

RELAZIONE SULL'ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA DI RISTRUTTURAZIONE
DEI SERVIZI DI TRASPORTO MERCI DI LINEA INTERNAZIONALI
DELLA SOC. ITALIA, LLOYD TRIESTINO - ANNO 1993

PREMESSA

Come già evidenziato nella relazione del 1992 la Finmare, a seguito di rilevanti scostamenti negativi che erano andati evidenziandosi su alcune linee rispetto ai risultati del piano, ha proposto un 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.

Le mutate condizioni del mercato internazionale del trasporto merci di linea e gli indirizzi governativi in favore della privatizzazione anche delle società di navigazione a capitale pubblico, hanno determinato la necessità di un aggiornamento del programma e di adeguamenti operativi nello svolgimento dei servizi, in vista del risanamento societario e della loro collocazione sul mercato.

Nelle more del processo di ristrutturazione di cui alle leggi 856/86 e 383/90 è stato emanato dal Governo il D.L. 149/93, convertito nella legge n. 237/1993 che all'art. 11 comma 7 ha confermato il carattere di indispensabilità delle linee comprese nel programma, al fine di conferire certezza ai rapporti di contribuzione pendenti e garantire la regolarità del servizio, fermo restando l'entità del contributo e la durata quinquennale dell'intervento.

L'aggiornamento del programma preannunciato dal D.L. 149/93 si è dimostrato estremamente difficoltoso, per le implicazioni di carattere sociale ed occupazionale.

Il nuovo Programma presentato a luglio del 1993 in ottemperanza del citato D.L. 149/93 (convertito nella legge 237/1993) aveva come obiettivo la gestione delle linee con l'elasticità richiesta dal mercato attraverso la ricerca ulteriore di accordi con operatori italiani e stranieri, e l'accelerazione del processo di eliminazione delle eccedenze di personale attraverso la riduzione dell'organico amministrativo e navigante ed il riordino societario.

Inoltre era prevista la vendita di alcune unità, per assicurare una maggiore flessibilità ed economia nella gestione dei servizi.

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Il Programma di riordino non ha tuttavia ottenuto l'assenso delle Commissioni parlamentari, critiche sono state formulate anche dall'Autorità Garante della Concorrenza per i rischi occupazionali connessi alle misure di riorganizzazione e ridimensionamento degli organici e per la asserita mancanza di un piano organico e direttive certe di politica marittima da parte del Governo.

Va segnalato inoltre che già nel D.L. n. 149/93 erano state sollevate obiezioni da parte di armatori privati, che lamentavano una maggiorazione dei contributi a favore delle società Lloyd Triestino ed Italia, con pregiudizi per la libera concorrenza.

Come meglio specificato nelle conclusioni, le predette segnalazioni sono sfociate nella richiesta di chiarimenti da parte della Commissione CEE, in relazione alla politica comunitaria che vieta gli aiuti di Stato alle imprese. Nel mese di Gennaio 1994 sono stati forniti tutti i chiarimenti richiesti, ma ancora non è pervenuto l'assenso da parte degli organi comunitari.

Premesso quanto sopra si riferisce che per tutto il 1993 si sono svolti servizi di collegamento internazionali merci di linea da parte delle Società Italia e Lloyd Triestino sulla base del piano vigente.

Le due Società avevano predisposto nel 1987 un programma di ristrutturazione dei servizi internazionali di linea ex art. 1 legge 856/86 articolato in due fasi.

L'attuazione della prima fase riguarda le linee Australia e Sud Africa (gestita dalla Soc. Lloyd Triestino) e le linee Nord e Sud Atlantico (gestita dalla Soc. Italia) e si sta svolgendo secondo le modalità previste ed approvate con decreti interministeriali del 28 febbraio 1987 e 15 ottobre 1990.

Il programma della seconda fase riguarda le linee dell'Estremo Oriente (gestite dalla Soc. Lloyd Triestino) e le linee Nord e Sud Pacifico (gestite dalla Soc. Italia).

Predisposto ai sensi della citata legge 856/86 con le integrazioni normative apportate dalla legge 383/90, è stato approvato con decreto interministeriale del 29 maggio 1992 e la sua attuazione è iniziata con l'esercizio 1991.

Per le linee comprese nei piani di ristrutturazione sono previsti ai sensi di legge contributi di avviamento della durata di 5 anni.

QUADRO ECONOMICO GENERALE

Durante l'anno 1993 la sfavorevole fase ciclica che ha interessato le economie dei principali paesi industrializzati ha richiesto, da parte dei Governi, l'adozione di misure particolarmente drastiche volte a rallentare l'espansione del debito pubblico e dell'inflazione.

In Italia i provvedimenti emanati hanno permesso di ottenere dei risultati soddisfacenti che, comunque hanno richiesto un sacrificio in termini sia occupazionali che di svalutazione della moneta nazionale nei confronti delle divise più forti.

Per quanto riguarda il settore industriale, nel quadro di un generale processo di ristrutturazione dell'industria nazionale, ha rivestito particolare importanza il progetto di nuova impostazione delle attività delle aziende appartenenti al sistema delle partecipazioni statali.

Pertanto l'anno 1993 è stato caratterizzato, in ambito FINMARE, da una serie di studi tendenti a definire una nuova impostazione delle società operanti nel settore dei traffici internazionali merci di linea, con un più proficuo utilizzo delle risorse disponibili.

Nel frattempo le due società del Gruppo, Italia e Lloyd Triestino, hanno proseguito la loro attività tradizionale, allo scopo di mantenere il ruolo svolto per lungo tempo nel campo marittimo internazionale.

In tale settore, durante tutto il 1993, si è registrato un andamento costituito da fasi alterne.

Infatti, se da un lato si è verificato un attivo nel saldo corrente della bilancia del commercio con l'estero, fattore che ha compensato la flessione della domanda interna, dall'altro si è dovuto registrare un impatto negativo delle manovre finanziarie del Governo sulle disponibilità interne.

Inoltre ad aggravare i problemi di ordine finanziario si sono aggiunti quei tradizionali fattori penalizzanti il comparto marittimo nazionale, cioè l'alto costo di gestione delle navi, specie per ciò che riguarda il personale, e l'inadeguatezza dei terminali portuali che ha generato un flusso stimato in circa 170 mila containers verso porti concorrenti del nord Europa.

Ciò spiega come, a fronte di un incremento della flotta mondiale pari al 53% nell'ultimo ventennio, quella italiana ha subito un calo che ha portato il nostro paese dall'ottavo al diciassettesimo posto della graduatoria mondiale.

SOCIETA' ITALIA

Il fatturato lordo merci nel 1993 è ammontato a Litmil 186.909 con un incremento del 23,5% rispetto all'anno precedente.

Il rapporto di cambio Lira/USA è passato da 1232, media 1992, a Lit 1572 del 1993, migliorando in misura pressochè proporzionale i ricavi e incidendo sui costi limitatamente però alla componente di fatto espressa nella stessa valuta.

Il risultato economico generale chiude con una perdita di Lmil 3082.1 al netto dei contributi di legge con notevole miglioramento rispetto a quello del 1992 (- Lmil 18787): tale risultato beneficia peraltro di partite straordinarie per Lmil 7500 (di cui Lmil 2000 che avevano appesantito il risultato del 1992).

Nel corso del 1993 si è verificato un rallentamento dei pagamenti da parte della clientela, anch'essa alle prese con problemi di liquidità, fenomeno già riscontrato durante l'ultimo scorcio del 1992.

A questo si è aggiunta l'esposizione creditoria nei confronti dello Stato per contributi ex Legge 856/86 e 383/90 che sono stati corrisposti soltanto a fine anno ed in forma parziale.(*)

Comunque la piena attuazione della razionalizzazione dell'attività nei vari settori serviti dalla società, la continuazione della politica tariffaria sostenuta dall'azienda in ambito conferenziale tesa ad una maggiore redditività dei noli, l'andamento del rapporto Lira/\$ sugli attuali livelli, si ritiene debbano contribuire al consolidamento dei risultati raggiunti.

(*) L'emanazione dei DD.LL. n. 22 del gennaio 1994 - reiterato con D.L. n. 184 del 18 marzo - e n. 100 del 12 febbraio 1994 concernente "Interventi urgenti a sostegno dell'economia" che indica, tra l'altro, i requisiti per la determinazione degli importi spettanti alle aziende esercenti i servizi ammessi a contributo, ha chiarito in modo definitivo l'interpretazione della norma e confermato, così, la piena titolarità della Società alla corresponsione dei contributi nella misura precisata in bilancio.

Inoltre i citati decreti contengono i presupposti per una ricapitalizzazione dell'azienda e per la copertura finanziaria dei contributi di avviamento di cui alle leggi 856/86 e 383/90.

Sono stati quindi corrisposti in forma definitiva i contributi per gli anni 89/92 a favore della Soc. Italia.

I traffici di linea hanno registrato una certa vivacità per quanto riguarda le esportazioni italiane verso il Nord America, e un regresso per le importazioni.

1. ACQUISIZIONE NUOVO NAVIGLIO

La Società Italia ritiene al momento, di avere già provveduto a sostituire il tonnellaggio precedentemente impiegato secondo gli impegni derivanti dai programmi di riassetto via via adeguati alle necessità del momento.

Pertanto nel corso del 1993 nessuna nuova unità di proprietà si è aggiunta alle navi utilizzate nei servizi sociali.

2. ACCORDI INTERARMATORIALI

Sono proseguiti gli accordi di collaborazione preesistenti.

Nell'ambito di ciascun settore sono intervenute, tuttavia, modifiche che si segnalano di seguito.

Linea Nord America Atlantico:

L'attività 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), Sea-Land (USA), P&O Container Line (UK), Nedlloyd (Olanda). All'inizio del 1993 si è aggiunto il colosso danese Maersk. Sono state utilizzate le navi di proprietà Colombo e Vespucci, della portata di 2100 Teus, e due unità da 3400 Teus ciascuna dei partners. Nel secondo trimestre si è aggiunta una quinta nave della portata di 3400 Teus.

Linea Sud America Atlantico:

La società opera da tempo nel settore nell'ambito dell'accordo "Medecs" che raggruppa le Compagnie Europee interessate alla relazione Mediterraneo Occidentale/Sud America Atlantico e cioè: Costa Container Line/Calmedia (Italia), CGM Sud (Francia), Vharra (Spagna).

La Società Italia di Navigazione utilizza la nave di proprietà "S. Caboto" che è affiancata da tre unità di partners. Nel corso dell'esercizio CGM Sud e Ybarra hanno provveduto a sostituire le unità precedentemente impiegate con due navi RoRo di maggiori dimensioni.

Linea Nord America Pacifico:

La Società Italia aveva interrotto, consensualmente, nel secondo trimestre 1992 la collaborazione con la Società d'Amico. Il servizio, svolto in autonomia dalle due società nel corso del 1992 e inizio 1993, non ha risposto alle attese e, pertanto, dopo la pausa di riflessione la collaborazione è ripresa nel secondo semestre del 1993, ritenendo, i due armatori, più proficuo il servizio congiunto.

E' da rilevare che su questa relazione non sono presenti con servizi diretti "all water" i grossi armamenti internazionali, ad eccezione dell'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 "feeder-raggio" nord-sud collegati a servizi base giramondo 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.

Nel secondo semestre, quindi, la Italia di Navigazione ha operato nel ripristinato servizio congiunto con d'Amico, sotto la denominazione commerciale "Medpacific express" che impiega l'unità di proprietà California affiancata da due navi tipo "Cielo" del partner.

Linea Sud America Pacifico:

Nel corso del 1993 la Società ha continuato l'attività nel settore nell'ambito dell'accordo "MEDISPAC" che interessa le seguenti compagnie:

- ITALIA NAVIGAZIONE (Italia)
- LAURO LINE (Italia)
- COMPAGNIE GENERALE MARITIME (Francia)
- COMPANIA SUD AMERICANA DE VAPORES (Cile)
- COMPANIA TRASATLANTICA ESPANOLA (Spagna)
- CONSORCIO NAVIERO PERUANO (Perù)
- EMPRESA MARITIMA (Cile)
- LINEAS NAVIERAS BOLIVIANAS (Bolivia)
- TRANSPORTES NAVIEROS ECUATORIANOS (Ecuador)

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

A seguito di una prolungata sosta tecnica della Mn Aquitania la società ha provveduto alla sostituzione effettuando un viaggio di A/R al Sud Pacifico con nave noleggiata.

3. INTERVENTI NELLA FASE TERRESTRE DEL CICLO MODALE "DA PORTA A PORTA"

Le due compagnie di linea internazionale del Gruppo FINMARE (Italia - Lloyd Triestino) hanno affidato alla società Interlogistica, anch'essa del Gruppo FINMARE, tutte le funzioni "logistiche" inerenti al controllo, manutenzione e gestione dei rispettivi parchi contenitori.

Questo costituiva uno degli obiettivi del piano di riassetto originario.

Anche nel 1993 è continuata l'attività fiduciaria di Interlogistica su mandato di Italia e Lloyd Triestino, per la gestione del parco integrato dei contenitori e l'organizzazione dei trasporti terrestri in Europa. Dopo la prima fase di rodaggio, sono stati ottenuti positivi risultati che hanno permesso sensibili economie per quanto riguarda il costo di gestione del parco e di quelli di trasporto contenitori pieni e vuoti.

4. ALLINEAMENTO AGLI STANDARDS OCCUPAZIONALI PROPRI DEGLI ARMAMENTI PIU' AVANZATI

La Società Italia ha completato il programma di prepensionamento a suo tempo stabilito per gli amministrativi, mentre è proseguito quello per il personale navigante per coloro che nel frattempo hanno maturato i requisiti previsti dalla legge.

Nel corso del 1993 sono usciti dai ruoli sociali, per prepensionamento, le seguenti persone:

STATO MAGGIORE:	=
SOTTUFFICIALI E COMUNI: Coperta	3
Macchina	5
Camera	1
	<u>9</u>
	=====

La consistenza numerica del personale al 31.12.93 risulta di 415 unità di cui 178 tra dirigenti e amministrativi (39 nelle strutture agenziali in Italia e all'estero), e 237 tra Ufficiali, Sottufficiali e Comuni. Rispetto all'analogo del 1992 si rileva una contrazione di 64 persone.

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

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

In particolare si segnala che nel 1993 la Italmar srl (agente generale in Italia) ha ottenuto un positivo risultato sia in termini acquisitivi sia economici conseguendo buoni risultati di esercizio pur mantenendo i costi di acquisizione, per la società, nella fascia bassa del mercato.

Il "branch office" nordamericano è stato ristrutturato: l'ufficio sociale è stato trasferito a South Plainfield (New Jersey).

La contemporanea revisione delle funzioni - che peraltro rimangono invariate nella loro essenzialità - e delle procedure interamente informatizzate con trasmissione dati alla Sede Centrale via satellite - hanno consentito un notevole ridimensionamento dell'organico locale con l'uscita di circa venti unità.

Per il personale sono stati svolti corsi di software di base e software operativo.

L'azienda prosegue nella sua azione allo scopo di mantenere e aggiornare la professionalità acquisita dai dipendenti, in sintonia con l'evoluzione delle metodologie di lavoro.

I FASF

LINEA NORD AMERICA ATLANTICO

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.

Sulla rotta del Nord Atlantico operano, nonostante la scarsa remuneratività dei noli imposta dal mercato, le maggiori compagnie internazionali generando, di conseguenza, una concorrenza che tiene depresse le tariffe.

Dal solo Mediterraneo operano ben 20 società, riportate di seguito, delle quali solo Italia di Navigazione di bandiera e interessi italiani.

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

- ABC CONTAINERLINE NV	BELGIO
- COMPAGNIE GENERALE MARITIME	FRANCIA
- CONTSHIP CONTAINER LINE	U.K.
- DEUSTCHE NAH-ODT LINIEN GMBH & CO.	GERMANIA
- DEUSTCHE SEEREEDEREI ROSTOCK GMBH	GERMANIA
- EVERGREEN LINE	TAIWAN
- FARRELL LINES	USA
- ITALIA DI NAVIGAZIONE	ITALIA
- LEVANT LINE	GRECIA
- LYKES LINES	USA
- MAERSK LINE	DANIMARCA
- MEDITERRANEAN SHIPPING CO. SA	SVIZZERA
- NATIONAL SHIPPING CO. OF SAUDI ARABIA	ARABIA SAUDITA
- NEDLLOYD LINES	OLANDA
- NORDANA LINES	DANIMARCA
- P&O CONTAINERS LTD	U.K.
- SEA-LAND SERVICE INC.	USA
- TRASPORTACION MARITIMA MEXICANA	MESSICO
- UNITED ARAB SHIPPING CO.	EMIRATI ARABI
- ZIM ISRAEL NAVIGATION CO. LTD	ISRAELE

A questi servizi si aggiunge la concorrenzialità delle deviazioni dei carichi, originanti in Nord Italia, verso gli scali del Nord Europa, richiamati dai minori costi e tempi operativi e dalla ricerca di traffico addizionale da parte delle linee colà operanti.

Appare evidente, in questo contesto, l'importante lavoro che la Società è chiamata a svolgere in ambito conferenziale per difendere gli interessi nazionali e non emarginare la produzione italiana a seguito di alti costi di trasporto.

Come noto molti armamenti possono fruire di posizioni privilegiate per interventi, diretti o indiretti, di sostegno.

Si citano ad esempio le riserve di carichi di bandiera (USA per il traffico militare e governativo), iscrizione delle navi a registri navali che consentono minori costi di gestione, disponibilità di finanziamenti a basso costo (Arabi) ecc.

Nonostante tutto ciò la situazione delle aziende marittime era divenuta insostenibile sotto il punto di vista economico.

Per questo, in seno alla conferenza che regola i trasporti tra il Mediterraneo Occidentale e gli USA, si è addi-

venuti ad accordo tra le Compagnie al fine di iniziare un'azione di recupero del livello dei noli netti a favore del vettore marittimo, che negli ultimi anni era stato, più degli altri operatori, colpito dalla forte erosione dei noli.

Il primo obiettivo è stato quello di una riclassificazione delle tariffe riducendo le voci merceologiche contemplate e fissando noli porto/porto.

Ciò non significa l'abbandono del trasporto intermodale, ma il recupero della movimentazione stradale al costo.

Per effetto di quanto sopra i noli (nella loro eccezione specifica) sono risultati ridotti (Es: il contenitore da 20 piedi è passato da una media di circa \$ 1200 a \$ 900), ma ora la società incassa il recupero spese imbarco/sharco e tratte terrestri.

Per un raffronto immediato si evidenzia che i recuperi di costo sono passati dal 46% del 1992 al 66% del 1993 sui noli.

Il favorevole andamento delle esportazioni, l'apprezzamento del dollaro e l'azione sopra ricordata, hanno contribuito al miglioramento della gestione nel corso del 1993, nonostante l'avaria subita dalla M/n Vespucci costretta, per un mese, ad una sosta tecnica straordinaria.

L'attività nel settore è stata eseguita nell'ambito dell'accordo di interscambio di spazio (slot charter) da tempo esistente sulla relazione.

Il consuntivo del conto economico è riportato nella scheda che segue.

ANNO 1993

SOCIETA': ITALIA DI NAVIGAZIONE S.P.A.
LINEA: MEDITERRANEO - N.AMERICA ATLANTICO
NAVI UTILIZZATE: M/N "C.COLOMBO" M/N "A.VESPUCCI"
STIVA OFFERTA : 60.129 TEUS
UTILIZZO : 69%

A) DATI DI TRAFFICO

N.VIAGGI : 48
TEUS : 41.294

B) CONTO ECONOMICO (L.MLD.)

	PIANO '90	CONSUNTIVO '93
1) RICAVI LORDI :	L. 124.244	L. 114.350
2) COSTI :		
Spese acquisizione traffico	L. 71.868	L. 57.542
Costi diretti navigazione	L. 30.907	L. 46.537
Costi organizzazione	L. 12.831	L. 10.935
Ammortamenti	L. 20.971	L. 20.744
Oneri finanziari netti	L. 5.667	L. 3.969
Imposte	L. 767	
Altre partite diverse		-L. 799
	=====	=====
TOT.COSTI	L. 143.011	L. 138.928
3) RISULTATO DI GESTIONE	-L. 18.767	-L. 24.578
4) CONTRIBUTO ALLA LINEA (Legge 856/86)	L. 25.593	L. 22.886
		=====
5) RISULTATO DI ESERCIZIO	L. 6.826	-L. 1.692

* IMPORTO ISCRITTO IN BILANCIO DALLA SOCIETA'

LINEA SUD AMERICA ATLANTICO

La Società opera nel settore nell'ambito dell'accordo Medecs che raggruppa le Compagnie europee interessate alla relazione Mediterraneo/Sud America Atlantico (Brasile, Uruguay, Argentina).

L'area ad altissimo potenziale economico, è interessata da profonde tensioni di carattere socio/politico. Mentre l'Argentina sembra avviarsi verso una fase di ripresa, il Brasile è tuttora colpito da una elevatissima inflazione (oltre il 1000%) che danneggia principalmente gli strati sociali più deboli provocando alta disoccupazione e disordini sociali; questa situazione non permette all'economia locale il decollo da tempo ricercato.

Tuttavia per il prossimo futuro le aspettative sono improntate all'ottimismo e si ritiene che il continente Latino-Americano sarà interessato nel prossimo quinquennio, da alti tassi di incremento per il commercio estero.

Entrambi i due paesi sudamericani hanno intenzione di liberare l'economia da tutti i vincoli che imposti dai governi precedenti orientati verso un protezionismo nazionale spinto, hanno bloccato, di fatto, ogni possibilità di ripresa.

Questa nuova fase dovrebbe trovare la società Italia, con i suoi partners, pronta a cogliere le opportunità che si presenteranno in quanto il servizio Medecs si è ormai consolidato e gode, per le sue qualità di puntualità, serietà e costanza, di un alto prestigio da parte della clientela.

Il 1993 è stato influenzato, in modo negativo, dal calo delle importazioni di merci frigo (specie carne) da parte delle nazioni europee orientate verso la preferenza comunitaria. Anche i noli del caffè (principale esportazione brasiliana) sono diminuiti per la concorrenza che questo tipo di merce subisce ad opera di altri produttori e dalla mancanza di un accordo generale che stabilizzi la produzione.

Infine i costi operativi in Brasile si sono incrementati a seguito di nuove disposizioni valutarie locali che, di fatto, scaricano sull'operatore gli oneri dell'inflazione.

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