

ATTI PARLAMENTARI
XIII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. LXIV
n. 3

RELAZIONE

SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA DI
RISTRUTTURAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO
MERCİ DI LINEA SVOLTI DALLE SOCIETÀ A
PARTECIPAZIONE STATALE DEL GRUPPO FINMARE

(ANNO 1996)

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

Presentata dal Ministro dei trasporti e della navigazione
(BURLANDO)

Trasmessa alla Presidenza il 19 ottobre 1998

PAGINA BIANCA



*Il Ministro dei Trasporti
e della Navigazione*

Onorevole Presidente

ai sensi dell'articolo 1 della legge 5 dicembre 1986, n. 856, mi prego trasmettere una copia della relazione ministeriale sull'attuazione del programma di ristrutturazione dei servizi di trasporto merci di linea esercitati nell'anno 1996 dalle Società del Gruppo FINMARE.

Al riguardo, Le faccio presente che - in ottemperanza a quanto previsto dalla legge n.204 del 1995 - il Governo ha predisposto un piano di riordino per l'intero gruppo FINMARE che, per la parte relativa al settore di linea, è stato approvato dal CIPE con delibera del 17 settembre 1997, e positivamente valutato dal Parlamento.

Successivamente, la FINMARE ha intrapreso la procedura per la cessione delle Società Italia di Navigazione e Lloyd Triestino, e di quelle ad esse collegate ITALMARE e ITALCONTAINER.

Si prevede che la procedura di vendita possa essere completata entro il prossimo mese di settembre.

(Claudio Burlando)

Sen. Nicola MANCINO

Presidente

del Senato della Repubblica

ROMA

PAGINA BIANCA



*Il Ministro dei Trasporti
e della Navigazione*

Onorevole Presidente

ai sensi dell'articolo 1 della legge 5 dicembre 1986, n. 856, mi prego trasmettere una copia della relazione ministeriale sull'attuazione del programma di ristrutturazione dei servizi di trasporto merci di linea esercitati nell'anno 1996 dalle Società del Gruppo FINMARE.

Al riguardo, Le faccio presente che - in ottemperanza a quanto previsto dalla legge n. 204 del 1995 - il Governo ha predisposto un piano di riordino per l'intero gruppo FINMARE che, per la parte relativa al settore di linea, è stato approvato dal CIPE con delibera del 17 settembre 1997, e positivamente valutato dal Parlamento.

Successivamente, la FINMARE ha intrapreso la procedura per la cessione delle Società Italia di Navigazione e Lloyd Triestino, e di quelle ad esse collegate ITALMARE e ITALCONTAINER.

Si prevede che la procedura di vendita possa essere completata entro il prossimo mese di settembre.

(Claudio Burlando)

On.le

Luciano Violante

Presidente della Camera dei deputati

ROMA

PAGINA BIANCA

INDICE

1. Il Mercato marittimo 1996	Pag.	9
2. Le società Italia di Navigazione e Loyd Triestino nel 1996	»	15
2.1 Premessa	»	15
2.2 Il mercato	»	16
2.3 L'attività	»	18
2.4 Il personale	»	19
2.5 Linea «Mediterraneo-Sud America Atlantico»	»	20
2.6 Esercizio 1996	»	21
3. Riepilogo contributi erogati	»	22
4. Piano di riordino ex articolo 3 della legge n. 204 del 1995	»	22
4.1 Approvazione del Piano	»	22
4.2 Ricapitalizzazione	»	23

PAGINA BIANCA

RELAZIONE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEI SERVIZI INTERNAZIONALI MERCI DI LINEA - ANNO 1996

§ 1 IL MERCATO MARITTIMO 1996

Il 1996 e' stato caratterizzato dalla realizzazione di nuovi accordi interarmatoriali rappresentati dalle cosi' dette "mega-alleanze".

Lo scopo di queste operazioni, per lo piu' a carattere multinazionale, e' quello di offrire servizi a basso costo, ma di alta qualita', coprendo tutte le aree geografiche.

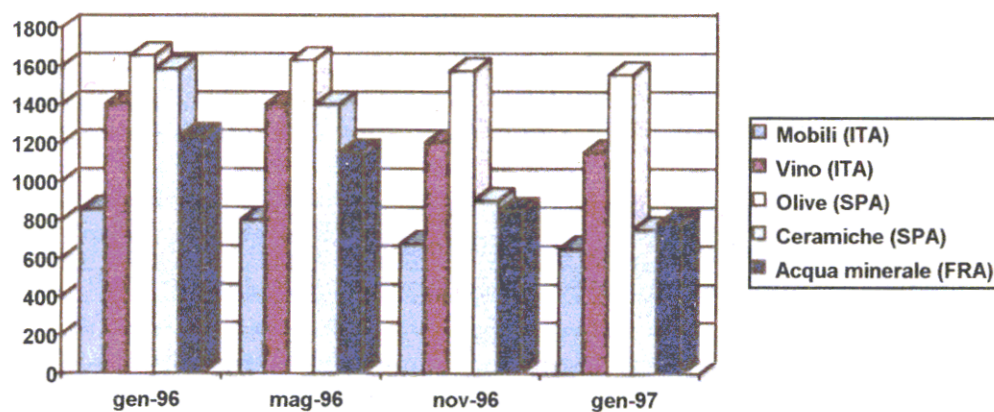
Gli accordi prevedono l'uso in comune dei mezzi nautici, dei terminali marittimi, del parco contenitori, del sistema EDP per il controllo/amministrazione dei dati economici e la gestione delle risorse.

Questo ha richiesto l'utilizzo di navi portacontenitori comprese tra le capacita' di 3000 e 6000 Teus per le linee principali, mentre le unita' tra i 1000 e 2000 Teus sono state retrocesse ad attivita' di apporto (feeder). Detti accordi comportano anche l'estensione dei servizi di gruppo ad aree precedentemente non servite, o considerate marginali. Il tutto con una politica aggressiva del mercato con conseguente depressione dei noli quotati. Si citano, ad esempio, i noli per le principali merci movimentate sul Nord Atlantico che hanno avuto il seguente andamento nel recente passato:

Area Mediterraneo-Nord America Golfo
media noli oceanici (\$/ctr)

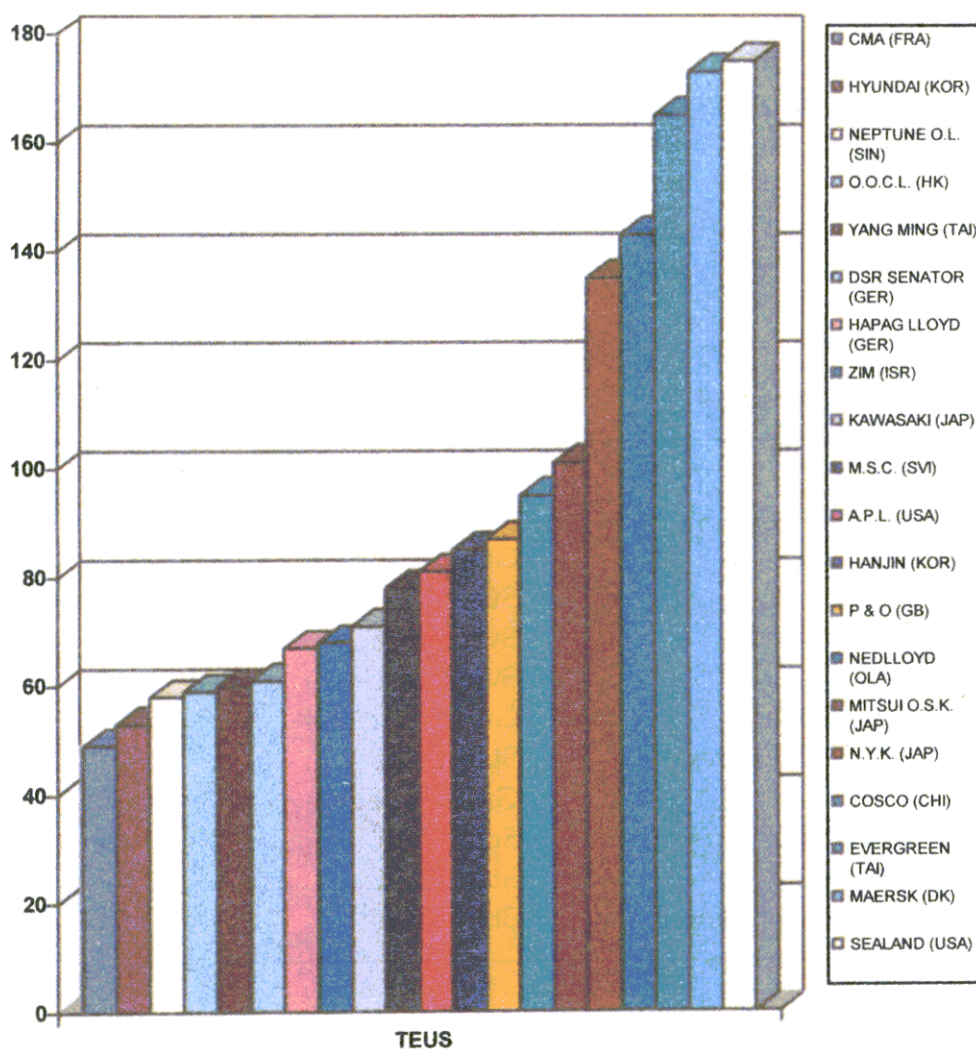
MERCI	GEN 96	MAG 96	NOV 96	GEN 97
Mobili (ITA)	855	800	675	650
Vino (ITA)	1400	1400	1200	1150
Olive (SPA)	1655	1630	1575	1555
Ceramiche (SPA)	1585	1400	900	750
Acqua Min. (FRA)	1235	1150	800	782

Fonte : Dri/Mc Grow Hill



Gli accordi hanno coinvolto le principali compagnie operanti nel settore del trasporto merci di linea che, già a livello individuale, costituiscono un elevatissimo tonnellaggio gestito, come si evidenzia nel prospetto che segue:

Le principali flotte portacontaineri (migliaia di TEUS) :



Fonte : Fairplay

L'aumentata competitività del mercato internazionale, richiede alle Compagnie di ricercare la miglior opportunità per essere presenti su tutti i mercati e diventare "operatori globali".

Ruolo importante assumono, pertanto, gli intermediari/spedizionieri (Freight Forwarders), che nel prossimo futuro, dovranno espandere il loro ruolo nell'ambito del servizio intermodale e garantire una catena di servizi accessori a supporto del vettore principale.

Anche in questo campo, l'Italia sconta un grande ritardo, mantenendo la polverizzazione dell'attività. Secondo recenti stime su circa 2000 operatori a livello internazionale esistenti nel mondo, solo 50 si possono considerare "globali". I principali che fatturano oltre 1 miliardo di dollari (1680 miliardi di lire) sono le compagnie sottoelencate:

principali freight forwarders

Compagnia	Sede
Nippon Express	Giappone
Danzas AG	Svizzera
Kuhne and Nagel	Svizzera
Panalpina	Svizzera
Lep International	Gran Bretagna
Burlington Air Express	Stati Uniti
MSAS	Gran Bretagna
Air Express International	Stati Uniti
Fritz Companies	Stati Uniti
Expeditors International	Stati Uniti

Fonte : Dri / Mc Grow Hill

Il traffico containerizzato nel periodo 1991/2001 e' stato cosi' individuato:

trasporto marittimo containerizzato (imp/exp)

ANNO	MIL/TEUS	%VAR SU A.P.
1991	25.78	7.0
1992	27.99	8.6
1993	29.42	5.1
1994	32.51	10.5
1995	35.53	9.3
1996	36.96	4.0
1997	39.22	6.1
1998	42.10	7.3
1999	45.09	7.1
2000	48.21	6.9
2001	51.44	6.7

Fonte : Dri / Mc Grow Hill

Dalle cifre sopra riportate si evidenzia che il trend generale, pur mantenendosi in espansione, ha registrato nel 1996 la piu' bassa percentuale di incremento sull'anno precedente del periodo.

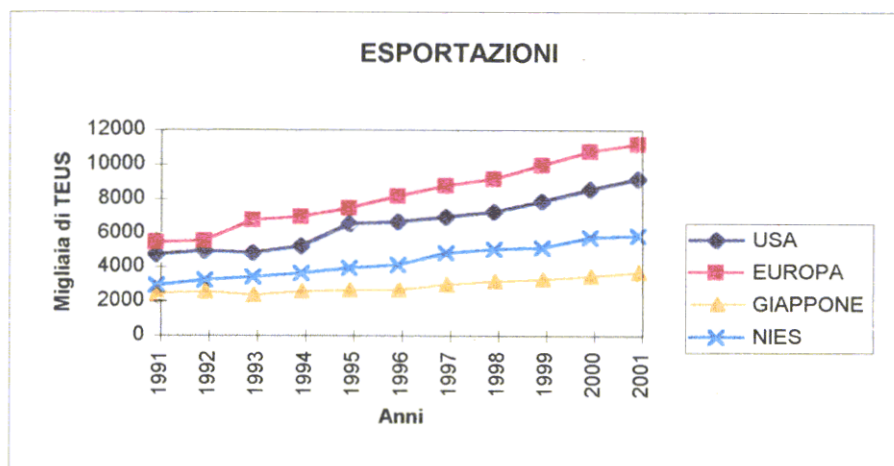
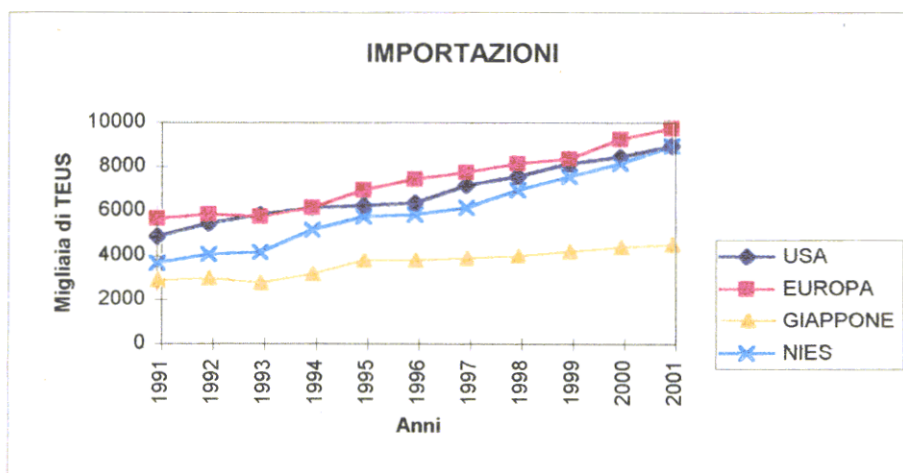
Per il futuro, nonostante la prevista crescita, i volumi movimentati dovrebbero avere un'espansione inferiore a quella dell'offerta di stiva almeno che non si registri una volontaria esclusione del naviglio obsoleto, non tanto per l'eta' di costruzione, quanto per caratteristiche tecniche (dimensioni e velocita').

Per quanto riguarda il Sud-Europa (settore di particolare interesse per la Societa' Italia, in quanto origine dei carichi per il nord e sud America) si rileva che nel 1996 il relativo PIL ha registrato una crescita molto tenue (1.3%).

Il traffico di linea movimentato ha segnato incrementi limitati che tuttavia avvengono dopo i precedenti tre anni che avevano registrato notevoli aumenti, specie per quanto riguarda le esportazioni dal Mediterraneo.

Sulla base dei dati 1996 disponibili e nelle prospettive di uno sviluppo economico limitato per i paesi Sud europei, come sopra richiamato, si ritiene che le importazioni registreranno un trend positivo modesto per il primo biennio 1997/98 e un movimento piu' dinamico a cavallo di fine secolo. Le esportazioni, per contro, proseguiranno la loro

impennata per tutto il periodo di previsione. Cio' provochera' un ulteriore aggravio nello sbilanciamento tra traffico di entrate e uscita dal Sud Europa, come evidenziato nei grafici sotto riportati.



Fonte : Dri / Mc Grow Hill

§ 2 LE SOCIETA' ITALIA DI NAVIGAZIONE E LLOYD TRIESTINO NEL 1996.

2.1 Premessa

Con il 1995 sono venuti a cessare gli interventi previsti dalle leggi 856/86 e 383/90 se si eccettua un contributo limitato al primo semestre 1996, interessante la M/N "Caboto" in esercizio sulla linea Mediterraneo - Sud America Atlantico.

Come già espresso in precedenza i grandi mutamenti intervenuti negli ultimi anni nello scenario economico mondiale e in quello marittimo in particolare, hanno comportato il sorgere di grosse opportunita' commerciali globali con il coinvolgimento di mercati precedentemente considerati marginali.

Sono nate cosi' grandi intese armatoriali ispirate dalla necessita' di garantire servizi ad alta frequenza e con ramificazioni, a mezzo feeder, verso le aree limitrofe dove il collegamento principale non puo' economicamente operare direttamente.

Anche la Societa' Italia si e' adeguata alle nuove realta' emergenti proseguendo nella sua politica di ampie intese, che permettono di gestire spazi nave in regime di interscambio slots, di accorpamenti e di diversificazione dei servizi effettuati.

Ne consegue che un eventuale confronto tra i dati consuntivati e quelli del piano, formulato a suo tempo sulla base delle realta' allora esistenti, risulta poco significativo e difficoltoso, se si considera anche il fatto che nel 1996 la Societa' Italia ha provveduto ad incorporare la Viamare di Navigazione con atto del 12 dicembre 1996.

2.2 Il Mercato

Il quadro macroeconomico che si e' andato formando nel corso del 1996, nell'ambito del quale l'Azienda ha operato, e' stato caratterizzato da alcuni fattori che si ritiene opportuno sottolineare.

Il settore del trasporto merci di linea e' entrato in una fase di competizione ancora piu' spinta di quanto avveniva nel passato. Le compagnie dei singoli Paesi si trovano a confrontarsi con i grandi gruppi europei, statunitensi e dell'Estremo Oriente, ormai avviati ad una gestione globale dei servizi che si espandono anche in aree precedentemente non coperte.

La concorrenza e' resa ancora piu' aspra dalla diminuzione dei margini reddituali di cui le imprese possono disporre a causa della sempre piu' elevata offerta di stiva connessa al gigantismo navale.

La richiesta di ingenti finanziamenti per il capitale fisso (navi e contenitori) e la necessita' di possedere strutture organizzative/commerciali sempre piu' capillari, producono un fenomeno di aggregazione e riallocazione dei grandi gruppi armatoriali per meglio perseguire gli obiettivi di maggiori dimensioni e volumi al fine di realizzare, attraverso economie di scala e sinergie, un ricupero di profitto pur in presenza di margini ridotti.

In questo scenario le Compagnie devono anche far fronte all'allargarsi del rischio imprenditoriale, alla domanda di prestazioni suppletive che coinvolgono le tratte complementari del trasporto intermodale (terrestre e/o marittimo), oltre alla necessita' di una piu' ampia disponibilita' verso il cliente, al rispetto delle norme a tutela dell'ambiente, della sicurezza e del mercato.

Per sostenere queste sfide le imprese marittime hanno necessita' di ulteriori significativi investimenti per l'innovazione del servizio, la revisione delle strutture organizzative aziendali, l'aggiornamento e la formazione di risorse idonee alla gestione delle nuove tecnologie (si pensi ad esempio alle regole IMO per la sicurezza in mare), la diversificazione dei canali acquisitivi in relazione alla copertura dei vari segmenti di mercato interessati.

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 Lmld 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	<u>1.079</u>	3.141
-INTERESSI INVESTIMENTO		
Su mutui	1.408	
Su breve	407	
Contributi credito navale	<u>- 2.038</u>	- 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.