

Nello scenario delineato appare evidente che la libera concorrenza nel mercato deve essere svolta in un quadro di riferimento omogeneo sul piano economico e normativo, al fine di evitare che le differenze esistenti nelle varie nazioni provochino distorsioni. In questa direzione si avvia, buon ultima, la legislazione italiana anche con il provvedimento che istituisce il secondo registro.

Analizzando il trasporto marittimo di contenitori questo ha raggiunto nel 1996, i 37 milioni di Teus, con un incremento rispetto all'anno precedente del 5%. L'aumento, che aveva registrato un rallentamento nella crescita già durante il secondo semestre del 1995, ha proseguito in tale tendenza anche all'inizio del 1996. Nella seconda parte dell'anno, invece, il mercato ha recuperato, almeno in parte, la sua vivacità specie nelle aree interessanti l'Asia e il Nord America.

Per quanto riguarda in particolare il traffico di linea dei Paesi del Sud Europa, il movimento 1996 è stimato in oltre 4 milioni di Teus con un incremento dell'8% sull'anno precedente (nel 1995 l'aumento era stato dell'9,8%). Le importazioni sono lievitate del 9,8%, raggiungendo 1.8 milioni di Teus, le esportazioni del 6,6% (2,3 milioni di Teus), mantenendo costante lo sbilancio fra le due direttrici.

Il notevole incremento delle importazioni ha interessato principalmente i collegamenti con gli Stati Uniti e l'estremo Oriente. Sostenuto l'interscambio con il Sud America.

Va notato che a fronte di questo incremento di traffico (inferiore peraltro alle previsioni elaborate negli anni precedenti) sta un ancora maggiore incremento della flotta operativa con la conseguenza di una sempre più preoccupante sovracapacità di stiva.

2.3 L'attività

La Società Italia ha operato, nel 1996, in un mercato internazionale caratterizzato da una competitività sempre più spinta che ha fatto registrare ulteriori, sensibili flessioni sul livello dei noli con punte negative superiori al 20%.

L'entrata in servizio di navi da 4/6000 contenitori, le grandi alleanze o le fusioni fra gli operatori mondiali più importanti, la globalizzazione del mercato hanno creato i presupposti per una progressiva riduzione delle rate nette di nolo che hanno raggiunto verso fine anno il livello più critico, particolarmente condizionanti le compagnie di dimensioni più ridotte, come Italia di Navigazione, che operano in mercati ristretti.

A tale scenario si è aggiunto il perdurare dello stato di incertezza legato al Piano di Riordino del Gruppo Finmare che si è protratto per tutto il 1996.

Tuttavia nel corso del 1996 la Società ha cercato di fronteggiare tali obiettive difficoltà riuscendo a mantenere sostanzialmente inalterati rispetto all'anno precedente i volumi di trasportato (106.000 Teus) e i ricavi lordi merce (L. milioni 255.384) pur scontando un andamento depresso della divisa americana rispetto alla lira (il dollaro USA caratterizza infatti la quasi totalità degli introiti della Società) che si è concretizzato in circa 90 punti unitari in meno rispetto al 1995 (Lit. 1543 contro Lit. 1629).

Come citato in precedenza l'esercizio 1996 ha registrato, per la prima volta dopo un lunghissimo periodo, il pratico azzeramento dei contributi di avviamento a carico dello Stato, eccezione fatta per un limitato residuo (circa L. 3) relativo alla M/N "Caboto".

Nel quadro generale sopra delineato l'esercizio 1996 presenta un risultato in pareggio cui hanno concorso anche gli effetti economici positivi rivenienti dalla citata operazione di fusione per incorporazione della Società Viamare di Navigazione.

2.4 Il Personale:

L'organico della Società e' il seguente:

	<u>31</u> <u>1995</u>	<u>Dic.</u> <u>1996</u>
AMMINISTRATIVI (compr. Dirigenti)	138	136
di cui all'estero	30	29
NAVIGANTI: Turno Italia	161	146
Turno Generale	73	67
	-----	-----
	372	349

Nell'anno 1996 e' terminato il processo di prepensionamento per il personale navigante ed amministrativo, ai sensi delle leggi 160/89, 856/86 e 647/96, che ha interessato 10 marittimi e 6 amministrativi.

Dettaglio prepensionamento naviganti 1996:

	<u>S.M.</u>	<u>SOTT/</u> <u>COMUNI</u>
Coperta	2	2
Macchina	1	3
Camera	—	2
	-----	-----
	3	7

Per il personale amministrativo si sono svolti corsi di software di base e software operativo, oltre ad un corso avanzato di lingua inglese per il personale addetto alle attività commerciali. Per il personale navigante si sono svolti corsi di sopravvivenza e salvataggio per adeguare lo standard del personale alla normativa internazionale sulla sicurezza a bordo.

2.5 Linea Mediterraneo - Sud America Atlantico

L'assetto nautico della linea si e' completamente trasformato nella seconda meta' del 1996 con l'inserimento della Compagnia brasiliana "Paulista" che e' entrata a far parte dell'esistente servizio MEDECS (Italia/CGM-Ybarra/Costa Container Line) con l'occasione ribattezzato Seagull.

Il servizio prevede l'impiego di quattro navi di caratteristiche simili, tra cui la m/n "S. Caboto che, per il predetto esercizio, ha realizzato un coefficiente di utilizzo di stiva dell'80%.

Il servizio Seagull rappresenta il migliore collegamento tra il Mediterraneo ed il Sud America Atlantico sia in termine di naviglio che di frequenza.

ESERCIZIO 1996
 SOCIETA': ITALIA DI NAVIGAZIONE SPA
 LINEA: MEDITERRANEO - S.AMERICA ATLANTICO
 NAVI UTILIZZATE: M/N "CABOTO"
 INTERSCAMBIO E PRINCIPALI VOCI MERCEOLOGICHE:
 Esportazione: Macchinario- Lavori in ferro/acciaio - Veicoli
 Importazione: Caffè - Carta - Carni - Alimentari - Prodotti congelati

MODO DI TRASPORTO : FULL CONTAINER

CAPACITA' STIVA OFFERTA E UTILIZZO CONSEGUITO

Stiva offerta: Teus 15508 Utilizzo: 80%

	PIANO AGG 92	CONSUNTIVO 96

A- DATI DI TRAFFICO		
Nr. viaggi	43,80	39,30
Teus	6.800	12.445

B - CONTI ECONOMICI (L.MIL.)		
Cambio 1\$ = Lit.	1.370,00	1.542,97
1) RICAVI LORDI	29.700	40.793
	=====	
2) COSTI		
2.1 Spese acquisizione traffico	9.500	16.057
2.2 Costi diretti navigazione	13.300	20.461
2.3 Costi organizzazione	3.200	2.176
2.4 Ammortamenti	4.500	4.154
2.5 Oneri finanziari netti	2.100	+ 1.004
2.6 Imposte		
2.7 Altre partite diverse		+ 512
	32.600	41.332

3) RISULTATO DI GESTIONE	- 2.900	- 539
	=====	
4) CONTRIBUTI ALLE LINEE		
4.1 Contributi legge 856/86	3.600	2.918

5) RISULTATO DI ESERCIZIO	700	2.379
CONTRIBUTO ANNUO DI AVVIAMENTO (L.MIL.)		
- AMMORTAMENTO INVESTIMENTO		
Navi	2.062	
Pertinenze	1.079	3.141
-INTERESSI INVESTIMENTO		
Su mutui	1.408	
Su breve	407	
Contributi credito navale	- 2.038	- 233
		2.918
Periodo di contributo: Caboto 1.1.96/10.7.96	gg.192	

§ 3 RIEPILOGO CONTRIBUTI EROGATI

L'ammontare dei contributi definitivamente concessi ed erogati per il periodo di intervento delle leggi 856/86 e 383/90 risulta come segue :

- per le nuove costruzioni :

L.856/86 CAP.3653	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	TOT..
ITALIA	7.826	28.670	31.836	35.873	30.870	20.102	6.532	2.918	164.627
LLOYD T.	12.866	38.723	33.341	37.156	31.602	19.374	3.434		176.496
ADRIATICA	2.636	8.994	3.238						14.868
TOT.	23.328	76.387	68.415	73.029	62.472	39.476	9.966	2.918	355.991

- per la gestione :

L.383/90 CAP.3655	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	TOT..
ITALIA			16.611	26.620	20.425	13.465	16.712	0	93.833
LLOYD T.			38.389	28.380	33.575	39.535	33.638		173.517
TOT.	0	0	55.000	55.000	54.000	53.000	50.350	0	267.350

§ 4 PIANO DI RIORDINO EX ART. 3 L.204/95

4.1 Approvazione del Piano

Quantunque non rilevante ai fini della presente relazione che prende a riferimento l'anno 1996, sembra necessario dare conoscenza degli avvenimenti accaduti nell'anno 1997 in attuazione della legge 204/95.

Con D.I. del 4 novembre 1997 è stato approvato il piano di riordino del gruppo Finmare, limitatamente alla parte relativa al settore di linea internazionale, predisposto dal Governo ex art.3 della L.204/95, dopo la delibera favorevole adottata al riguardo dal CIPE in data 25 settembre 1997.

Detto piano ha previsto la dismissione delle società esercenti "servizi internazionali di linea" e cioè Italia di Navigazione S.p.a. e

Lloyd Triestino S.p.a. , secondo le modalità suggerite dal consulente finanziario all'uopo incaricato ex art.1, 2° comma, della L.475/94 e definite da apposito D.P.C.M. nel rispetto della citata legge; quest'ultimo ha disposto la vendita a trattativa diretta dei singoli pacchetti azionari di dette società a seguito di una procedura competitiva.

In ossequio al disposto dell'art. 2, 192° comma della L.662/96 le competenti Commissioni parlamentari hanno espresso, in ordine a detta operazione il 19 dicembre 1997 (Camera) ed il 22 dicembre 1997 (Senato) parere favorevole a talune condizioni, quali principalmente:

- mantenimento delle sedi sociali ed operative, rispettivamente, a Genova (soc. Italia) e Trieste (Soc. Lloyd Triestino);
- mantenimento degli attuali livelli occupazionali per almeno cinque anni, conservando inalterati gli attuali regimi contrattuali.

A seguito dei suddetti adempimenti e della revoca delle disposizioni legislative che fanno obbligo all'IRI S.p.a. ed alla FINMARE S.p.a. di detenere direttamente o indirettamente partecipazioni di maggioranza in società esercenti servizi marittimi nazionali ed internazionali (art. 2, 192° comma della L.662/96), è stata avviata la cessione dei pacchetti azionari di cui trattasi con la pubblicazione, in data 30.12.97, del bando contenente l'invito a presentare offerte per l'acquisto.

4.2 Ricapitalizzazione

Il sopracitato D.I. del 4 novembre 1997, oltre all'approvazione del piano Finmare limitatamente al settore merci di linea, ha dato l'avvio al procedimento di ricapitalizzazione delle due società da parte del Ministero del Tesoro, ai sensi della citata Legge 204/95.

A conclusione di tale iter le Società Italia e Lloyd Triestino hanno ricevuto, a fine dicembre, un versamento in conto futuri aumenti di capitale pari, rispettivamente, a L.24,5 e L.48,9 miliardi.

Sulla predetta ricapitalizzazione la Commissione C.E. ha riconosciuto l'insussistenza di infrazione, ai sensi dell'art.92 del Trattato.