.805) |
| ITALIA | 52.809 | 46.511 | | 46.511 | (6.298) |
| | 78.059 | 68.956 | | 68.956 | (9.103) |
| CAMBIO MEDIO LIT/US$ | 1.290 | 1.232 | | 1.232 | (58) |
| RICAVI LORDI (L.mil.) | | | | | |
| LLOYD TRIESTINO | 50.480 | 49.184 | 2.100 | 51.284 | 804 |
| ITALIA | 127.711 | 116.127 | 5.357 | 121.484 | (6.227) |
| | 178.191 | 165.311 | 7.457 | 172.768 | (5.423) |
| RISULTATO DI ESERCIZIO (L.mil.) | | | | | |
| LLOYD TRIESTINO | 11.555 | (10.571) | 1.062 | (9.509) | (21.064) |
| ITALIA | 5.026 | (12.371) | 1.902 | (10.469) | (15.495) |
| | 16.581 | (22.942) | 2.964 | (19.978) | (36.559) |

DPC/PA/ 18/11/93

LINEE A CONTRIBUTO: (L.Miliardi)

risultati di gestione previsti per il periodo a contributo nello stato di attuazione del programma di ristrutturazione

| | CONS. 1991. | CONS. 1992. | 1993 | 1994 | 1995 | ANNO A REGIME |
|---|---|---|---|---|---|---|
| SOC. LLOYD TRIESTINO: | | | | | | |
| AUSTRALIA (ANZECS) | - 1.6 | + 2.8 | + 7.1 | | | |
| SUD AFRICA (SAECS) | - 1.0 | -13.3 | - 7.6 | | | |
| SOC. ITALIA: | | | | | | |
| NORD AMERICA ATLANTICO | -10.6 | -12.7 | - 6.6 | | | |
| SUD AMERICA ATLANTICO | | + 0.3 | + 4.5 | + 4.7 | +4.9 | + 3.4 |
| SOC. ADRIATICA: | | | | | | |
| MEDITERRANEO ORIENTALE | - 9.0 | | | | | |

PERSONALE NAVIGANTE USCITO PER PREPENSIONAMENTO NEL 1992 DALLA SOCIETA' DI NAVIGAZIONE LLOYD TRIESTINO DISTINTO PER QUALIFICHE

| | |
|---|---|
| N.3 | COMANDANTI |
| N.5 | DIRETTORI DI MACCHINA |
| N.2 | MARINATO |
| N.1 | NOSTROMO |
| N.1 | C. OP. POL. |
| N.3 | OP. POL. |
| N.1 | OP. MECC. |
| N.5 | COMUNE POLIV. |
| N.2 | COM. POLIV. |
| N.1 | CAMERIERE |

==========

TOT. n.22 UNITA'

PERSONALE NAVIGANTE USCITO PER PREPENSIONAMENTO NEL 1992 DALLA SOCIETA' DI NAVIGAZIONE ITALIA DISTINTO PER QUALIFICHE

| | |
|---|---|
| N.1 | DIRETTORE DI MACCHINA |
| N.1 | MARINAIO |
| N.2 | NOSTROMO |
| N.2 | CAPO OPER. POLIV. |
| N.1 | OP. MECC. |
| N.2 | MOTORISTA |
| N.1 | OP. COM. DI MACCH. |
| N.1 | CARBONAIO |
| N.2 | COM. POLIV. |
| N.1 | ELETTRICISTA |

==========

TOT. n.14 UNITA'