

ATTI PARLAMENTARI
XIII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. LXIV
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
(1994)**

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

***Presentata dal Ministro dei trasporti e della navigazione
(CARAVALÉ)***

Trasmessa alla Presidenza il 17 maggio 1996

PAGINA BIANCA

INDICE

1. — Premessa	<i>Pag.</i>	7
2. — Quadro generale	»	8
3. — Società Italia	»	10
4. — Linea Nord America-Atlantico	»	13
5. — Linea Sud America-Atlantico	»	15
6. — Linea Nord America-Pacifico	»	17
7. — Linea Sud America-Pacifico	»	19
8. — Società Lloyd Triestino	»	21
9. — Linea Europa (Mediterraneo) - Australia-Nuova Zelanda	»	24
10. — Linea Mediterraneo-Africa/Sud Africa	»	26
11. — Linea Mediterraneo-Estremo Oriente	»	28
12. — Conclusioni	»	30

PAGINA BIANCA

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
(1994)

PAGINA BIANCA

1. — PREMESSA.

Si ritiene opportuno richiamare di seguito la serie di interventi normativi che hanno progressivamente integrato l'originaria legge n. 684 del 20 dicembre 1974 modificandone i presupposti e le modalità di intervento dello Stato a favore delle società del Gruppo Finmare esercenti servizi merci su linee internazionali:

legge 5 dicembre 1986, n. 856 « Norme per la ristrutturazione della flotta pubblica (Gruppo Finmare) »;

legge 17 dicembre 1990, n. 383 « Interpretazione e modifica della legge 5 dicembre 1986, n. 856 »;

legge 19 luglio 1993, n. 237 la quale stabilisce all'articolo 11, commi 8 e 9, che:

in attesa della revisione del programma di ristrutturazione ed al fine di salvaguardare i livelli occupazionali e di conferire certezza ai rapporti in corso, la corresponsione dei contributi di cui alle leggi n. 856 e n. 383 è condizionata al solo espletamento dei servizi anche se esercitati con navi non di proprietà;

il disavanzo gestionale dei singoli servizi (legge n. 383) è da considerarsi mero parametro per la ripartizione del contributo tra le due Società, restando l'entità del contributo medesimo commisurata solo alla durata ed alle quote dei servizi attivati rispetto a quelli previsti dal programma.

Decreto-legge n. 22 del 18 febbraio 1994 più volte reiterato e convertito nella legge 30 maggio 1995, n. 204:

stabilisce che i contributi di cui alla legge 5 dicembre 1986 n. 856, a decorrere dal 1991 sono da determinare con riferimento ai servizi svolti e quindi si prescinde da mezzi e strumenti impiegati nonché dal raggiungimento dell'equilibrio economico al termine del quin-

quennio di intervento, trattandosi di servizi ancora indispensabili per l'economia nazionale.

Dette leggi sono state attuate con i seguenti provvedimenti interministeriali:

decreto interministeriale 28 febbraio 1987 (reg. C.d C. 5 maggio 1987 reg. 2 fg. 331) 1ª fase;

decreto interministeriale 15 ottobre 1990 (reg. C.d C. 18 febbraio 1991 reg. 2 fg. 95) 1ª fase;

decreto interministeriale 23 aprile 1994 (reg. C.d C. 9 luglio 1994 reg. 1 fg. 137) 2ª fase.

2. — QUADRO GENERALE.

Nel 1994 l'insieme dei paesi industrializzati ha registrato un miglioramento del tasso di crescita del prodotto interno lordo, trainato dalla fase espansiva degli Stati Uniti.

Nell'ultimo scorcio del 1993 e nel 1994 il PIL statunitense è, infatti, cresciuto mediamente del 3,5-4 per cento. La linea di tendenza per il prossimo futuro prevede un rallentamento — crescita intorno all'1 per cento — a seguito dell'azione che la Federal Reserve si appresta ad imporre per tenere sotto controllo l'inflazione.

In Italia, il 1994 ha manifestato segni di ripresa economica che si sono meglio evidenziati in alcune aree del Paese più legate alle produzioni per l'export.

La ripresa produttiva non ha determinato particolari tensioni sui prezzi; tuttavia il persistente andamento altalenante dei mercati finanziari e l'incertezza del clima politico hanno incrinato la favorevole situazione.

Nell'ultimo periodo dell'anno, l'industria manifatturiera ha registrato un consolidamento delle posizioni foriero di ottimistiche prospettive per il futuro.

L'accelerazione dell'attività produttiva deriva essenzialmente dal risveglio della domanda interna che si è avvalsa soprattutto del rinnovato ciclo di investimenti in attrezzature; favorevole anche la dinamica delle commesse sia nel mercato interno sia su quello estero, ciò che garantisce una fase espansiva duratura.

Nel comparto marittimo, l'attuale indirizzo è rappresentato da noli in leggera salita pur in presenza di crescita dell'offerta di stiva. In sintesi si può affermare che il trasporto marittimo, specie quello di linea, si sta risolvendo dopo un periodo negativo che aveva fortemente risentito della crisi economica dei Paesi europei. In Italia, in particolare, la debolezza della lira ha consentito di mantenere su livelli più che soddisfacenti i traffici in esportazione.

Tuttavia il fatto più rilevante è costituito dalla massiccia ordinazione di navi portacontainer di taglia « post-Panama ». Quello che solo pochi anni fa sembrava utopia, si sta rapidamente realizzando. Sei anni fa iniziava il servizio transpacifico la « President Truman »

della American President Lines, prima di una serie di unità di dimensioni tali da non consentire l'attraversamento del Canale di Panama. Assieme a questo tipo di navi il gigantismo si è manifestato con la costruzione di unità che, pur adatte al transito del canale, consentono il trasporto di 4000 Teus e oltre. Nei prossimi 30 mesi verranno consegnate altre 60 navi con una capacità di 4000 Teus e più.

Di fatto oggi sulla rotta « giro mondo » si trovano navi della capacità di 3800/4000 Teus che hanno retrocesso quelle intorno a 2000/2500 Teus sui collegamenti a medio raggio. Si stima che nel prossimo biennio, l'offerta di stiva aumenterà del 15/20 per cento. Poiché resta difficile ipotizzare un'analogha crescita della domanda di trasporto, appare evidente che si assisterà ad una sempre più accentuata concentrazione di attività in pochi armamenti, capaci di offrire servizi globali a prezzi competitivi sfruttando l'economia di scala permessa dalle nuove unità. Ciò provocherà una emarginazione degli armatori più deboli che dovranno rifugiarsi in « nicchie di mercato » o limitarsi ad attività di apporto alle grandi rotte giromondo.

Nel settore del trasporto merci di linea la flotta mondiale di navi portacontainer alla fine del 1993, ultimo dato disponibile, era composta da 1387 navi per una portata lorda complessiva di 33.964.200 tonnellate, con capacità di carico di 2.041.600 Teus.

In tale contesto la flotta italiana è presente con 16 navi, pari a 441.400 t.p.l. e con i 26.100 teus si colloca al ventesimo posto nella graduatoria mondiale, condotta da Panama ed USA.

Una grande rivoluzione è attesa anche nel sistema portuale in quanto il numero degli scali idonei a ricevere queste navi è molto ristretto, necessitando, detti scali, di gru con sbraccio di 40 metri, attrezzature che non tutti hanno, di alti fondali (oltre 12 metri) e soprattutto di un sistema logistico in grado di far fronte agli enormi volumi trattati ad ogni approdo. In parallelo a questo andamento nascono sempre nuove iniziative per creare centri di smistamento rapidi ed efficienti per il trasbordo dei container.

In Mediterraneo, dopo l'avvio del progetto Gioia Tauro, si sta predisponendo una analoga iniziativa per Cagliari, mentre a Panama è prevista la realizzazione del Manzanillo International Terminal.

Il momento che il comparto marittimo italiano sta vivendo richiede un salto di qualità nei servizi prestati per non soccombere di fronte alla concorrenza dei gruppi armatoriali di dimensioni mondiali.

Va ricordato che in tutte le nazioni esistono forme di sostegno ai trasporti marittimi, ovunque considerati strategici ed indispensabili per il mantenimento e lo sviluppo delle rispettive economie.

È infatti noto che una flotta mercantile efficiente è da considerarsi di vitale importanza per le economie nazionali ed allo scopo di assicurare che questi interessi siano finalizzati, molti governi hanno sviluppato una serie di aiuti e sussidi a favore delle proprie flotte.

Questi aiuti che assumono le più svariate forme, sono in atto in ben 57 Paesi dotati di flotte di una certa consistenza. Nella sottoriportata tabella sono evidenziati gli aiuti concessi dalle principali nazioni a vocazione marittima:

	F R A	G E R	G R E	N O R	S P A	T A I	U K	U S A	J A P
CONTRIBUTI ESERCIZIO	S I	N O	N O	N O	N O	N O	N O	S I	N O
CONTRIBUTI COSTRUZIONI	S I	S I	N O	S I	S I	S I	S I	N O	S I
RISERVE CARICO	S I	N O	N O	N O	S I	S I	N O	S I	N O
FACILITAZIONI FINANZIARIE	N O	S I	S I	S I	S I	S I	N O	S I	S I
FACILITAZIONI FISCALI/AMM.	S I	S I	S I	S I	S I	S I	S I	S I	S I
AIUTI ALLE RISTRUTTURAZ.	S I	S I	S I	N O	S I	N O	S I	N O	S I
RISERVA CABOTAGGIO	S I	S I	S I	N O	S I	S I	S I	S I	S I
ALTRI	S I	S I	S I	S I	S I	N O	S I	S I	S I

Si ricorda inoltre che è recente la proposta del Congresso degli Stati Uniti di istituire una tassa sul tonnellaggio import/export negli USA per creare un fondo di contribuzione destinato alle unità di bandiera statunitense allo scopo di eliminare i differenziali di costi di gestione nave-esistenti rispetto alle altre bandiere concorrenti.

Per dare un'idea delle somme erogate, si evidenzia che per i soli contributi di esercizio (*operating differential subsidy ODS*) l'amministrazione statunitense ha corrisposto nel 1993, ultimo dato disponibile, un ammontare netto di \$ 215,5 milioni pari a oltre 365 miliardi di lire.

3. — SOCIETÀ ITALIA.

L'esercizio 1994 evidenzia un risultato positivo di lire milioni 511,9 prima delle imposte che ammontano a lire milioni 123,9 e che riducono pertanto l'utile a lire milioni 388.

Il miglioramento rispetto al risultato dell'anno precedente (lire milioni 3.082) è stato conseguito nonostante che i contributi di avviamento siano diminuiti nel 1994 di lire milioni 17.328 e la gestione non

abbia beneficiato di partite straordinarie tra cui plusvalenze per vendita partecipazioni che, per lire milioni 7.500, avevano interessato l'esercizio precedente.

In attesa delle finali decisioni riguardanti la ristrutturazione del Gruppo Finmare, la Società ha cercato di fronteggiare le situazioni che via via si concretizzano, ponendo le basi per un incremento delle attività aziendali come attestato dall'inizio del nuovo servizio trasparente in unione con la consorella Lloyd Triestino.

In definitiva l'attuale andamento congiunturale, la politica sostenuta dall'azienda in sede conferenziale, il mantenimento ed il consolidamento degli accordi vigenti con i vari partners interessati nei diversi collegamenti svolti dalla Società, costituiscono il fondamento sul quale sono state formulate le previsioni per l'anno in corso 1995 che comportano un'aspettativa di risultato economico positivo, nonostante l'ulteriore flessione dei contributi di avviamento a favore delle motonavi Colombo e Vespucci che hanno terminato nel 1994 il periodo quinquennale previsto dalla legge.

Il traffico di linea movimentato dai Paesi del Sud Europa negli ultimi anni ha avuto il seguente andamento:

<i>Migliaia di teus</i>	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Import. europee	1012	1122	1238	1284	1305	1284	1369
Esport. europee	1283	1354	1367	1386	1492	1862	2104

Tale andamento ha accentuato ulteriormente lo sbilancio tra il traffico in entrata e quello in uscita.

Se si osservano in particolare le aree interessate della Società si evidenzia che l'interscambio con il Nord America (Usa e Canada) è rimasto pressoché stazionario rispetto all'anno precedente nel senso America - Sud Europa, mentre le esportazioni sono ulteriormente aumentate del 15 per cento (1993 Teus 428000; 1994 Teus 492000).

Nell'area Sudamericana, nonostante le ricorrenti crisi politico/sociali, il traffico si è mantenuto sui livelli 1993 per quanto riguarda le esportazioni, mentre le importazioni dirette in Europa meridionale hanno registrato un aumento del 9.5 per cento nel 1994.

A) — ACQUISIZIONE NUOVO NAVIGLIO.

La Società Italia ha concluso prima del 1994 la sostituzione del naviglio precedentemente utilizzato secondo i programmi di riassetto così come sono stati adeguati alle necessità via via emerse. Pertanto al 31 dicembre 1994 le unità di proprietà sono risultate le stesse dell'anno precedente.

B) — ACCORDI INTERARMATORIALI.

Proseguono gli accordi di collaborazione con compagnie italiane e straniere che operano nelle aree servite dalla Società Italia. Tutti i

servizi sociali vengono ormai svolti nell'ambito di accordi di collaborazione. Si riassumono di seguito le situazioni nelle singole zone geografiche.

Linea Nord America-Atlantico.

Continua la vigenza dell'accordo di interscambio spazio (slot charter) che interessa le principali compagnie operanti sulla rotta: Evergreen (Taiwan), Sea-Land (USA), P&O Container Line (UK), Nedlloyd (Olanda), Maersk (Danimarca). Sono utilizzate due unità di proprietà (Colombo/Vespucci) e due dei partners.

Linea Sud America-Atlantico..

La Società opera, da tempo, nell'ambito dell'accordo denominato « Medecs » che raggruppa le Compagnie Europee interessate alla relazione Mediterraneo Occidentale/Sud America Atlantico ossia Costa Container Line/Calmedia (Italia) e Ybarra/CGM Sud (Spagna/Francia). Italia di Navigazione utilizza la nave di proprietà « S. Caboto » che è affiancata da tre unità dei partners.

Linea Nord America-Pacifico.

L'attività del servizio congiunto con la d'Amico di Roma, che opera commercialmente sotto la denominazione di « Medpacific Express » è proseguita regolarmente per tutto il 1994. Vengono impiegate la motonave California, di proprietà di Italia di Navigazione, e 2 navi del partner.

Linea Sud America-Pacifico.

Nel corso del 1994 la Società ha continuato l'attività nel settore nell'ambito dell'accordo « Medsap » che interessa, oltre la Italia di Navigazione, la CSAV (Cile), la CNP (Perù) e la CTE (Spagna). Il servizio prevede l'utilizzo di 5 navi tra le quali la motonave Aquitania di proprietà. La società ha impiegato durante l'anno anche la motonave Cordigliera noleggiata a time charter.

C) — INTERVENTI NELLA FASE TERRESTRE DEL CICLO INTERMODALE 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 1994 è pertanto continuata l'attività fiduciaria di Interlogistica per la gestione del parco integrato dei contenitori e l'organizzazione dei trasporti terrestri in Europa. Sono stati ottenuti risultati che hanno permesso sensibili economie per quanto riguarda i costi di gestione del parco e di quelli di trasporto contenitori pieni e vuoti.

D) — ALLINEAMENTO AGLI STANDARDS OCCUPAZIONALI PROPRI DEGLI ARMAMENTI PIÙ AVANZATI.

La Società Italia ha proseguito il programma di prepensionamento a suo tempo stabilito per gli amministrativi e per il personale navigante che ha interessato le persone che nel frattempo maturano i requisiti previsti dalla legge.

Nel corso del 1994 sono usciti dai ruoli per prepensionamento, le seguenti persone:

amministrativi: 26;		
naviganti:	stato maggiore	sottoufficiali/comuni
coperta	5	6
macchina	5	7
camera		2
	10	15

La consistenza numerica del personale al 31 dicembre 1994 risulta di 362 unità di cui 142 fra dirigenti ed amministrativi (28 nelle strutture agenziali all'estero) e 220 fra ufficiali, sottoufficiali e comuni.

4. — LINEA NORD AMERICA-ATLANTICO.

Il collegamento tra i porti del Mediterraneo Occidentale (Italia, Francia, Spagna) e quelli degli USA Atlantico (New York, Norfolk, Charleston), costituisce la principale attività per la Società Italia. D'altra parte il Mercato Nordamericano rappresenta il maggior sbocco per i prodotti italiani se si escludono le nazioni comunitarie.

I traffici interessanti il Mediterraneo e la costa Est e golfo degli Usa son regolati dalla Conferenza SAEC (South Europe America Conference) alla quale aderiscono Italia di Navigazione e le seguenti Compagnie:

A.P Moeller Maersk Line, Danimarca;
Cast Logistic, Bermuda;
Cho Yang Shipping, Sud Corea;
C.M.A, Francia;
DSR Senator Joint Service, Germania;
Evergreen Marine Corporation, Taiwan;
Hanjin Shipping, Sud Corea;
Italia di Navigazione, Italia;
Lykes Bros. Steamship, USA;
Ndlloyd Lijen, Olanda;
P&O Containers, UK;
Sea Land Service, USA;
Zim Israel Navigation, Israele.

alle quali si aggiungono gli « outsiders » (compagnie che operano al di fuori delle regole conferenziali). I principali risultano essere:

Mediterranean Shipping Co, Svizzera;
Croatia Line, Croazia;
UASC, Emirati Arabi;
Cosco, Cina;
OOCL (Via Nord Europa), Hong Kong;
POL (Via Nord Europa), Polonia;
OSCL (Via Salerno/Nord Europa), UK;
Contship (Gulf) UK;
TMM (Gulf), Messico.

Inoltre prosegue la concorrenzialità delle linee operanti in nord Europa che acquisiscono carico originante in nord Italia attraverso deviazioni dai naturali sbocchi in Mediterraneo agli scali nordeuropei sfruttando i minori costi e tempi operativi di quei porti.

È recente la notizia che le ferrovie tedesche, in unione a grandi vettori terrestri europei, stanno organizzando un grosso terminale interno per la raccolta e lo smistamento del traffico originante o destinato al mercato italiano.

L'insieme di questi fattori genera una feroce concorrenza.

ANNO 1994

Società: Italia di Navigazione SpA.

Linea: Mediterraneo-Nord America Atlantico.

Navi utilizzate: motonave « C. Colombo »; motonave « A. Vespucci ».

Stiva offerta: 53.540 teus.

Utilizzo: 77 per cento.

A) Dati di traffico:

n. viaggi: 51,5;

teus: 41.492.

B) Conto economico (lire milioni):

Descrizione	Piano 1990	Consuntivo 1994
1) Ricavi lordi	110.900	131.119
2) Costi:		
Spese acquisizione traffico	67.700	61.671
Costi diretti navigazione	37.600	51.522
Costi organizzazione	11.500	8.162

XIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Ammortamenti	15.300	19.981
Oneri finanziari netti	- 2.700	432
Imposte		
Altre partite diverse		- 218
Totale costi . . .	134.800	141.122
3) Risultato di gestione	- 23.900	- 10.003
4) Contributo alla linea (legge n. 856 del 1986)	14.200	13.948
5) Risultato di esercizio	- 9.700	3.945

Appare evidente, pertanto, l'importante lavoro che la società Italia, unica compagnia di bandiera, è chiamata a svolgere in ambito conferenziale per difendere gli interessi nazionali e non emarginare la produzione italiana a seguito di eventuali discriminazioni nei costi di trasporto.

L'attività della Società Italia è stata svolta, come per il recente passato, in accordo di slot charter con Evergreen e Gruppo VSA (Sea-Land, Nedlloyd, P&O, Maersk) impiegando le navi sociali Colombo/Vespucchi e due unità VSA. Nel 1994 sono state effettuate 103 traversate (97 nel 1993). L'ulteriore razionalizzazione del servizio e la politica tariffaria svolta in ambito conferenziale, hanno permesso un consolidamento della redditività dei noli.

Sostenuto è stato il traffico in uscita dal Mediterraneo, mentre per quello in entrata si è fatto ricorso a carichi in trasbordo per il Mediterraneo Orientale e l'Africa utilizzando anche sinergie con il Lloyd Triestino.

5. - LINEA SUD AMERICA-ATLANTICO.

L'attività è stata svolta in joint service con CCL/Calmedia e Ybarra/CGM Sud nell'ambito del servizio denominato « Medecs » che vede l'impiego di 4 navi tra le quali la sociale « Caboto ».

Nell'esercizio 1994 sono state effettuate 59 traversate (53 nel 1993). Il traffico acquisito ha registrato un incremento rispetto al 1993 in funzione del buon andamento dell'interscambio che interessa principalmente la direttrice Southbound. Per contro si rileva una flessione dei noli che hanno risentito della politica economica perseguita dalle locali autorità governative.

Il recente sfaldamento delle « conferences » che regolano il traffico di linea nel settore e dei relativi accordi di « Pool », lasciano intravedere un periodo di instabilità che potrà essere affrontato con serenità

dal Medecs stante il profondo radicamento nell'area derivante dalla costante ed antica presenza e dall'efficienza del servizio prestato.

ANNO 1994

Società: Italia di navigazione SpA.

Linea: Mediterraneo-Sud America Atlantico.

Navi utilizzate: motonave « S. Caboto ».

Stiva offerta: 10.514 teus.

Utilizzo: 78 per cento.

A) Dati di traffico:

n. viaggi: 29,4;

teus: 8.222.

B) Conto economico (lire milioni):

<i>Descrizione</i>	<i>Piano 1990</i>	<i>Consuntivo 1994</i>
1) Ricavi lordi	28.800	36.349
2) Costi:		
Spese acquisizione traffico	9.500	12.931
Costi diretti navigazione	12.600	16.602
Costi organizzazione	- 3.000	1.659
Ammortamenti	6.400	6.436
Oneri finanziari netti	- 2.100	- 603
Imposte		
Altre partite diverse		- 322
Totale costi . . .	33.600	38.553
3) Risultato di gestione	- 4.800	- 2.204
4) Contributo alla linea (legge n. 856 del 1986)	8.300	6.289
5) Risultato di esercizio	3.500	4.085

A seguito dello scioglimento delle Conferenze, come sopra indicato, è stato costituito un accordo che interessa, oltre le Compagnie del servizio Medecs, la Società di bandiera argentina ELMA.

I principali concorrenti operanti nell'area sono seguenti:

GSA/Niver Line, Grecia;

Maruba, Argentina;

Paulista (trattative in corso per Slot Agreement), Brasile;

Baltic Shipping, Russia;

Croatia Line, Croazia;

CSAV (Via Nord Europa), Cile;

Zim Israele Nav., Israele;

Grimaldi (servizio limitato al Brasile), Italia.

Il fatto rilevante del 1994 è rappresentato dall'introduzione in Brasile di una nuova unità monetaria con un rapporto fisso con il dollaro statunitense. Il provvedimento è inteso a fermare l'abnorme spirale inflazionistica che aveva raggiunto il 30 per cento mensile.

Questo provvedimento ha drasticamente attenuato gli effetti della svalutazione della moneta locale, provocando tuttavia l'arresto, di fatto, delle esportazioni brasiliane con conseguenze drammatiche sui rapporti sociali.

Si ritiene che, come è già accaduto in altre realtà sudamericane, la situazione possa trovare un nuovo equilibrio anche in relazione ai provvedimenti che il nuovo Presidente della Repubblica ha promosso.

Il potenziale economico delle nazioni atlantiche del Sudamerica e la stabilità che si intende promuovere, dovrebbero assicurare una certa intensificazione del movimento commerciale.

6. — LINEA NORD AMERICA-PACIFICO.

La Società opera con un servizio full container congiunto con la « D'Amico di Navigazione », denominato « Med Pacific Express » impiegando la nave di proprietà California che affianca due unità del partner. Nel secondo semestre il partner d'Amico ha sostituito le due unità tipo « Cielo » da 1100 Teus di portata con due navi aventi capacità di 1400 teus e dotate di maggiore velocità. Tale sostituzione, che non ha interessato la « California » in quanto già rispondente alle esigenze commerciali del settore, ha permesso la riduzione del ciclo viaggio e la razionalizzazione degli itinerari che hanno comportato il miglioramento del « Transitime » e dell'offerta di stiva per far fronte all'attuale richiesta influenzata dalla vivacità dell'andamento delle esportazioni verso gli Stati Uniti.

ANNO 1994

Società: Italia di Navigazione SpA.

Linea: Mediterraneo-Nord America Pacifico.

Navi utilizzate: motonave « California ».

Stiva offerta: 20.877 teus.

Utilizzo: 81 per cento.

A) Dati di traffico:

n. viaggi: 18,73;

tonnellate: 17.010.

B) Conto economico (lire milioni):

<i>Descrizione</i>	<i>Piano 1990</i>	<i>Consuntivo 1994</i>
1) Ricavi lordi	58.400	60.027
2) Costi:		
Spese acquisizione traffico	28.000	28.035
Costi diretti navigazione	25.800	28.349
Costi organizzazione	7.100	5.510
Ammortamenti	10.300	4.364
Oneri finanziari netti	- 5.500	- 5.234
Imposte		
Altre partite diverse		- 152
Totale costi . . .	76.700	71.644
3) Risultato di gestione	- 18.300	- 11.617
4) Contributo alla linea (legge n. 383 del 1990)	22.400	8.887
5) Risultato di esercizio	4.100	- 2.730

Nel corso del 1994 il servizio ha consolidato la sua presenza nell'area conseguendo positivi risultati anche se la crisi venezuelana - zona complementare che viene servita in transito dalla linea - non ha contribuito all'ottenimento di ulteriori miglioramenti.

I traffici con la costa occidentale del continente Nordamericano sono regolati dalla « Conference » Med-Pac alla quale aderiscono Italia di Navigazione, d'Amico di Navigazione e ZIM Israel Navigation (limitatamente alla California), uniche compagnie di linea che mantengono regolarmente il collegamento diretto.

Una vivace concorrenza è esercitata dai grandi raggruppamenti internazionali che servono le destinazioni americane sia attraverso deviazioni del carico verso i porti del Nord Europa, sia con transhipment in altri punti nodali, come esemplificato di seguito:

Evergreen (Via Nord Europa), Taiwan;

Hapag Lloyd (Via Nord Europa), Germania;

Maersk (Via Halifax), Danimarca;
Nedlloyd (Via Nord Europa), Olanda;
P&O Containers (Via Nord Europa), UK;
Sea land service (Via Nord Europa), USA;
Dole (Via Guayquil), Panama.

7. — LINEA SUD AMERICA-PACIFICO.

Il collegamento è stato effettuato — dopo il ritiro di alcune compagnie marginali — in joint service con CSAV, CNP, e, dal secondo semestre, CTE nell'ambito del servizio denominato « MedSap » che ha impiegato 5 navi tra le quali la motonave Aquitania, di proprietà, la motonave Cordigliera noleggiata dalla Società Italia a time charter. I nuovi accordi in vigore dal 1994, hanno comportato la revisione delle quote di spettanza di ciascun partner. Per quanto riguarda la Società Italia, la più alta quota di partecipazione ha consentito un aumento del tonnellaggio acquisito, rispetto all'anno precedente, pur in presenza di un mercato che ha dato scarsi segnali di vivacità.

L'andamento delle economie dei paesi interessati dal collegamento (Colombia, Ecuador, Perù, Cile, Bolivia), ha avuto una fase diversificata: a fronte di una rapida crescita economica (Cile), Perù e Colombia sono stati colpiti da profondi turbamenti politici/economici che, tuttavia, sono in corso di normalizzazione specie in Perù.

La Italia di Navigazione rimane l'unico vettore diretto che utilizza naviglio di bandiera italiana nell'ambito sia delle Compagnie Conferenziate sia outsiders.

La « conferenza » che regola i collegamenti Mediterraneo/Costa sudorientale del Sudamerica è la « Magellan Conference ». I membri della Conferenza sono i seguenti:

CIA Transatlantica Espanola, Spagna;
CGM, Francia;
CSAV, Cile;
CNP, Perù;
Empremar, Cile;
Italia di navigazione, Italia;
TNE, Ecuador;
TCA (limitata al Perù), Italia.

I concorrenti « outsiders » che operano via porti del Nord Europa o con trasbordo nella costa orientale USA sono i seguenti:

CCNI (Via Nord Europa), Cile;
Croatia line, Croazia;
Dole (Reefer), Panama;

Lykes (Via East Coast), USA;
 Maersk (Via East Coast), Danimarca;
 M.S.C (Via Nord Europa), Svizzera;
 Nedlloyd (Via Nord Europa), Olanda;
 Hapag Lloyd (Via Nord Europa), Germania;
 F.M.G (solo Buenaventura), Colombia.

ANNO 1994

Società: Italia di navigazione SpA.
 Linea: Mediterraneo–Sud America Pacifico.
 Navi utilizzate: motonave « Aquitania ».
 Stiva offerta: 318.088 tonnellate;
 Utilizzo: 41 per cento.

A) Dati di traffico:

n. viaggi: 24,8;
 tonnellate: 129.788.

B) Conto economico (lire milioni):

<i>Descrizione</i>	<i>Piano 1991</i>	<i>Consuntivo 1994</i>
1) Ricavi lordi	17.700	34.651
2) Costi:		
Spese acquisizione traffico	4.600	10.595
Costi diretti navigazione	9.900	25.858
Costi organizzazione	3.000	1.627
Ammortamenti	3.400	2.036
Oneri finanziari netti	– 900	– 1.085
Imposte		
Altre partite diverse	– 200	565
Totale costi . . .	22.000	40.636
3) Risultato di gestione	– 4.300	– 5.985
4) Contributo alla linea (legge n. 383 del 1990)	5.400	4.578
5) Risultato di esercizio	1.100	– 1.407

8. — SOCIETÀ LLOYD TRIESTINO.

Il fatturato lordo merci 1994 è ammontato a lire milioni 473.960, con un incremento del 18 per cento sull'esercizio precedente.

In termini di volumi i containers trasportati sono stati 163.246 con un incremento di oltre il 18 per cento rispetto al 1993.

Pertanto l'aumento del fatturato è direttamente correlato al maggior volume di attività.

Il risultato economico netto evidenzia una perdita di lire milioni 11.457, con un apparente peggioramento rispetto al risultato di lire milioni 1.181 dell'esercizio 1993.

Infatti, quest'ultimo aveva beneficiato di una partita positiva straordinaria di lire milioni 17.000, resasi disponibile a seguito della definizione della spettanza dei contributi *ex-lege* n. 383 del 1990, a seguito della conversione in legge del decreto del 20 maggio 1993 n. 149.

Il problema maggiore che la Società sta affrontando sono gli oneri finanziari, connessi con gli investimenti in immobilizzazioni tecniche (navi containers), causa la scarsa disponibilità di mezzi propri come meglio di seguito specificato:

immobilizzazioni tecniche nette al 31 dicembre 1994 lire milioni 432.963;

mezzi propri (capitale netto) al 31 dicembre 1994 lire milioni 4.525.

Conseguentemente, a causa dell'indebitamento finanziario, la Società ha sostenuto oneri finanziari al netto dei contributi di credito navale (leggi n. 361 del 1982, n. 234 del 1989) per lire milioni 29.647, con una incidenza sul precedentemente citato fatturato pari al 6,3 per cento.

Tale incidenza, seppure migliorata rispetto al 1993 di 1,6 punti percentuali, rappresenta tuttavia un livello insostenibile e può essere indicata come determinante del negativo risultato economico.

Nell'ambito del capitale d'esercizio, sono da menzionare i crediti v/clienti di lire milioni 53.906, che se anche risultano aumentati rispetto al 1993, evidenziano un'incidenza sul fatturato dell'11 per cento rimasta invariata.

Si indicano di seguito i principali fatti relativi all'esercizio 1994.

A) — ACQUISIZIONE DI NUOVO NAVIGLIO.

Durante l'esercizio in questione la flotta sociale non ha subito variazioni e risulta pertanto composta da:

2 Motonavi da 3.000 teu di portata, « Nuova Trieste » « Nuova Genova »;

1 da 2.700 teu, « Nuova LLOYDiana »;

2 da 1.500 teu, « Nuova Africa » « Nuova Europa ».

La portata delle navi « Nuova Trieste », « Nuova Genova » e « Nuova Lloydiana » è stata aumentata nel corso dell'esercizio 1994 a seguito di lavori di adattamento delle baie.

B) — ACCORDI INTERNAZIONALI.

Linea Europa-Australia e Nuova Zelanda.

L'accordo ANZECS, che per cinque lustri la Società ha svolto con altre compagnie straniere, è terminato al 31 dicembre 1993.

Dal 1° gennaio 1994, la Società ha iniziato un nuovo accordo che, oltre a raggruppare le tradizionali compagnie, ha conglobato la Con-ship che è entrata in Conferenza.

Tale accordo prevede due servizi integrati, uno dedicato al Nord Europa e uno al Mediterraneo, che collegano entrambi l'Australia e la Nuova Zelanda. Il primo servizio viene espletato con 12 navi con cadenza settimanale, il secondo, con cadenza quindicinale (settimanale a La Spezia), con 6 navi.

Il Lloyd Triestino ha conferito sino al 31 agosto 1994 una propria nave, « Nuova Lloydiana ».

Dopo tale data il servizio prosegue attraverso noleggio di slot su navi di Società consorziate.

Linea Mediterraneo-Sud Africa.

L'accordo SAECS, terminato il 15 aprile 1994, è stato sostituito da un accordo simile stipulato tra la Società e la Safmarin, compagnia sudafricana. Gli altri 2 partners dell'ex SAECS, P & OCL e CGM, hanno mantenuto i loro diritti conferenziali ed usufruiscono di questo Servizio noleggiando spazi.

Tale nuovo accordo si basa sempre sul principio del « profit pool »; l'attività commerciale di marketing avviene in conto mandato nelle rispettive aree di competenza (L.T nel Mediterraneo Safmarine in Sud Africa).

Il servizio viene espletato con quattro navi, di cui due, « Nuova Africa » e « Nuova Europa », conferite dalla Società.

L'utilizzo della stiva è riservato per 2/3 al traffico in argomento mentre il rimanente terzo viene utilizzato dalla Società per carichi destinati all'Africa occidentale (toccata di Abidjan) ed all'Africa orientale, con servizi « feeder » da/per Durban ed al traffico Sud Africa-Africa occidentale e viceversa.

Questa articolata gestione consente rilevanti economie che vanno a beneficio complessivamente del risultato economico del comparto di attività africano.

Linea Europa-Estremo Oriente.

Ai primi del 1994 è terminato l'accordo con i due partners giapponesi, Mol e Nyk, denominato consorzio Mafecs. Il Lloyd Triestino, che nel corso del 1993 aveva stipulato un accordo con la Evergreen Marine Corporation di Taiwan, denominato Medwai sostitutivo dei Mafecs, ha iniziato il nuovo servizio prima con frequenza decadale, passando alla frequenza settimanale sin dalla metà dell'anno.

Il servizio Medwai si avvale di 15 grandi portacontenitori: le navi sociali da 3.000 teu « Nuova Trieste » « Nuova Genova » e, dall'agosto 1994, anche la « Nuova Lloydiana » (in sostituzione delle due navi « Genova » e « Trieste », noleggiate a scafo nudo dall'Almare di Genova dal 1° gennaio 1993, a loro volta rinoleggiate armate ed equipaggiate a terzi) e di altre 12 navi similari conferite dal partner.

Sempre nell'ambito dell'accordo con la Evergreen Marine Corporation, in estensione del servizio Medwai alla fine del dicembre 1994, la Società ha dato il via — in collaborazione con la consorella Italia di Navigazione — ad un nuovo servizio nell'area del Pacifico denominato Asiapac.

Tale servizio assicura con frequenza settimanale il collegamento estremo oriente con la costa occidentale nordamericana.

L'avvio di tale servizio ha consentito di inserirsi nel « trade » più importante del mondo e di entrare, anche se per quantitativi limitati, nel novero dei vettori globali (giramondo) con positivi riflessi non solo commerciali ma anche di immagine.

C) — ALLINEAMENTO AGLI STANDARDS OCCUPAZIONALI PROPRI DEGLI ARMAMENTI PIÙ AVANZATI.

Anche nel decorso esercizio la Società ha proseguito nel programma di prepensionamento del personale navigante contemplato dalla legge n. 236 del 1993 e che ha riguardato 19 marittimi con le seguenti qualifiche:

Stato maggiore:	10
Sottoufficiali e comuni: coperta	5
macchina	2
camera	2
	19

Anche il personale amministrativo è stato interessato da prepensionamenti contemplati dalla legge n. 100 del 1994, per totale di 25 unità.

Per contro in data 1 agosto 1994, si è provveduto a formalizzare il passaggio nei ruoli amministrativi di 5 dipendenti Finmare a conclusione del periodo di formazione presso gli uffici sociali e di 12 ufficiali R.O che prestano servizio negli uffici amministrativi.

La consistenza numerica del personale al 31 dicembre 1994 è risultata pertanto:

amministrativi, compresi dirigenti	138
naviganti, compresi turno particolare	256
Totale Italia	394
dipendenti locali esteri	70
Totale complessivo	464

D) — PROCESSO PERMANENTE E SISTEMATICO DI INNOVAZIONE NELLE TECNICHE GESTIONALI E SULLA METODOLOGIA DEL LAVORO.

La Società dispone di una rete agenziale che copre tutti i mercati in cui opera. In particolare, i punti di forza sono costituiti dalla controllata Italmar srl che agisce quale agente generale per l'Italia; dall'Italia General Shipping di Londra per il Regno Unito nonché quale coordinatore per il Nordeuropa; dal Lloyd Triestino PTE di Singapore e dal Lloyd Triestino Ltd di Hong Kong, per il Sudest asiatico e l'Estremo Oriente.

Nel corso dell'esercizio 1994 è stata costituita un'agenzia a Shanghai per controllare direttamente i traffici con la Repubblica di Cina.

Le suddette controllate hanno conseguito nel 1994 ottimi risultati sia in termini di volumi di traffico procacciato che in termini di risultato economico. In particolare la controllata Italmar che, come noto, opera con costi di acquisizione posizionati nella fascia bassa di mercato.

La Società ha continuato nell'azione di revisione delle funzioni e nella informatizzazione delle procedure onde fronteggiare la continua riduzione degli organici. Tale riduzione è stata considerevole in quanto, oltre al personale prepensionato, sono stati registrati esodi volontari di addetti che avevano maturato le condizioni per pensionamento anticipato.

Costante attenzione viene mantenuta dalla Società nell'aggiornamento professionale dei propri dipendenti.

9. — LINEA: EUROPA (MEDITERRANEO) - AUSTRALIA-NUOVA ZELANDA.

Nell'anno 1994 il Lloyd Triestino ha regolarmente svolto il servizio internazionale merci di linea sulla direttrice Nord Europa-Mediterraneo per i porti dell'Australia e della Nuova Zelanda.

Alla fine dell'anno 1993 l'accordo di cooperazione, preesistente dal lontano 1972, denominato ANZECS è stato sciolto per dar vita ad una attività gestita indipendentemente da ciascuna compagnia armatrice in uno spirito di maggior dinamismo imprenditoriale.

Ad ogni buon conto le società aderenti al vecchio pool, cui si è aggiunta l'inglese Contship quale nuovo membro della Conferenza, hanno siglato una forma di collaborazione concretizzata nello scambio/acquisto di slots (spazi stiva) nel rispetto delle quote conferenziali fino a quel momento titolate.

La nuova struttura ha comportato un sensibile miglioramento del servizio reso in virtù di una flotta composta complessivamente da 18 navi (in precedenza 13 unità) che ora consentono l'effettuazione di partenze rispettivamente settimanali dal Nord Europa (in precedenza decadali) ma per quest'ultimo con l'inserimento di un ulteriore frequenza decadale per mezzo di una toccata aggiuntiva su La Spezia di navi in discesa dal Nord Europa.

Tale grosso potenziale nautico si è tradotto nel 1994 in complessivi 72.05 viaggi dei quali n. 48.17 partenza dal Nord Europa e n. 23.88 dal bacino Mediterraneo.

Nord Continente/Australia-Nuova Zelanda

1,9 per cento in esportazione

2,3 per cento in importazione.

Mediterraneo/Australia-Nuova Zelanda

29,613 per cento in esportazione

38,939 per cento in import per traffico generale

22,400 per cento in import per traffico refrigerato.

Le navi operanti nel presente accordo risultano conferite dai due gruppi inglesi JMC e Contship Containerlines. Il Lloyd Triestino, accreditato dalla propria quota conferenziale all'impiego di proprie unità ha impiegato la motonave Nuova Lloydiana nel periodo gennaio-agosto 1994. A far data 25 agosto le dimensioni dell'unità sociale in termini di stiva unitamente al buon livello remunerativo acquisibile sulla linea dell'Estremo Oriente ne hanno suggerito l'impiego su quel settore.

Si precisa altresì che la motonave Nuova Lloydiana ha ultimato in data 14 aprile 1994 il periodo quinquennale di contribuzione ex articolo 2 legge n. 856 del 1986 nell'esplicazione del servizio internazionale di cui alla presente relazione, garantendo così il mantenimento della relazione definitiva di preminente interesse nazionale dalla legge n. 684 del 1984 e n. 856 del 1986 e dal decreto-legge n. 149 del 20 maggio 1993 (articolo 11) poi convertito con legge 237 del 19 luglio 1993.

Le Compagnie aderenti a tale traffico, attivato a mezzo scambio/acquisto slots, nel 1994 sono state:

JMG PO Containers Ltd – Australian Navional Line;

Contship Container Lines LTD (CS);

Hapag Lloyd;

HSDG (Hamburg-Sudamerikanische Dampschiffahrts-Gesellschaft Egger Amsinck);

Lloyd Triestino di Navigazione.

L'itinerario di massima del servizio dal Nord Europa prevede le seguenti toccate: Tilbury, Hamburg, Rotterdam, Fremantle, Adelaide, Burnie, Melbourne, Sydney, Auckland, Wellington, Lyttleton, Port Chalmers, Zeebrugge, Tilbury.

ANNO 1994

Società: Lloyd Triestino di navigazione SpA.

Linea: Europa – Australia/Nuova Zelanda.

Navi utilizzate: motonave « Nuova Lloydiana » (fino al 24 agosto 1994).

Stiva offerta: 23.561 teus.

Utilizzo: 88,22 per cento.

A) Dati di traffico:

n. viaggi: 72,05;

teus:

B) Conto economico (lire miliardi):

<i>Descrizione</i>	<i>Piano 1990</i>	<i>Consuntivo* 1994</i>
1) Ricavi lordi	26.040	88.432
2) Costi:		
Spese acquisizione traffico	2.631	38.198
Costi diretti navigazione	10.991	40.943
Costi organizzazione	3.466	3.821
Ammortamenti	11.211	8.017
Oneri finanziari netti	411	- 956
Imposte	- 453	
Altre partite diverse		
Totale costi . . .	28.311	91.935
3) Risultato di gestione	- 2.271	- 3.503
4) Contributo alla linea (legge n. 856 del 1986)	3.274	3.684
5) Risultato di esercizio	1.003	181

Quello del servizio dal Mediterraneo risulta così composto:

La Spezia, Fos, Barcelona, Paraeus, Fremantle, Melbourne, Sydney, Auckland, Wellington, Port Chalmers, Melbourne, Fremantle, Singapore, Piraeus, Salerno, La Spezia.

Diversamente da quanto previsto dal precedente consorzio Anzecs (cessato nel 1993), l'attuale accordo definisce che ciascuna Compagnia agisca indipendentemente attraverso la propria rete agenziale sia in ambito nazionale che in quello estero su tutte le aree servite.

10. — LINEA MEDITERRANEO-AFRICA/SUD AFRICA.

La relazione tra porti italiani e mediterranei e quelli del continente africano è stata regolarmente espletata dal Lloyd Triestino per

l'anno 1994 a mezzo di un servizio full-containers che ha garantito n. 24.21 viaggi con una cadenza media di 2 partenze al mese.

La flotta adibita al servizio è stata di 4 navi, due delle quali, le motonavi Nuova Africa e Nuova Europa di proprietà del Lloyd Triestino e le restanti due del partner consortile Safmarine della Repubblica Sudafricana.

Il precedente accordo commerciale Saecs entro il quale la nostra Società operava è stato rinegoziato in data 15 aprile 1994 ed ha dato origine ad una nuova cooperazione fra Lloyd Triestino e Safmarine denominata Samecs (Sout Africa Mediterranean containers Service) definita in forma paritetica al 50 per cento. L'accordo, sostanzialmente simile al precedente Saecs, è, del tipo profit pool e demanda a ciascun membro consortile l'attività del marketing nelle aree geografiche di propria pertinenza. Nel caso del Lloyd Triestino l'attività di marketing organization è praticata oltreché in Italia in altri paesi affacciatisi o gravitanti sul bacino Mediterraneo quali Spagna, Grecia, Austria, Slovenia, Croazia, Ungheria, Cecoslovacchia, Romania, Bulgaria, Albania e territori del Mar Nero. Nel presente accordo al Lloyd Triestino è stato affidato l'incarico di agente anche per il Portogallo ove in precedenza operava il partner Safmarine.

L'attività nel settore è stata contraddistinta negli ultimi anni dalle incerte situazioni politiche del Sud Africa e commercialmente da forme di concorrenza particolarmente aggressive.

ANNO 1994

Società: Lloyd Triestino di Navigazione SpA.

Linea: Mediterraneo-Sud Africa.

Navi utilizzate: motonave « Nuova Africa », motonave « Nuova Europa ».

Stiva offerta: 21.060 teus.

Utilizzo: 73,7 per cento.

A) Dati di traffico:

n. viaggi: 24,21;

teus:

B) Conto economico (lire miliardi):

Descrizione	Piano 1990	Consuntivo 1994
1) Ricavi lordi	30.964	68.623
2) Costi:		
Spese acquisizione traffico	3.138	28.258
Costi diretti navigazione	12.869	28.979
Costi organizzazione	6.090	4.731
Ammortamenti	16.539	17.434

XIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Oneri finanziari netti	- 87	- 1.107
Imposte	558	
Altre partite diverse		
Totale costi . . .	39.281	80.509
3) Risultato di gestione	- 8.317	- 11.886
4) Contributo alla linea (legge n. 856 del 1986)	15.791	15.690
5) Risultato di esercizio	7.474	3.804

A fronte di queste ultime, la risposta del Lloyd Triestino unitamente ai partners aderenti al Consorzio è stata di offrire alla clientela un servizio migliorativo in termini di frequenze attestandosi così su quanto già predisposto dalla concorrenza. Il maggior apporto di naviglio ha richiesto una diversificazione della stiva in eccesso che è stata destinata ai carichi per l'Africa occidentale (in virtù della toccata diretta di Abdjan) e dell'Africa orientale servita a mezzo di feeder in avviamento dal porto di Durban.

Nel corso del 1994 il rasserenamento delle condizioni interne della politica sudafricana ha fatto evidenziare sensibili segni di ripresa che accompagnati alla debolezza della lira hanno creato i presupposti per un miglioramento degli scambi tra le due aree.

11. — LINEA MEDITERRANEO-ESTREMO ORIENTE.

La relazione tra porti del bacino Mediterraneo e le aree oltre Suez dell'Oceano Indiano fino al sud est asiatico (Giappone e Cina compresi) rappresentano l'asse portante dell'attività commerciale del Lloyd Triestino, in virtù dell'estensione e delle potenzialità di quei mercati.

Anche nel 1994 tale segmento ha costituito la quota preponderante del fatturato della Società (48,9 per cento) ed analogamente ha richiesto gli sforzi maggiori sia in termini organizzativi che in investimenti che assorbono 70,1 per cento del totale patrimonio di navi e contenitori al 31 dicembre 1994.

Su tale relazione, la riorganizzazione impostata con l'accordo con l'Evergreen di Taiwan alla fine del 1993 è diventata totalmente operativa nell'anno trascorso e si articola in un servizio operante complessivamente con 14/15 unità di capacità stiva variabile tra 2000 e 3000 teus cadauna.

Il Lloyd Triestino, che nell'ambito del suddetto accordo detiene il 35 per cento del totale stiva disponibile nelle due direttrici export/import, ha conferito nel 1994 mediamente 3/4 navi mentre il partner Evergreen ha dedicato le restanti 11/12 in modo da offrire alla clientela un servizio prima decadale e poi settimanale (decorrenza aprile 1994) per mezzo dello scambio di slot (spazi stiva) commisurato alla suddetta percentuale di traffico.

Il Lloyd Triestino ha così impiegato le due navi di nuova costruzione, Nuova Trieste e Nuova Genova, frutto dell'investimento contemplato dalla seconda fase del piano di ristrutturazione *ex lege* n. 856 del 1986 poi definita dalla legge n. 383 del 1990. La restante quota in termini di stiva a raggiungimento della percentuale assegnata è stata inizialmente garantita dalle unità Trieste e Genova noleggiata a bareboat dalla consorella Almare. A far data dalla fine dell'agosto 1994 le due unità sono state rimpiazzate dall'unità sociale Nuova Lloydiana, nave di maggior dimensione (capacità 2500 slots poi ampliata a 2700 a seguito di lavori di adattamento), che aveva in precedenza ultimato il suo quinquennale servizio nella linea a contributo per il settore Australia-Nuova Zelanda dando così la configurazione definitiva al servizio.

L'attività nautica del 1994 riporta 52,92 partenze; complessivamente il potenziale della flotta Lloyd Triestino-Evergreen si è tradotto in un trasportato di 220.000 Teus equivalente al 26 per cento del totale interscambio containerizzato Mediterraneo-Estremo Oriente.

La produzione del Lloyd Triestino è risultata di 80.000 contenitori, produzione all'incirca pari alla quota di partecipazione, con un incremento di 19.000 unità (+31 per cento) sul precedente anno.

Limitatamente alla clientela italiana, il Lloyd Triestino nel 1994 ha acquisito il 12 per cento dell'interscambio globale delle due aree migliorando di un punto percentuale la performance sul traffico import dell'anno 1993.

ANNO 1994

Società: Lloyd Triestino di Navigazione SpA.

Linea Mediterraneo-Estremo Oriente.

Navi utilizzate: motonave « Nuova Trieste », motonave « Nuova Genova », motonave « Trieste », motonave « Genova ».

Stiva offerta: 89.953 teus.

Utilizzo: 88 per cento.

A) Dati di traffico:

n. viaggi: 52,92;

teus:

B) Conto economico (lire miliardi):

<i>Descrizione</i>	<i>Piano 1990</i>	<i>Consuntivo 1994</i>
1) Ricavi lordi	241.969	221.636
2) Costi:		
Spese acquisizione traffico	118.454	109.098
Costi diretti navigazione	79.395	109.169
Costi organizzazione	13.089	11.895
Ammortamenti	45.022	18.454
Oneri finanziari netti	- 26.936	- 24.700
Imposte		
Altre partite diverse		
Totale costi . . .	282.896	273.316
3) Risultato di gestione	- 40.927	- 51.680
4) Contributo alla linea (legge n. 856 del 1986)	40.512	39.535
5) Risultato di esercizio	- 415	- 12.145

12. — CONCLUSIONI.

La precedente relazione che commentava l'andamento dell'esercizio 1993, indicava il 1994 come l'anno durante il quale le società avrebbero dovuto assumere l'aspetto definitivo sulla base del piano di ristrutturazione delle attività di trasporto internazionale merci di linea che doveva essere approvato da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione e dal Ministero del tesoro.

Il piano presentato non ha ottenuto, a tutto il 1994, l'approvazione e pertanto le aziende hanno proseguito la propria attività tradizionale al fine di consolidare le proprie quote di mercato e la posizione nell'ambito del trasporto marittimo.

Nei rapporti con lo Stato il decreto-legge emanato ad inizio anno (n. 22), contenente la interpretazione della normativa esistente per la determinazione dei contributi e i presupposti per la ricapitalizzazione delle aziende e man mano reiterato ed infine convertito nel 1995 dalla

legge 30 maggio 1995 n. 204, ha consentito l'erogazione dei contributi ed un'attività della Società più aperta alle logiche di mercato.

Tuttavia nessun effetto concreto ha avuto il provvedimento di ricapitalizzazione ancora all'esame delle Autorità CEE, emesso nell'ottica del processo tendente alla privatizzazione delle Società operanti nel settore del trasporto merci di linea internazionali.