

flussi di traffico e a riflettere la migliore qualità offerta con i nuovi mezzi;

- sviluppo dell'offerta dei servizi alla clientela;
- potenziamento della rete di vendita.

Per una gestione efficace e integrata del Gruppo cabotiero, in termini di macro struttura organizzativa, figurano:

- a) una *Struttura Centrale di Gruppo*, che includa le funzioni di indirizzo strategico e di coordinamento e accenti quelle di servizio e supporto alle Divisioni operative;
- b) una *Divisione Medio-Lunga Percorrenza*, che svolga la propria attività operativa con mezzi veloci, traghetti misti e traghetti "tutto merci", concentrandosi sulle rotte convenzionate, sia sul fronte del Tirreno sia dell'Adriatico;
- c) una *Divisione Trasporto Regionale*, che operi sul trasporto locale e di collegamento con le isole minori;
- d) una *Divisione Logistica Merci*, per attività da sviluppare al di fuori del regime convenzionale, a sostegno di una politica nazionale di dirottamento del traffico da terra a mare.

Sulla base delle indicazioni governative, è stato predisposto, nel corso del 1999, un piano industriale i cui contenuti attengono ad un complesso progetto di reimpostazione degli assetti nautici e su uno specifico programma di nuovi investimenti. Non mancano iniziative specifiche di carattere organizzativo destinate ad accrescere la produttività aziendale ed a sviluppare ogni possibile sinergia all'interno del Gruppo.

L'attuazione del predetto piano industriale è stata, tuttavia, temporaneamente sospesa a seguito della richiamata procedura d'infrazione avviata dalla Commissione Europea nei confronti del Governo italiano per presunti aiuti concessi alle Società del Gruppo Tirrenia.

Nelle more della procedura comunitaria, la Società Tirrenia ha, comunque, avviato un piano organizzativo per il coordinamento di Gruppo. In particolare si evidenziano le iniziative relative:

- ♦ alla gestione finanziaria, con l'armonizzazione dei flussi di tesoreria;

- ♦ alla funzione tecnica, mediante un più efficace impiego del proprio potere contrattuale nei confronti dei fornitori;
- ♦ alle funzioni commerciali, mediante la razionalizzazione della rete dei collegamenti, l'incremento dei punti di vendita ecc.,
- ♦ alla gestione del personale, attraverso una più uniforme disciplina contrattuale.

Al fine di preservare il posizionamento competitivo e strategico del Gruppo e di adempiere con maggiore efficacia al ruolo istituzionale relativo al soddisfacimento delle esigenze di mobilità e continuità territoriale, nello scorso mese di dicembre 1999, la Tirrenia ha stipulato con Fincantieri un contratto per la costruzione, in coerenza con il Piano industriale, di due nuovi traghetti misti. La consegna è prevista per la fine del mese di aprile 2002.

1.4. - Come già accennato, le Società del Gruppo Tirrenia operanti nel settore dei servizi di trasporto - svolti prevalentemente con navi traghetti - di merci varie (soprattutto su automezzi commerciali) e passeggeri (con o senza auto al seguito) tra porti nazionali, continentali o insulari, e tra questi ed altri scali del Mediterraneo, sono le seguenti:

- la *Tirrenia*, per i collegamenti con le isole maggiori e la Tunisia;
- l' *Adriatica*, per i collegamenti in Adriatico e Ionio;
- le *Società Regionali* (Caremar, Saremar, Siremar e Toremar), per i collegamenti con le isole minori.

I trasporti marittimi di cabotaggio, assicurati dall'armamento pubblico e dall'armamento privato, interessano circa 38,2 milioni di passeggeri, 5,5 milioni di autovetture e circa 19 milioni di metri lineari di autoveicoli commerciali.

La domanda di trasporto passeggeri, senza dubbio la più rilevante, si distingue in due componenti fondamentali, quella dei cittadini residenti nelle isole, con una quota elevata di pendolari (lavoratori e studenti), e quella dei turisti.

La domanda residenziale e quella turistica concorrono a determinare la peculiarità del servizio e il suo carattere "sociale". La prima esprime, infatti,

la necessità, per i residenti, di vivere permanentemente nelle isole; la seconda quella di garantire, alle migliori condizioni possibili, l'afflusso dei turisti che rappresentano la principale e spesso esclusiva fonte di reddito per gli isolani.

Il traffico merci riguarda, per la quasi totalità, il trasporto a mezzo traghetto di automezzi commerciali. I flussi sono pressochè costanti nel corso dell'anno.

La flotta italiana adibita ai servizi di cabotaggio è costituita da circa 243 navi, pari a circa 936.000 tonnellate di stazza lorda. Il 56% appartiene all'armamento privato, il 38% al Gruppo Finmare e il 6% alle Ferrovie dello Stato.

Al riguardo, occorre sottolineare che il quadro competitivo vede sia il Gruppo Tirrenia sia i concorrenti privati in posizione non adeguata agli standard ormai raggiunti dagli armatori impegnati in servizi analoghi sulle rotte del Nord Europa.

In tali paesi, i terminali marittimi dispongono, per la movimentazione dei passeggeri, di strutture derivate dalle esperienze aeroportuali, con le modifiche imposte dall'esigenza di gestire anche l'imbarco/sbarco degli autoveicoli.

La flotta di proprietà del Gruppo Finmare, comparto cabotaggio, è composta da 92 unità per circa 500.000 tonnellate di stazza lorda.

La Tirrenia oggi allinea una flotta di 28 navi che trasportano ogni anno oltre 3,2 milioni di passeggeri, quasi 800.000 automobili e mezzi pesanti per 3,5 milioni di metri lineari.

L'Adriatica, la più importante realtà armatoriale italiana operante in Adriatico e nello Ionio, ha una flotta di 15 navi per 100.000 tsl, trasporta ogni anno oltre 600.000 passeggeri e circa 70.000 auto sulle linee per la Grecia, il basso, il medio e l'alto Adriatico.

Le società regionali (Caremar, Siremar, Saremar e Toremar) allineano una flotta composta nel complesso da 49 unità.

Nei prospetti che seguono figura la composizione della flotta del Gruppo Tirrenia alla data del 31 dicembre 1999 e delle sue due principali società in particolare, nonché la tabella riassuntiva dell'attività nautica

svolta negli anni 1998 e 1999, con i relativi valori percentuali annui di variazione.

Flotta del Gruppo Tirrenia al 31/12/99	numero	t.s.l.
Navi traghetto miste	19	271.715
Navi traghetto miste (servizio locale)	33	50.846
Unità veloci di nuova tecnologia	11	64.660
Altre unità veloci (servizio locale)	17	4.003
Navi traghetto tutto-merci	12	127.678
totale	92	518.902

Flotta al 31/12/99	Adriatica di Nav.		Tirrenia di Nav.	
	num.	t.s.l.	num.	t.s.l.
Navi traghetto miste	7	78.771	14	221.743
Navi traghetto tutto-merci	2	14.726	8	84.156
Unità veloci	6	3.040	6	52.410
totale	15	96.537	28	358.309

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

		numero viaggi	(1) miglia percorse	(2) passeggeri	(3) auto al seguito	merci (m. lineari)	(4) noli conseguiti
TIRRENIA	1998	3.549	1.595	3.232,4	798,0	3.529,9	424.672
	1999	3.553	1.576	3.281,6	809,0	3.477,7	451.612
	var. %	0,1	- 1,2	1,5	1,4	- 1,5	6,3
ADRIATICA	1998	2.721	820	667,8	78,9	879,6	107.124
	1999	2.494	744	661,0	75,1	907,0	119.192
	var. %	- 8,3	- 9,2	- 1,0	- 4,8	3,1	11,3
CAREMAR	1998	14.443	509	3.428,4	134,7	512,9	30.854
	1999	13.496	487	3.209,4	124,8	500,2	30.359
	var. %	- 6,6	- 4,4	- 6,4	- 7,3	- 2,5	- 1,6
SAREMAR	1998	20.192	149	2.031,1	482,5	502,9	11.218
	1999	20.335	151	2.113,1	513,1	570,1	11.834
	var. %	0,7	1,3	4,0	6,4	13,3	5,5
SIREMAR	1998	11.684	791	1.950,6	101,5	335,3	36.531
	1999	11.779	789	1.998,6	113,7	353,9	39.548
	var. %	0,8	- 0,3	2,5	12,0	5,6	8,3
TOREMAR	1998	8.138	236	1.793,4	331,1	394,5	28.343
	1999	8.471	240	1.908,2	381,1	350,3	30.285
	var. %	4,1	1,7	6,4	15,1	- 11,2	6,9
totale	1998	60.727	4.100	13.103,7	1.926,7	6.155,5	638.742
	1999	60.128	3.987	13.171,9	2.016,8	6.159,1	682.930
	var. %	- 1,0	- 2,7	0,5	4,7	0,1	6,9

I valori delle colonne (1), (2) e (3) sono espressi in migliaia.

I valori della colonna (4) sono espressi in milioni di lire.

Dall'esame dei dati si evince, in particolare, la diversa caratterizzazione del servizio offerto dalle sei società:

- Tirrenia opera su rotte di medio-lunga percorrenza;
- Adriatica sulla medio-lunga percorrenza e nel servizio locale;
- Le quattro società Regionali esclusivamente nel servizio locale.

Al riguardo, è da sottolineare che la società Tirrenia è "leader" sul mercato della medio-lunga percorrenza, sia in termini quantitativi che qualitativi, avendo per prima incluso nel proprio portafoglio d'offerta diversi servizi in alta velocità.

Secondo le linee strategiche del piano di riordino, l'impiego di una flotta caratterizzata da una tecnologia avanzata e predisposta all'alta velocità, oltre a rappresentare un posizionamento innovativo sul mercato, costituisce un'importante presupposto industriale per l'ottimizzazione dell'esercizio e dei fattori produttivi ad esso connessi.

Gli investimenti in mezzi veloci permettono di conseguire, infatti, i seguenti vantaggi in termini di gestione operativa:

- maggiore efficienza nell'impiego dei mezzi;
- minore incidenza del costo del personale;
- maggiore flessibilità d'impiego in relazione alle diverse esigenze operative.

In ultima analisi, l'alta velocità offre la possibilità al Gruppo cabotiero di difendere e consolidare le proprie posizioni sul mercato e di operare più efficientemente a parità di traffico trasportato, in un'ottica di riduzione degli oneri a carico dello Stato.

1.5. – Quanto agli organi statutari, il Consiglio di Amministrazione ed il Collegio Sindacale vengono nominati dall'Assemblea Ordinaria e rimangono in carica per tre anni.

Nel periodo considerato, la Tirrenia di navigazione è retta da un Consiglio di Amministrazione il cui mandato (scaduto una prima volta il 30 aprile 1996, poi rinnovato per il triennio 96/98) risulta attualmente conferito per il triennio 1998-2001. I consiglieri, il cui numero è aumentato da 5 a 9, sono tutti rappresentanti dell'IRI.

Il Collegio Sindacale, composto da 4 membri effettivi e 2 supplenti (oltre al Presidente), è stato rinnovato dall'Assemblea Ordinaria del 23 aprile 1998 per il triennio 1998/2000. Con delibera dell'Assemblea Ordinaria del 29 aprile 1999, il compenso annuo lordo per il Consiglio di Amministrazione è stabilito in £. 331,5 milioni, così ripartito: 51 milioni per il Presidente, 42,5 milioni per l'Amministratore Delegato; 34 milioni per ciascun Consigliere; gli emolumenti annui spettanti ai componenti del Collegio Sindacale sono stati adeguati nella misura di £. 51 milioni al Presidente e di £. 34 milioni a ciascun Sindaco effettivo, per un importo complessivo di £. 187 milioni.³

Gli Organi dell'Adriatica di Navigazione, rinnovati per il triennio 96/98, sono rimasti in carica fino all'insediamento del nuovo Consiglio di Amministrazione, avvenuto il 21 aprile 1999 e nominato per il triennio 1999-2001.

Il compenso annuo lordo deliberato dall'Assemblea del 9 aprile 1999 (120,7 milioni di lire) è così ripartito: 31,5 milioni al Presidente; 26,2 milioni all'Amministratore Delegato; 21 milioni per ciascuno dei tre Consiglieri; i compensi previsti per il Collegio Sindacale sono fissati nella delibera assembleare del 27 aprile 2000.⁴

³ A ciascun componente del C.d.A. e del Collegio Sindacale spetta una medaglia di presenza per la partecipazione alle riunioni del valore di £. 200.000.

⁴ E', inoltre, previsto un gettone di presenza di £.100.000 a favore di ciascun componente del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale per la partecipazione alle relative riunioni.

2. SETTORE TRASPORTI INTERNAZIONALI DI LINEA

2.1. - Dal 1995 al 1997 le Società del gruppo Finmare presenti nel settore erano:

ITALIA di Navigazione, con sede a Genova;

LLOYD TRIESTINO di Navigazione, con sede a Trieste.

Nel corso di questo periodo non sono intervenute modifiche sostanziali nei rispettivi statuti sociali.⁵

Il Consiglio di Amministrazione e il Collegio dei Sindaci delle due Società risultano regolarmente costituiti.

Ai rispettivi membri sono stati corrisposti i seguenti compensi annui lordi:⁶

ITALIA

(migliaia di lire)

	1995	Dal 01.01.1996	Dal 01.01.1997
Consiglio di Amministrazione			
Presidente	7.000	10.000	11.500
Consigliere	4.000	6.500	7.500
Consigliere (membro Comit. Es.)		6.750	7.750
Collegio dei Sindaci			
Presidente	6.000	9.750	11.250
Sindaco Effettivo	4.000	6.500	7.500

⁵ Si segnala, comunque, la fusione tra le menzionate Società del Gruppo Finmare con Società le cui flotte erano state, in precedenza, cedute a terzi a seguito di operazioni di ristrutturazione:

- fusione per incorporazione, in Italia, della Società Viamare di Navigazione, avvenuta con effetto giuridico dal 3 dicembre 1996 e con effetti economici e patrimoniali dal 1° gennaio 1996 (per complessive £.22 miliardi);
- fusione per incorporazione, in Lloyd Triestino, della Società Sidermar Trasporti Costieri, avvenuta con effetto giuridico dal 1° settembre 1996 e con effetti economici e patrimoniali dal 1° gennaio 1996 (per complessive £.50 miliardi).

⁶ In aggiunta ai compensi indicati, è prevista l'erogazione al Presidente e ai componenti del Collegio dei Sindaci, per la partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione e del Comitato Esecutivo, di un gettone di presenza di £. 50.000.

LLOYD TRIESTINO

(migliaia di lire)

	1995	Dal 01.01.1996	Dal 01.01.1997
Consiglio di Amministrazione			
Presidente	7.000	10.000	11.500
Consigliere	4.000	6.500	7.500
Consigliere (membro Comit. Es.)		6.750	7.750
Collegio dei Sindaci			
Presidente	5.700	9.000	11.250
Sindaco Effettivo	3.800	6.000	7.500

2.2. - Il mercato dei trasporti marittimi "containerizzati" ha subito, negli anni in esame, radicali trasformazioni.

Di fronte ad una complessiva crescita dei traffici (+11,1% nel 1995, +2% nel 1996, +7,8% nel 1997, +3,9% nel 1998), alcuni importanti fattori critici hanno condizionato il comparto inasprendo la competitività nel settore ed il fenomeno delle aggregazioni, attraverso accordi interarmatoriali o per mezzo di fusioni societarie o acquisizioni.⁷

Tali fenomeni hanno comportato onerose ristrutturazioni e riorganizzazioni nelle imprese di trasporto marittimo, in termini sia di risorse impiegate, sia di contenimento degli organici, che di riassetto e razionalizzazione dei servizi offerti.

Nel corso del 1997, com'è noto, l'economia mondiale ha subito forti perturbazioni legate alla prima crisi finanziaria dei mercati asiatici, che da anni costituivano, per il trasporto di merci "containerizzate", l'area più importante nella quale "investire".

La crisi dei mercati asiatici è risultata più grave e lunga di quanto previsto inizialmente, provocando, tra l'altro, il forte ridimensionamento dei noli, tale da indurre gli osservatori a parlare di "quotazioni da suicidio".

⁷ A metà 1998 le principali alleanze nel settore erano: la new Grand Alliance (P&O/Nedlloyd, Hapag Lloyd, NYK Line, OOCL, MISC, quest'ultima per la sola linea Asia/Europa), la New World Alliance (APL, Hyundai Merchant Marine, Mitsui OSK Lines), la United Alliance (Cho Yang Shipping, DSR-Senator, Hanjin Shipping), l'alleanza Maersk/Sea-Land, l'alleanza K-Line/Yang Ming/Cosco. Nel 1998, i venti maggiori gruppi controllavano il 53% della capacità totale di stiva containerizzata a livello mondiale, con un considerevole incremento rispetto al 41% detenuto, quindici anni prima, dagli stessi.

Inoltre, a partire dagli ultimi mesi del 1997, la forbice tra importazioni ed esportazioni nell'area del Pacifico e dell'Europa/Asia si è progressivamente allargata, creando gravi problemi di sbilanciamento a causa degli alti costi logistici ed operativi.

Nel settembre 1998 si segnalavano, su base annuale, riduzioni dei noli di circa il 20% nei traffici dall'Europa e dagli USA verso l'Asia ed una flessione del 7% sui traffici transatlantici, che si sommavano alle riduzioni di noli già intervenute nel corso del 1997.

Analizzando tale andamento su una base temporale più ampia, è interessante notare come i noli unitari relativi al secondo semestre dell'anno 1998 rivelano contrazioni rispetto al massimo storico del periodo 95/97 da un minimo del -8,9% sulla direttrice Nord America/Europa ad un severo -35,4% sulla tratta Asia/Nord America.

Tale crisi ha finito per rallentare, nel corso del 1998, gli interscambi tra USA ed Europa, spingendo alcune compagnie ad accettare noli unitari a ricavo zero, al solo fine di riposizionare i contenitori, così limitando al massimo i costi logistici, giunti a livelli di guardia.

I margini di profitto unitario si sono dunque progressivamente erosi, toccando spesso valori negativi.

In questo contesto si è collocata l'attività di Italia e Lloyd Triestino, le cui dimensioni strutturali erano del tutto insufficienti per fronteggiare un mercato globale ormai controllato da grandissimi gruppi o alleanze in grado di proporre investimenti (navi giganti) improponibili per le due Società di navigazione.

Accantonata l'idea della fusione fra le due Società, la loro confluenza in realtà armatoriali più ampie è diventata la via obbligata per ritrovare competitività, assicurandone la sopravvivenza.

2.3. - La flotta delle due Società non ha subito sostanziali modifiche nel corso del periodo 1995 - 1998. L'incremento di due unità di proprietà del Lloyd Triestino è collegato all'acquisto da parte di questa Società delle due unità portacontenitori di proprietà Almare.

Nella tabella di seguito riportata viene indicata, per le due Società la situazione della flotta impiegata nei diversi anni in esame.

Consistenza complessiva flotta al 31 dicembre

		ITALIA			LLOYD TRIESTINO		
		Portacontaineri totali	Portacontaineri parziali	Navi a noleggio	Portacontaineri totali	Noleggio navi a scafo nudo	Navi a noleggio
1995	N.	4	2		5	2	1
	TSL	98.101	22.915		159.797	61.648	11.062
1996	N.	4	2	3	7		4
	TSL	98.101	22.915	59.976	221.445		58.411
1997	N.	4	2	3	7		1
	TSL	98.101	22.915	59.976	221.445		11.062

Per quanto riguarda le linee, è evidente il continuo sforzo delle due Società rivolto - attraverso accordi con partners di rilievo o con altri "operatori regionali" - ad incrementare i volumi di traffico.

Di rilievo lo sviluppo ottenuto, sino al 1997, dal servizio Asiapac (Transpacifico) gestito congiuntamente da Lloyd Triestino e Italia con spazi noleggiati su navi Evergreen. L'accentuarsi della crisi nei paesi asiatici e la flessione dei noli verificatasi dalla metà del 1997 ha comportato la rinuncia a tale servizio nel luglio 1998. ⁸

I dati relativi ai volumi trasportati ed ai corrispondenti introiti sono riportati nelle seguenti tabelle.

⁸ In particolare per le linee Italia si segnala:

- sulla linea Nord America-Atlantico la sostituzione dell'accordo col gruppo VSA con un accordo con TRICON (DSR Senator-Cho Yang) a partire dal 1996;
- nel settore Centro America-Nord Pacifico la progressiva estensione dell'accordo Med Pacific Express ai traffici del Sud America Pacifico.

Per il Lloyd Triestino:

- la partecipazione con Evergreen al servizio Nord Europa-Estremo Oriente;
- l'incremento dei servizi sulle rotte dal Mediterraneo all'Estremo Oriente;
- la difficile ricerca di partners affidabili sui traffici Mediterraneo-Golfo Arabico-India-Pakistan;
- la ricerca di traffici interarea per aumentare l'utilizzo delle navi sulle linee principali. In particolare, nel 1997, si registrano effetti positivi sui volumi ma non sui proventi economici, a causa degli elevati costi.

ANNO	ITALIA				LLOYD TRIESTINO			
	<i>N. Viaggi</i>	<i>Miglia percorse (000)</i>	<i>Containers</i>	<i>Merci (tonn)</i>	<i>N. Viaggi</i>	<i>Miglia percorse (000)</i>	<i>Containers</i>	<i>Merci (tonn)</i>
1994	144	1.869	83.532	878,4	378	5.966	163.246	1.914,7
1995	199	2.369	100.767	1.092,8	413	6.766	210.400	2.253,0
<i>% su preced.</i>	<i>+38,2</i>	<i>+26,8</i>	<i>+20,6</i>	<i>+24,4</i>	<i>+9,3</i>	<i>+13,0</i>	<i>+28,8</i>	<i>+17,7</i>
1996	219	2.988	109.974	1.225,1	460	7.600	272.965	3.062,0
<i>% su preced.</i>	<i>+10,1</i>	<i>+26,1</i>	<i>+9,1</i>	<i>+12,1</i>	<i>+11,4</i>	<i>+12,3</i>	<i>+29,7</i>	<i>+35,9</i>
1997	253	3.355	117.377	1.345,1	369	6.266	334.573	4.066,5
<i>% su preced.</i>	<i>+15,5</i>	<i>+12,3</i>	<i>+6,7</i>	<i>+9,8</i>	<i>-19,8</i>	<i>-17,6</i>	<i>+22,6</i>	<i>+32,8</i>
1° Sem. 1997	124	1.660	61.704	ND	187	3.446	169.318	ND
1° Sem. 1998	149	1.974	63.895	ND	188	3.634	141.399	ND
<i>% su preced.</i>	<i>+20,2</i>	<i>+18,9</i>	<i>+3,6</i>		<i>+0,5</i>	<i>+5,5</i>	<i>-16,5</i>	

Introiti lordi di esercizio

(in milioni di lire)				
ANNO	Italia	Variazioni su anno prec.	Lloyd T.	Variazioni su anno prec.
1994	298.514		473.959	
1995	342.311	+ 43.787 (+14,7%)	616.922	+142.963 (+30,2%)
1996	360.981	+ 18.670 (+5,5%)	709.397	+ 92.475 (+13,0%)
1997	433.327	+ 72.346 (+20,0%)	780.542	+ 71.145 (+10,0%)

Nel periodo 1994-1997, si registra un aumento degli introiti di Italia per £.134.813 milioni (+45,2%) a fronte di maggiori volumi in termini di contenitori del 41%. Per il Lloyd Triestino, ai maggiori introiti di £.306.583 milioni (+64,7%) fa riscontro un aumento dei contenitori trasportati del 105%. Pur tenendo conto delle diverse tipologie dei traffici, la dinamica degli introiti del Lloyd Triestino, rispetto all'incremento dei volumi trasportati, evidenzia il crollo dei noli.

Di particolare rilievo i risultati conseguiti nell'esercizio 1995, con un favorevole andamento dei noli unitari che ha consentito di mantenere l'incremento degli introiti (+15% per Italia e +30,2% per Lloyd) in linea con i notevoli incrementi dei volumi trasportati (+20,6% per Italia e +28,8% per Lloyd).

L'esercizio 1998 - in particolare per il Lloyd Triestino - evidenzia nel 1° semestre (periodo per i quali sono disponibili i soli dati quantitativi), una sensibile flessione collegata alla crisi dei paesi asiatici e all'abbandono dei costosi traffici interarea.

2.4. - Le modalità di risanamento e privatizzazione delle due Società di linea sono state disciplinate dal D.L. 1.4.1995 n.98 convertito in Legge 30 maggio 1995 n.204 che, nella prospettiva della loro cessione, ha, fra l'altro, previsto:

- un'adeguata ricapitalizzazione a carico dello Stato (intervento finanziario quantificato in circa £.60 mld);
- la predisposizione di un Piano governativo, da sottoporre al parere, non vincolante, delle Camere.

A conclusione di un lungo periodo di gestazione, il 26 settembre 1995 il Ministro dei Trasporti e della Navigazione ha trasmesso alle Camere - a norma della citata legge 204/95 - il testo del "Piano di riordino del Gruppo Finmare" per l'avvio della relativa ristrutturazione e della privatizzazione delle due Società di linea.

Detto Piano ha indicato nella cessione separata di Italia e Lloyd Triestino la via più rapida ed efficace per la loro privatizzazione, in alternativa alla progettata fusione tra le due Società.

Nel frattempo, con legge n. 662 del 28 dicembre 1996, sono state abrogate le disposizioni che facevano carico all'IRI S.p.a. ed alla Finmare S.p.a. della partecipazione di maggioranza in Società esercenti servizi marittimi nazionali e internazionali.

L'avvio del processo di cessione delle due Società, tuttavia, ha incontrato l'ostacolo rappresentato dalla procedura di infrazione comunitaria avviata dalla Commissione U.E. il 27 luglio 1994 per accertare la legittimità del sostegno finanziario previsto dalla legge 204/95 quale elemento essenziale per la privatizzazione delle Società.

Il 15 luglio 1997 la procedura si è conclusa positivamente con la decisione della Commissione secondo la quale il beneficio finanziario concesso alle Società Lloyd Triestino di Navigazione e Italia di Navigazione, per l'importo di £.60 mld., "non costituiva aiuto di Stato ai sensi dell'art. 92 paragrafo 1 del trattato CE".

Nel successivo mese di settembre è stato, quindi, predisposto uno specifico "Piano di dismissione del settore Linea" che ha individuato nella trattativa diretta la modalità migliore per la cessione delle aziende.

In attuazione del disposto legislativo è stato emanato il decreto interministeriale 4 novembre 1997 di approvazione del Piano di riordino per le imprese operanti nel settore del trasporto marittimo internazionale di linea ed il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 4 dicembre 1997 sui criteri e le modalità di privatizzazione delle Società Italia e Lloyd Triestino.⁹

I negoziati conclusivi hanno visto la sottoscrizione dei relativi contratti di compravendita azionaria in data 31 luglio 1998 con Balsam Estate B.V. (Gruppo Evergreen) per la vendita del Lloyd Triestino di Navigazione, e in data 13 agosto 1998 con la Società D'Amico International per la cessione della Italia di Navigazione.

⁹ In data 22 dicembre 1997 il Ministro dei Trasporti ha autorizzato l'avvio delle operazioni di vendita delle due Società.

Esauriti nei mesi di febbraio e marzo 1998 gli approfondimenti governativi sulle modalità di presentazione delle offerte e gli adempimenti procedurali previsti, in data 3 aprile 1998 sono pervenute all'Advisor le offerte economiche preliminari (corredate dai relativi Piani industriali) da parte di quattro Società (Evergreen e MSC per Lloyd triestino, D'Amico per Italia, CGM/CMA per Italia e Lloyd Triestino).

Il 2 luglio 1998 sono pervenute all'Advisor le offerte vincolanti da parte di CGM/CMA e D'Amico per l'acquisizione di Italia, ed Evergreen per l'acquisizione del Lloyd Triestino.