

Gli scambi commerciali con le aree sud africana non hanno dato segnali di ripresa condizionati come sono dalla situazione politica del paese caratterizzata dalle preoccupazioni annesse alle elezioni dell'aprile 1994. L'unica spinta favorevole è stata data nel 1993 dalle esportazioni italiane favorite dalla debolezza della lira.

L'attività di linea per il Sud Africa ha pertanto segnato il passo determinando cospicue perdite economiche. A parziale recupero di tale situazione si è fatto fronte con la ricerca di impieghi complementari in ogni caso svolti sempre sulla direttrice nautica per il Sud Africa. Oltre al già summenzionato inserimento della toccata di Izmir, il Lloyd Triestino ha proposto ai partners una diversificazione sulla Costa D'Avorio (toccata di Abidjan sia in uscita che in rientro) ove la Società già intrattiene il suo regolare traffico. L'iniziativa approvata ha avuto avvio con decorrenza maggio 1993 ed ha permesso un migliore utilizzo delle navi con un sensibile miglioramento dell'esito del pool al quale, come già accennato, il Lloyd Triestino partecipa con una quota del 45.99%. In aggiunta a detto carico destinato ai paesi dell'Africa Occidentale, la sinergia del servizio si esplica anche per merce destinata all'Africa Orientale ivi avviata a mezzo di trasbordo dal porto di Durban. Per ambedue i traffici (Africa Occidentale ed Orientale) il Lloyd Triestino agisce in forma indipendente destinando un apposito compenso per il noleggio dello spazio utilizzato sulle navi del servizio per il Sud Africa.

ANNO 1993

SOCIETA': LLOYD TRIESTINO DI NAVIGAZIONE S.P.A.
LINEA: MEDITERRANEO - S.AFRICA
NAVI UTILIZZATE: M/N "NUOVA AFRICA" M/N "NUOVA EUROPA"
STIVA OFFERTA : 16.200 TEUS
UTILIZZO : 84%

A) DATI DI TRAFFICO

N.VIAGGI : 24,02
TEUS :

B) CONTO ECONOMICO (L.MLD.)

	PIANO '90	CONSUNTIVO '93
1) RICAVI LORDI :	L. 28.670	L. 24.739
2) COSTI :		
Spese acquisizione traffico	L. 3.069	L. 3.923
Costi diretti navigazione	L. 11.853	L. 17.127
Costi organizzazione	L. 5.904	L. 6.463
Ammortamenti	L. 16.543	L. 16.827
Oneri finanziari netti	L. 2.086	L. 3.384
Imposte	L. 957	
Altre partite diverse		
	=====	=====
TOT.COSTI	L. 40.412	L. 47.724
3) RISULTATO DI GESTIONE	-L. 11.742	-L. 22.985
4) CONTRIBUTO ALLA LINEA		
(Legge 856/86)	L. 18.370	L. 19.534
rettifiche es. precedenti		
	=====	=====
5) RISULTATO DI ESERCIZIO	L. 6.628	-L. 3.451

* IMPORTO ISCRITTO IN BILANCIO DALLA SOCIETA'

OUADRO TENDENZIALE DEI MERCATI SERVITI

L'interscambio tra Europa e Sud Africa si caratterizza per l'esportazione di prodotti finiti e da importazione di materie prime. Tra la merce in esportazione risultano preponderanti piastrelle, mobilio, macchinari, impiantistica chiavi in mano, prodotti chimici di base, prodotti di consumo e tessili. L'importazione si caratterizza per la lana, cotone, minerali di rame e vanadio, pellami nonchè quantitativi sostanziosi di pesce e carne congelati.

DATI STATISTICI ED ECONOMICI

Il risultato della linea Mediterraneo Sud Africa evidenzia per il 1993 uno sbilancio di mil. (3.451) su cui gravano mil. (20.211) per ammortamenti ed interessi passivi, peraltro compensati da mil. 19.534 del contributo di avviamento art.2 Legge 856/86.

Rispetto all'anno precedente il trasportato da per il Sud Africa ha evidenziato un incremento percentuale del 6,7% da ascrivere al consistente aumento delle esportazioni dall'area mediterranea per effetto di una migliorata incisività commerciale e in virtù del beneficio conseguente al deprezzamento della lira.

Nel corso del 1993 si sono inoltre stabilizzate le quotazioni dei noli che in precedenza avevano evidenziato continue erosioni conseguenti all'agguerrita concorrenza della Ignazio Messina presente come outsider sul settore.

LINEA MEDITERRANEO ESTREMO ORIENTE

Con l'anno 1993 sono state immesse in servizio le due unità Fincantieri denominate "Nuova Trieste" e "Nuova Genova". Le due navi gemelle, capacità 3.000 TEUS, consegnate rispettivamente in data 7/4/93 e 9/12/93 erano previste dalla seconda fase del piano di ristrutturazione dei servizi legge 856/86, integrata dalla legge 383/90. Le stesse si sono così affiancate alle due unità "Genova" e "Trieste" già dal 1991 adibite a tale servizio.

La presenza di navi di tali caratteristiche è stata ritenuta dalla Società indispensabile per poter far fronte alla concorrenza ed altresì per corrispondere ad un mercato di interscambi commerciali che nella relazione Europa - Estremo Oriente si caratterizza già da anni per la continua espansione.

Nel corso del 1993 il Lloyd Triestino ha operato nel settore insieme ai partners giapponesi con i quali aveva iniziato un rapporto di cooperazione nel lontano 1972 inquadrato nel consorzio MAF ECS (Mediterranean Far East Containers Service). Le quote vigenti nell'anno trascorso risultavano rispettivamente:

NIPPON YUSEN KAISHA	41,236%
MITSUI OSK LINE	25,624%
	65,---%
LLOYD TRIESTINO	35,---%
	100,---%
	=====

I porti di toccata nel 1993 sono risultati i seguenti:

- in Mediterraneo : Barcellona, Fos, La Spezia, Trieste Pireo;
- in Estremo Oriente: Singapore, Hong Kong, Keelung, Tokyo, Nagoya e Kobe.

Per quanto concerne le aree non servite da approdi diretti il Lloyd Triestino è collegato via feeder con operazioni di trasbordo con le seguenti destinazioni:

- in Mediterraneo : Beirut, Izmir e Tunisi;
- in Estremo Oriente: Bangkok, Djakarta, porti della Malesia, della Cina e del Golfo del Bengala.

Nel 1993 il servizio MAF ECS ha trasportato complessivamente 172.000 TEUS, pari al 24% di tutto il traffico containerizzato fra il Mediterraneo e l'Estremo Oriente.

Il trasportato del Lloyd Triestino si è attestato su 61.000 TEU/anno con un'incidenza percentuale del 35,5% in seno al consorzio MAF ECS ove, come summenzionato, la quota detenuta risultava del 35%.

Limitatamente al traffico italiano, il Lloyd Triestino ha controllato nel 1993 la quota del 12% in export e dell'11% in import migliorando di un punto percentuale ambedue le performance.

La comprovata cooperazione con i partners giapponesi negli ultimi tempi aveva denunciato un certo logorio derivato da mancate corrispondenze in particolare del partner MOL.

In particolare l'armamento giapponese ha disatteso la ristrutturazione prevista per il 1993 finalizzata a potenziare il consorzio con navi di maggiore capacità.

L'assetto consortile a fine 1993 è venuto così a modificarsi con la sostituzione dei partners giapponesi con l'armamento taiwanese Evergreen Marine Co. con il quale il Lloyd Triestino ha dato vita, a partire dal 1994, al servizio denominato MEDWAY.

Pur trattandosi di radicale cambiamento, lo schema di partecipazione della società rimane in pratica inalterato sia nella quota di traffico spettante (35%) sia nell'organizzazione del servizio che vede le compagnie agire commercialmente in forma indipendente l'una dall'altra.

Sono state invece estese le aree di presenza con parziali modifiche negli itinerari.

In particolare i porti toccati a regime saranno: Limassol, La Spezia (o Genova-Voltri), Fos, Barcellona, Valencia, Trieste, Jeddah, Colombo, Singapore, Laem Chabang, Hong Kong, Kaohsiung, Osaka, Tokyo.

DATI STATISTICI ED ECONOMICI

Il risultato economico del servizio, al netto del contributo legge 283/90, pari a L./mil. 33.575, esprime un disavanzo per L./mil. 16.035 con un marcato peggioramento sulle previsioni di piano che riportavano uno sbilancio di L./mil. 4.487 ed una sovvenzione per L./mil. 34.458.

Principalmente il deterioramento degli esiti economici è dovuto oltretutto alla concorrenza sempre più determinata anche in quel mancato rilancio del consorzio MAF ECS per il quale il piano prevedeva un potenziamento di stiva cui il Lloyd Triestino ha corrisposto con l'entrata in servizio delle nuove unità da 3.000 TEUs ma che l'armamento giapponese, come evidenziato in premessa, ha disatteso malgrado gli impegni assunti con la società.

A tal riguardo si comparano di seguito significativi indici statistici:

Dati in TEUs

	<u>Stiva offerta LT</u>	<u>Trasportato Lloyd Triestino</u>	<u>Trasportato armatori giapp.</u>
anno 1991	57.308	50.648	98.000
anno 1992	67.297	57.020	96.000
anno 1993	71.948	63.688	110.613
anno 1993 (piano)	81.311	81.239	non dispon.

Indice dei rendimenti medi nolo per TEU

	<u>in USA\$</u>	<u>in Lire It.</u>
anno 1991	100	100
anno 1992	88	91
anno 1993	88	115
anno 1993 (piano)	117	116

Il congiunto effetto del minor trasporto, -21,7% sul piano del 1993 anche conseguente alla minor disponibilità di stiva (-11,5%) e della forte flessione nei rendimenti unitari (-24,5%) conseguenti ad un mercato di noli sempre più in concorrenza, non ha permesso il mantenimento dei risultati prefissati.

ANNO 1993

SOCIETA': LLOYD TRIESTINO DI NAVIGAZIONE S.P.A.
LINEA: MEDITERRANEO - ESTREMO ORIENTE
NAVI UTILIZZATE: M/N "NUOVA TRIESTE" M/N "NUOVA GENOVA"
M/N "TRIESTE" M/N "GENOVA"
STIVA OFFERTA : 71.948 TEUS
UTILIZZO : 88%

A) DATI DI TRAFFICO

N.VIAGGI : 56,11
TEUS :

B) CONTO ECONOMICO (L.MLD.)

	PIANO '90	CONSUNTIVO '93
1) RICAVI LORDI :	L. 207.428	L. 175.277
2) COSTI :		
Spese acquisizione traffico	L. 104.450	L. 92.392
Costi diretti navigazione	L. 70.845	L. 93.885
Costi organizzazione	L. 12.436	L. 11.535
Ammortamenti	L. 39.438	L. 8.519
Oneri finanziari netti	L. 19.204	L. 18.522
Imposte		
Altre partite diverse		
	=====	=====
TOT.COSTI	L. 246.373	L. 224.853
3) RISULTATO DI GESTIONE	-L. 38.945	-L. 49.576
4) CONTRIBUTO ALLA LINEA		
(Legge 383/90)	L. 34.458	L. 33.575
rettifiche es. precedenti		
	=====	=====
5) RISULTATO DI ESERCIZIO	-L. 4.487	-L. 16.001

* IMPORTO ISCRITTO IN BILANCIO DALLA SOCIETA'

UTILIZZAZIONE DEGLI STANZIAMENTI PREVISTI
PER LA RISTRUTTURAZIONE- Servizi merci di linea gestiti dalle Società Italia e
Lloyd Triestino1° fase -

(Cap. 3063 dal 1994 Cap. 3653) Il programma di ristrutturazione della flotta pubblica (approvato con D.L. del 28.2.1987 e successive modifiche approvate con D.L. del 13 ottobre 1990) si è completato con l'entrata in esercizio dell'ultima unità Sebastiano Caboto della Società Italia nel corso del 1991.

Complessivamente sono state ristrutturate le seguenti linee a contributo:

Società Italia

Linea Nord Atlantico m/n G. Colombo e A. Vespucci
Linea Sud Atlantico m/n S. Caboto

Società Lloyd Triestino

Linea Australia t/n Nuova Llovdiana
Linea Sud Africa mm/nn Nuova Africa e Nuova Europa

Nel corso dell'anno sono stati erogati acconti di contributo pari a L. milioni 51.803 e per arretrati L. milioni 17.562

In dettaglio:

Società	Pagamento in conto competenza (L.mil)	Pagamento in conto residui (L.mil)
Italia	26.285	7.206
L. Triestino	25.518	10.356

A seguito del completamento del programma di ristrutturazione (1° fase) con l'entrata in esercizio dell'ultima unità delle 8 nuove commesse si è proceduto agli accertamenti ed all'erogazione del saldo, per il triennio 89/91, a favore della Soc. Lloyd Triestino ed agli accertamenti per la determinazione del saldo definitivo a favore della Soc. Italia per il quadriennio 89/92.

Si riporta di seguito un prospetto analitico dei contributi erogati.

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

CAP. 3063 IMPEGNI

DECRETO	SOCIETA'	DESCRIZIONE	IMPORTO IMPEGNATO
DI 6.8.93	ITALIA E LLOYD	CONCESS.ED IMPEGNO 93	Lit. 68.000.000.000
			Lit. 68.000.000.000

CAP.3063 PAGAMENTI

DECRETO	SOCIETA'	DESCRIZIONE	IMPORTO PAGATO
DM. 14.7.93	LLOYD TRIESTINO	PAGAMENTO 92 NOV.DIC	Lit. 5.724.233.000
	ITALIA		Lit. 5.625.500.000
DM. 14.7.93	LLOYD TRIESTINO	PAGAMENTO CONGUAGLIO	Lit. 2.594.000.000
	ITALIA	92	Lit. 1.581.290.718
DM.22.10.93	LLOYD TRIESTINO	PAGAMENTO(90%)GEN/GI	Lit. 16.588.129.000
DM.29.10.93	ITALIA	PAGAMENTO(90%)GEN/GI	Lit. 20.012.741.000
DI.30.11.93	LLOYD TRIESTINO	PAGAMENTO SALDO89/91	Lit. 2.038.540.146
DM. 9.12.93	ITALIA	PAGAMENTO(90%)AGO/OT	Lit. 6.271.636.899
DM.14.12.93	LLOYD TRIESTINO	PAGAMENTO(90%)LUG/OT	Lit. 8.929.822.985
			Lit. 69.365.893.748

2° FASE (Cap. 3070, dal 1994 Cap. 3655)

Nell'anno 1993, a seguito sia del parere espresso dal Consiglio di Stato, notificato il 25.2.93, sia dalla composizione dei ricorsi presentati alla commissione CEE ed alle Autorità Garante da parte della Soc. D'Amico e Messina, che dell'emanazione della L. 19.7.93 n° 237, si è proceduto al pagamento del contributo relativo ai primi nove mesi dell'anno a favore delle Soc. Italia e Lloyd Triestino.

Inoltre si è proceduto alla determinazione definitiva, ed al pagamento del contributo relativo all'intero anno 1991 per entrambe le Società.

Nel corso dell'anno sono stati erogati acconti di contributo pari a £. 35.288 e per arretrati £. 54.999.

Si riporta di seguito un prospetto analitico relativo alle somme erogate nell'anno 1993.

CAP. 3070 IMPEGNI

DECRETO	SOCIETA'	DESCRIZIONE	IMPORTO IMPEGNATO
DM 261193	ITALIA E LLOYD	IMPEGNO 93	Lit. 54.000.000.000
			Lit. 54.000.000.000

CAP.3063 PAGAMENTI

DECRETO	SOCIETA'	DESCRIZIONE	IMPORTO PAGATO
DM. 22.7.93	LLOYD TRIESTINO	PAG.PROVVISORIO 1991	Lit. 36.118.959.000
	ITALIA		Lit. 15.628.241.000
DI. 30.11.93	LLOYD TRIESTINO	DETERMIN.E SALDO 91	Lit. 2.270.417.000
	ITALIA		Lit. 982.393.000
DI.29.11.93	LLOYD TRIESTINO	DETER.E.PAG.9 MESI93	Lit. 22.461.000.000
	ITALIA		Lit. 12.827.334.000
			Lit. 90.288.334.000

PREPENSIONAMENTO (CAP. 3064)

Connesse 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 normale età pensionabile, che sarà dimostrata dall'Ente assicuratore.

Nel 1993 non sono stati effettuati pagamenti.

Si fa presente che la legge 160/89 ha prorogato al 31.12.93 i pensionamenti anticipati anche al personale della Società di navigazione Italia e Lloyd Triestino.

E' stato anche predisposto un D.I. relativo al pensionamento anticipato di 63 unità appartenenti alle società suindicate effettuato negli anni 92/93, che è in corso di perfezionamento con le altre Amministrazioni concertanti.

Lo sviluppo del personale esodato dalle due società nel periodo 87/93 è il seguente così come indicato negli allegati prospetti.

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

PREPENSIONAMENTI LEGGI 856/89 F 160/89 - SOC. ITALIA
ANNI DAL 1987 AL 1993

	ANNO 1987		ANNO 1989		ANNO 1990		ANNO 1991		ANNO 1992		ANNO 1993		TOTALE	
	P. C.		P. C.		P. C.		P. C.		P. C.		P. C.		P. C.	
AMMINISTRATIVI														
Addetti	84	78	8	10	0	-2(*)	0	0	0	0	0	0	92	86
Operai	7	7	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	7	9
TOTALE AMM.VI	91	85	8	12	0	-2	0	0	0	0	0	0	99	95
STATO MAGGIORE														
Coperta	14	13	8	7	0	0	3	0	0	0	0	0	25	20
Macchina	19	19	10	10	3	5	4	3	1	1	0	0	37	38
Alberghiero	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE	33	32	18	17	3	5	7	3	1	1	0	0	62	58
SOTTUFF. E COM.														
Coperta	15	11	25	18	0	4	6	6	5	5	3	3	54	47
Macchina	32	28	11	12	7	7	7	7	8	8	5	5	70	67
Camera e Cucin.	9	9	5	7	2	2	4	4	0	0	1	1	21	23
TOTALE	56	48	41	37	9	13	17	17	13	13	9	9	145	137
TOTALI NAVIGAN.														
	89	80	59	54	12	18	24	20	14	14	9	9	207	195
TOTALE GENERALE	180	165	67	66	12	16	24	20	14	14	9	9	306	290

p = Programma ristrutturazione
c = Consuntivo prepensionamenti

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

PREPENSIONAMENTI LEGGI 856/89 E 160/89 - SOC. LLOYD TRIESTINO
ANNI DAL 1987 AL 1993

	ANNO 1987	ANNO 1989	ANNO 1990	ANNO 1991	ANNO 1992	ANNO 1993	TOTALE
	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.
AMMINISTRATIVI							
Addetti	71	24	19	13	0	0	127
Operai	8	1	2	0	0	0	11
TOTALE AMM. VJ	79	25	21	13	0	0	138
STATO MAGGIORE							
Coperta	43	5	4	5	3	1	61
Macchina	26	4	2	2	5	7	46
Alberghiero	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE	69	9	6	7	8	8	107
SOTTIERRE E COM.							
Coperta	46	26	7	3	9	3	94
Macchina	41	21	8	5	5	6	86
Camera e Cucin.	17	9	3	5	2	2	38
TOTALE	104	56	18	13	16	11	218
TOTALI NAVIGAN.							
	173	65	24	20	24	19	325
TOTALE GENERALE	252	90	45	33	24	19	463

P = Programma ristrutturazione
C = Consuntivi prepensionamenti

CONCLUSIONI

Si ritiene opportuno, per completezza di informazione, accennare brevemente agli sviluppi normativi dei primi mesi del 1994, tesi ad integrare quegli aspetti che le Commissioni Parlamentari hanno ritenuto carenti nel respingere il Piano di riordino presentato dalla Finmare nel mese di luglio 1993.

A tale scopo con il D.L. 13 gennaio 1994 n. 22 il Governo ha dettato nuovi indirizzi di politica marittima predisponendo le risorse finanziarie (ricapitalizzazione della Finmare) necessarie per il risanamento delle Società del Gruppo secondo linee operative meno traumatiche di quelle contenute nel Programma di luglio 1993.

Tali linee di indirizzo consistono:

- nella riorganizzazione societaria tesa a consentire alle Società interessate di presentarsi sul mercato per il passaggio ad imprenditori privati;
- nella rinuncia alla vendita delle unità almeno sino a tutto il 1995;
- in un piano di prepensionamenti meno drastico, seppure nel quadro di una incisiva riorganizzazione societaria;
- nella prosecuzione dell'esercizio delle linee secondo un Piano di riordino che prevede accordi con partners nazionali e stranieri;
- nella ristrutturazione della rete agenziale.

Il D.L. n. 22/94 è stato più volte reiterato (n. 184 del 18.3.94 e n. 312 del 25.5.94) n. 475 del 30 luglio 94, n. 563 del 30.9.1994 e da ultimo N. 660 del 30 novembre.

Le ultime decretazioni d'urgenza modificano l'originario decreto n. 22 in quanto prevedono che la ricapitalizzazione delle due Società Italia e Lloyd Triestino divenga preliminare alla definizione di un piano di riordino delle Società del Gruppo Finmare, da parte dei Ministeri dei Trasporti, del Tesoro e del Bilancio e Programmazione Economica.

Tale piano, prima di essere presentato al Parlamento al fine di acquisire il parere delle competenti Commissioni dovrà essere sottoposto alla deliberazione del C.I.P.E. ed approvato entro il 31.12.94.

Inoltre vengono riconfermati sia la continuità di corresponsione dei contributi alle due Società per il periodo 94-96 sia il principio di indispensabilità dei servizi per l'economia nazionale, prescindendosi dal raggiungimento dell'equilibrio economico previsto dalla legge 856/86.

Infine, si sottolinea come in precedenza accennato, che la Commissione CEE ha in corso un'indagine tesa ad accertare la compatibilità delle misure di cui al decreto 22 e successive reiterazioni alla normativa comunitaria in materia di aiuti di Stato, in particolare per ciò che concerne la citata ricapitalizzazione delle due Società.

La Commissione ha confermato la prosecuzione nell'erogazione dei contributi e sta procedendo ad un'accurata valutazione delle note illustrative inviate dall'Amministrazione riguardanti il risanamento delle due Società.

Il destino della flotta pubblica ha implicazioni non soltanto economiche ma anche occupazionali e sociali, per cui abbisogna di un approfondito esame con tutte le componenti.