

ATTI PARLAMENTARI

XIII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. LXIV
n. 1

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

(1993)

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

Presentata dal Ministro dei trasporti e della navigazione
(CARAVALÈ)

Trasmessa alla Presidenza il 16 maggio 1996

PAGINA BIANCA

INDICE

Relazione sull'attuazione del programma di ristrutturazione dei servizi di trasporto merci di linea internazionali della Società Italia e Lloyd Triestino per l'anno 1993

Premessa	Pag.	5
Quadro economico generale	»	7
Società Italia	»	8
Acquisizione nuovo naviglio	»	9
Accordi internazionali	»	9
Interventi nella fase terrestre del ciclo modale «da porta a porta»	»	11
Allineamento agli <i>standards</i> occupazionali propri degli armamenti più avanzati	»	11
Processo permanente e sistematico di innovazione nelle tecniche gestionali e sulla metodologia del lavoro	»	12
Prima fase: Linea Nord America Atlantico	»	12
Linea Sud America Atlantico	»	16
Seconda fase: Linea Nord America Pacifico	»	18
Linea Sud America Pacifico	»	21
Società Lloyd Triestino	»	24
Acquisizione nuovo naviglio	»	24
Accordi interarmatoriali	»	25
Allineamento agli <i>standards</i> occupazionali propri degli armamenti più avanzati	»	27
Processo permanente e sistematico di innovazione nelle tecniche gestionali e sulla metodologia del lavoro	»	27
Linea Europa Mediterraneo Australia Nuova Zelanda (ANZECS)	»	28
Linea Mediterraneo Sud Africa (SAECS)	»	32
Linea Mediterraneo Estremo Oriente	»	36
Utilizzazione degli stanziamenti previsti per la ristrutturazione	»	40
Conclusioni	»	43

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SULL'ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA DI RISTRUTTURAZIONE
DEI SERVIZI DI TRASPORTO MERCI DI LINEA INTERNAZIONALI
DELLA SOC. ITALIA, LLOYD TRIESTINO - ANNO 1993

PREMESSA

Come già evidenziato nella relazione del 1992 la Finmare, a seguito di rilevanti scostamenti negativi che erano andati evidenziandosi su alcune linee rispetto ai risultati del piano, ha proposto un ulteriore intervento per il risanamento del comparto soprattutto nell'ottica della prosecuzione dei servizi alla cessazione del sostegno statale previsto dalle leggi 856/86 e 383/90.

Le mutate condizioni del mercato internazionale del trasporto merci di linea e gli indirizzi governativi in favore della privatizzazione anche delle società di navigazione a capitale pubblico, hanno determinato la necessità di un aggiornamento del programma e di adeguamenti operativi nello svolgimento dei servizi, in vista del risanamento societario e della loro collocazione sul mercato.

Nelle more del processo di ristrutturazione di cui alle leggi 856/86 e 383/90 è stato emanato dal Governo il D.L. 149/93, convertito nella legge n. 237/1993 che all'art. 11 comma 7 ha confermato il carattere di indispensabilità delle linee comprese nel programma, al fine di conferire certezza ai rapporti di contribuzione pendenti e garantire la regolarità del servizio, fermo restando l'entità del contributo e la durata quinquennale dell'intervento.

L'aggiornamento del programma preannunciato dal D.L. 149/93 si è dimostrato estremamente difficoltoso, per le implicazioni di carattere sociale ed occupazionale.

Il nuovo Programma presentato a luglio del 1993 in ottemperanza del citato D.L. 149/93 (convertito nella legge 237/1993) aveva come obiettivo la gestione delle linee con l'elasticità richiesta dal mercato attraverso la ricerca ulteriore di accordi con operatori italiani e stranieri, e l'accelerazione del processo di eliminazione delle eccedenze di personale attraverso la riduzione dell'organico amministrativo e navigante ed il riordino societario.

Inoltre era prevista la vendita di alcune unità, per assicurare una maggiore flessibilità ed economia nella gestione dei servizi.

Il Programma di riordino non ha tuttavia ottenuto l'assenso delle Commissioni parlamentari, critiche sono state formulate anche dall'Autorità Garante della Concorrenza per i rischi occupazionali connessi alle misure di riorganizzazione e ridimensionamento degli organici e per la asserita mancanza di un piano organico e direttive certe di politica marittima da parte del Governo.

Va segnalato inoltre che già nel D.L. n. 149/93 erano state sollevate obiezioni da parte di armatori privati, che lamentavano una maggiorazione dei contributi a favore delle società Lloyd Triestino ed Italia, con pregiudizi per la libera concorrenza.

Come meglio specificato nelle conclusioni, le predette segnalazioni sono sfociate nella richiesta di chiarimenti da parte della Commissione CEE, in relazione alla politica comunitaria che vieta gli aiuti di Stato alle imprese. Nel mese di Gennaio 1994 sono stati forniti tutti i chiarimenti richiesti, ma ancora non è pervenuto l'assenso da parte degli organi comunitari.

Premesso quanto sopra si riferisce che per tutto il 1993 si sono svolti servizi di collegamento internazionali merci di linea da parte delle Società Italia e Lloyd Triestino sulla base del piano vigente.

Le due Società avevano predisposto nel 1987 un programma di ristrutturazione dei servizi internazionali di linea ex art. 1 legge 856/86 articolato in due fasi.

L'attuazione della prima fase riguarda le linee Australia e Sud Africa (gestita dalla Soc. Lloyd Triestino) e le linee Nord e Sud Atlantico (gestita dalla Soc. Italia) e si sta svolgendo secondo le modalità previste ed approvate con decreti interministeriali del 28 febbraio 1987 e 15 ottobre 1990.

Il programma della seconda fase riguarda le linee dell'Estremo Oriente (gestite dalla Soc. Lloyd Triestino) e le linee Nord e Sud Pacifico (gestite dalla Soc. Italia).

Predisposto ai sensi della citata legge 856/86 con le integrazioni normative apportate dalla legge 383/90, è stato approvato con decreto interministeriale del 29 maggio 1992 e la sua attuazione è iniziata con l'esercizio 1991.

Per le linee comprese nei piani di ristrutturazione sono previsti ai sensi di legge contributi di avviamento della durata di 5 anni.

QUADRO ECONOMICO GENERALE

Durante l'anno 1993 la sfavorevole fase ciclica che ha interessato le economie dei principali paesi industrializzati ha richiesto, da parte dei Governi, l'adozione di misure particolarmente drastiche volte a rallentare l'espansione del debito pubblico e dell'inflazione.

In Italia i provvedimenti emanati hanno permesso di ottenere dei risultati soddisfacenti che, comunque hanno richiesto un sacrificio in termini sia occupazionali che di svalutazione della moneta nazionale nei confronti delle divise più forti.

Per quanto riguarda il settore industriale, nel quadro di un generale processo di ristrutturazione dell'industria nazionale, ha rivestito particolare importanza il progetto di nuova impostazione delle attività delle aziende appartenenti al sistema delle partecipazioni statali.

Pertanto l'anno 1993 è stato caratterizzato, in ambito FINMARE, da una serie di studi tendenti a definire una nuova impostazione delle società operanti nel settore dei traffici internazionali merci di linea, con un più proficuo utilizzo delle risorse disponibili.

Nel frattempo le due società del Gruppo, Italia e Lloyd Triestino, hanno proseguito la loro attività tradizionale, allo scopo di mantenere il ruolo svolto per lungo tempo nel campo marittimo internazionale.

In tale settore, durante tutto il 1993, si è registrato un andamento costituito da fasi alterne.

Infatti, se da un lato si è verificato un attivo nel saldo corrente della bilancia del commercio con l'estero, fattore che ha compensato la flessione della domanda interna, dall'altro si è dovuto registrare un impatto negativo delle manovre finanziarie del Governo sulle disponibilità interne.

Inoltre ad aggravare i problemi di ordine finanziario si sono aggiunti quei tradizionali fattori penalizzanti il comparto marittimo nazionale, cioè l'alto costo di gestione delle navi, specie per ciò che riguarda il personale, e l'inadeguatezza dei terminali portuali che ha generato un flusso stimato in circa 170 mila containers verso porti concorrenti del nord Europa.

Ciò spiega come, a fronte di un incremento della flotta mondiale pari al 53% nell'ultimo ventennio, quella italiana ha subito un calo che ha portato il nostro paese dall'ottavo al diciassettesimo posto della graduatoria mondiale.

SOCIETA' ITALIA

Il fatturato lordo merci nel 1993 è ammontato a Litmil 186.909 con un incremento del 23,5% rispetto all'anno precedente.

Il rapporto di cambio Lira/USA è passato da 1232, media 1992, a Lit 1572 del 1993, migliorando in misura pressochè proporzionale i ricavi e incidendo sui costi limitatamente però alla componente di fatto espressa nella stessa valuta.

Il risultato economico generale chiude con una perdita di Lmil 3082.1 al netto dei contributi di legge con notevole miglioramento rispetto a quello del 1992 (- Lmil 18787): tale risultato beneficia peraltro di partite straordinarie per Lmil 7500 (di cui Lmil 2000 che avevano appesantito il risultato del 1992).

Nel corso del 1993 si è verificato un rallentamento dei pagamenti da parte della clientela, anch'essa alle prese con problemi di liquidità, fenomeno già riscontrato durante l'ultimo scorcio del 1992.

A questo si è aggiunta l'esposizione creditoria nei confronti dello Stato per contributi ex Legge 856/86 e 383/90 che sono stati corrisposti soltanto a fine anno ed in forma parziale.(*)

Comunque la piena attuazione della razionalizzazione dell'attività nei vari settori serviti dalla società, la continuazione della politica tariffaria sostenuta dall'azienda in ambito conferenziale tesa ad una maggiore redditività dei noli, l'andamento del rapporto Lira/\$ sugli attuali livelli, si ritiene debbano contribuire al consolidamento dei risultati raggiunti.

(*) L'emanazione dei DD.LL. n. 22 del gennaio 1994 - reiterato con D.L. n. 184 del 18 marzo - e n. 100 del 12 febbraio 1994 concernente "Interventi urgenti a sostegno dell'economia" che indica, tra l'altro, i requisiti per la determinazione degli importi spettanti alle aziende esercenti i servizi ammessi a contributo, ha chiarito in modo definitivo l'interpretazione della norma e confermato, così, la piena titolarità della Società alla corresponsione dei contributi nella misura precisata in bilancio.

Inoltre i citati decreti contengono i presupposti per una ricapitalizzazione dell'azienda e per la copertura finanziaria dei contributi di avviamento di cui alle leggi 856/86 e 383/90.

Sono stati quindi corrisposti in forma definitiva i contributi per gli anni 89/92 a favore della Soc. Italia.

I traffici di linea hanno registrato una certa vivacità per quanto riguarda le esportazioni italiane verso il Nord America, e un regresso per le importazioni.

1. ACQUISIZIONE NUOVO NAVIGLIO

La Società Italia ritiene al momento, di avere già provveduto a sostituire il tonnellaggio precedentemente impiegato secondo gli impegni derivanti dai programmi di riassetto via via adeguati alle necessità del momento.

Pertanto nel corso del 1993 nessuna nuova unità di proprietà si è aggiunta alle navi utilizzate nei servizi sociali.

2. ACCORDI INTERARMATORIALI

Sono proseguiti gli accordi di collaborazione preesistenti.

Nell'ambito di ciascun settore sono intervenute, tuttavia, modifiche che si segnalano di seguito.

Linea Nord America Atlantico:

L'attività è stata svolta, da parte della Società Italia, nell'ambito di un accordo di interscambio spazio (slot charter) che aggrega le principali compagnie operanti sulla rotta: Evergreen (Taiwan), Sea-Land (USA), P&O Container Line (UK), Nedlloyd (Olanda). All'inizio del 1993 si è aggiunto il colosso danese Maersk. Sono state utilizzate le navi di proprietà Colombo e Vespucci, della portata di 2100 Teus, e due unità da 3400 Teus ciascuna dei partners. Nel secondo trimestre si è aggiunta una quinta nave della portata di 3400 Teus.

Linea Sud America Atlantico:

La società opera da tempo nel settore nell'ambito dell'accordo "Medecs" che raggruppa le Compagnie Europee interessate alla relazione Mediterraneo Occidentale/Sud America Atlantico e cioè: Costa Container Line/Calmedia (Italia), CGM Sud (Francia), Vharra (Spagna).

La Società Italia di Navigazione utilizza la nave di proprietà "S. Caboto" che è affiancata da tre unità di partners. Nel corso dell'esercizio CGM Sud e Ybarra hanno provveduto a sostituire le unità precedentemente impiegate con due navi RoRo di maggiori dimensioni.

Linea Nord America Pacifico:

La Società Italia aveva interrotto, consensualmente, nel secondo trimestre 1992 la collaborazione con la Società d'Amico. Il servizio, svolto in autonomia dalle due società nel corso del 1992 e inizio 1993, non ha risposto alle attese e, pertanto, dopo la pausa di riflessione la collaborazione è ripresa nel secondo semestre del 1993, ritenendo, i due armatori, più proficuo il servizio congiunto.

E' da rilevare che su questa relazione non sono presenti con servizi diretti "all water" i grossi armamenti internazionali, ad eccezione dell'israeliana ZIM che limita peraltro la propria attività alla sola California.

Tuttavia partecipano pesantemente alle acquisizioni i Grandi Gruppi attraverso i loro capillari servizi di "feeder-raggio" nord-sud collegati a servizi base giramondo o assimilati che hanno i punti nodali di trasbordo ad Algeciras (nel prossimo futuro a Malta) nel Mediterraneo, nella zona Caraibica in Centro America e a Singapore in Oriente.

Nel secondo semestre, quindi, la Italia di Navigazione ha operato nel ripristinato servizio congiunto con d'Amico, sotto la denominazione commerciale "Medpacific express" che impiega l'unità di proprietà California affiancata da due navi tipo "Cielo" del partner.

Linea Sud America Pacifico:

Nel corso del 1993 la Società ha continuato l'attività nel settore nell'ambito dell'accordo "MEDISPAC" che interessa le seguenti compagnie:

- ITALIA NAVIGAZIONE (Italia)
- LAURO LINE (Italia)
- COMPAGNIE GENERALE MARITIME (Francia)
- COMPANIA SUD AMERICANA DE VAPORES (Cile)
- COMPANIA TRASATLANTICA ESPANOLA (Spagna)
- CONSORCIO NAVIERO PERUANO (Perù)
- EMPRESA MARITIMA (Cile)
- LINEAS NAVIERAS BOLIVIANAS (Bolivia)
- TRANSPORTES NAVIEROS ECUATORIANOS (Ecuador)

Il servizio è stato svolto utilizzando 5 navi base, tra le quali l'Aquitania, unica unità di bandiera italiana.

A seguito di una prolungata sosta tecnica della Mn Aquitania la società ha provveduto alla sostituzione effettuando un viaggio di A/R al Sud Pacifico con nave noleggiata.

3. INTERVENTI NELLA FASE TERRESTRE DEL CICLO MODALE "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 1993 è continuata l'attività fiduciaria di Interlogistica su mandato di Italia e Lloyd Triestino, per la gestione del parco integrato dei contenitori e l'organizzazione dei trasporti terrestri in Europa. Dopo la prima fase di rodaggio, sono stati ottenuti positivi risultati che hanno permesso sensibili economie per quanto riguarda il costo di gestione del parco e di quelli di trasporto contenitori pieni e vuoti.

4. ALLINEAMENTO AGLI STANDARDS OCCUPAZIONALI PROPRI DEGLI ARMAMENTI PIU' AVANZATI

La Società Italia ha completato il programma di prepensionamento a suo tempo stabilito per gli amministrativi, mentre è proseguito quello per il personale navigante per coloro che nel frattempo hanno maturato i requisiti previsti dalla legge.

Nel corso del 1993 sono usciti dai ruoli sociali, per prepensionamento, le seguenti persone:

STATO MAGGIORE:	=
SOTTUFFICIALI E COMUNI: Coperta	3
Macchina	5
Camera	1
	<u>9</u>
	=====

La consistenza numerica del personale al 31.12.93 risulta di 415 unità di cui 178 tra dirigenti e amministrativi (39 nelle strutture agenziali in Italia e all'estero), e 237 tra Ufficiali, Sottufficiali e Comuni. Rispetto all'analogo del 1992 si rileva una contrazione di 64 persone.

5. PROCESSO PERMANENTE E SISTEMATICO DI INNOVAZIONE NELLE TECNICHE GESTIONALI E SULLA METODOLOGIA DEL LAVORO

La società Italia ha completato il riordino della propria rete agenziale e può disporre, sui principali mercati di interesse dell'azienda, di un network diretto rappresentato da Italmar quale Agente Generale in Italia, Saemar agente Generale per la Spagna, Italian Line - Branch Office - negli Stati Uniti dal quale dipendono le Subagenzie regionali e l'Italmar S.A. in Brasile.

In particolare si segnala che nel 1993 la Italmar srl (agente generale in Italia) ha ottenuto un positivo risultato sia in termini acquisitivi sia economici conseguendo buoni risultati di esercizio pur mantenendo i costi di acquisizione, per la società, nella fascia bassa del mercato.

Il "branch office" nordamericano è stato ristrutturato: l'ufficio sociale è stato trasferito a South Plainfield (New Jersey).

La contemporanea revisione delle funzioni - che peraltro rimangono invariate nella loro essenzialità - e delle procedure interamente informatizzate con trasmissione dati alla Sede Centrale via satellite - hanno consentito un notevole ridimensionamento dell'organico locale con l'uscita di circa venti unità.

Per il personale sono stati svolti corsi di software di base e software operativo.

L'azienda prosegue nella sua azione allo scopo di mantenere e aggiornare la professionalità acquisita dai dipendenti, in sintonia con l'evoluzione delle metodologie di lavoro.

I FASF

LINEA NORD AMERICA ATLANTICO

La linea costituisce la maggiore attività per la società Italia.

D'altra parte il mercato Nordamericano rappresenta lo sbocco principale dei prodotti italiani se si escludono i partners comunitari.

Sulla rotta del Nord Atlantico operano, nonostante la scarsa remuneratività dei noli imposta dal mercato, le maggiori compagnie internazionali generando, di conseguenza, una concorrenza che tiene depresse le tariffe.

Dal solo Mediterraneo operano ben 20 società, riportate di seguito, delle quali solo Italia di Navigazione di bandiera e interessi italiani.

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

- ABC CONTAINERLINE NV	BELGIO
- COMPAGNIE GENERALE MARITIME	FRANCIA
- CONTSHIP CONTAINER LINE	U.K.
- DEUSTCHE NAH-ODT LINIEN GMBH & CO.	GERMANIA
- DEUSTCHE SEEREEDEREI ROSTOCK GMBH	GERMANIA
- EVERGREEN LINE	TAIWAN
- FARRELL LINES	USA
- ITALIA DI NAVIGAZIONE	ITALIA
- LEVANT LINE	GRECIA
- LYKES LINES	USA
- MAERSK LINE	DANIMARCA
- MEDITERRANEAN SHIPPING CO. SA	SVIZZERA
- NATIONAL SHIPPING CO. OF SAUDI ARABIA	ARABIA SAUDITA
- NEDLLOYD LINES	OLANDA
- NORDANA LINES	DANIMARCA
- P&O CONTAINERS LTD	U.K.
- SEA-LAND SERVICE INC.	USA
- TRASPORTACION MARITIMA MEXICANA	MESSICO
- UNITED ARAB SHIPPING CO.	EMIRATI ARABI
- ZIM ISRAEL NAVIGATION CO. LTD	ISRAELE

A questi servizi si aggiunge la concorrenzialità delle deviazioni dei carichi, originanti in Nord Italia, verso gli scali del Nord Europa, richiamati dai minori costi e tempi operativi e dalla ricerca di traffico addizionale da parte delle linee colà operanti.

Appare evidente, in questo contesto, l'importante lavoro che la Società è chiamata a svolgere in ambito conferenziale per difendere gli interessi nazionali e non emarginare la produzione italiana a seguito di alti costi di trasporto.

Come noto molti armamenti possono fruire di posizioni privilegiate per interventi, diretti o indiretti, di sostegno.

Si citano ad esempio le riserve di carichi di bandiera (USA per il traffico militare e governativo), iscrizione delle navi a registri navali che consentono minori costi di gestione, disponibilità di finanziamenti a basso costo (Arabi) ecc.

Nonostante tutto ciò la situazione delle aziende marittime era divenuta insostenibile sotto il punto di vista economico.

Per questo, in seno alla conferenza che regola i trasporti tra il Mediterraneo Occidentale e gli USA, si è addi-

venuti ad accordo tra le Compagnie al fine di iniziare un'azione di recupero del livello dei noli netti a favore del vettore marittimo, che negli ultimi anni era stato, più degli altri operatori, colpito dalla forte erosione dei noli.

Il primo obiettivo è stato quello di una riclassificazione delle tariffe riducendo le voci merceologiche contemplate e fissando noli porto/porto.

Ciò non significa l'abbandono del trasporto intermodale, ma il recupero della movimentazione stradale al costo.

Per effetto di quanto sopra i noli (nella loro eccezione specifica) sono risultati ridotti (Es: il contenitore da 20 piedi è passato da una media di circa \$ 1200 a \$ 900), ma ora la società incassa il recupero spese imbarco/sbarco e tratte terrestri.

Per un raffronto immediato si evidenzia che i recuperi di costo sono passati dal 46% del 1992 al 66% del 1993 sui noli.

Il favorevole andamento delle esportazioni, l'apprezzamento del dollaro e l'azione sopra ricordata, hanno contribuito al miglioramento della gestione nel corso del 1993, nonostante l'avaria subita dalla M/n Vespucci costretta, per un mese, ad una sosta tecnica straordinaria.

L'attività nel settore è stata eseguita nell'ambito dell'accordo di interscambio di spazio (slot charter) da tempo esistente sulla relazione.

Il consuntivo del conto economico è riportato nella scheda che segue.

ANNO 1993

SOCIETA': ITALIA DI NAVIGAZIONE S.P.A.
LINEA: MEDITERRANEO - N.AMERICA ATLANTICO
NAVI UTILIZZATE: M/N "C.COLOMBO" M/N "A.VESPUCCI"
STIVA OFFERTA : 60.129 TEUS
UTILIZZO : 69%

A) DATI DI TRAFFICO

N.VIAGGI : 48
TEUS : 41.294

B) CONTO ECONOMICO (L.MLD.)

	PIANO '90	CONSUNTIVO '93
1) RICAVI LORDI :	L. 124.244	L. 114.350
2) COSTI :		
Spese acquisizione traffico	L. 71.868	L. 57.542
Costi diretti navigazione	L. 30.907	L. 46.537
Costi organizzazione	L. 12.831	L. 10.935
Ammortamenti	L. 20.971	L. 20.744
Oneri finanziari netti	L. 5.667	L. 3.969
Imposte	L. 767	
Altre partite diverse		-L. 799
	=====	=====
TOT.COSTI	L. 143.011	L. 138.928
3) RISULTATO DI GESTIONE	-L. 18.767	-L. 24.578
4) CONTRIBUTO ALLA LINEA (Legge 856/86)	L. 25.593	L. 22.886
		=====
5) RISULTATO DI ESERCIZIO	L. 6.826	-L. 1.692

* IMPORTO ISCRITTO IN BILANCIO DALLA SOCIETA'

LINEA SUD AMERICA ATLANTICO

La Società opera nel settore nell'ambito dell'accordo Medecs che raggruppa le Compagnie europee interessate alla relazione Mediterraneo/Sud America Atlantico (Brasile, Uruguay, Argentina).

L'area ad altissimo potenziale economico, è interessata da profonde tensioni di carattere socio/politico. Mentre l'Argentina sembra avviarsi verso una fase di ripresa, il Brasile è tuttora colpito da una elevatissima inflazione (oltre il 1000%) che danneggia principalmente gli strati sociali più deboli provocando alta disoccupazione e disordini sociali; questa situazione non permette all'economia locale il decollo da tempo ricercato.

Tuttavia per il prossimo futuro le aspettative sono improntate all'ottimismo e si ritiene che il continente Latino-Americano sarà interessato nel prossimo quinquennio, da alti tassi di incremento per il commercio estero.

Entrambi i due paesi sudamericani hanno intenzione di liberare l'economia da tutti i vincoli che imposti dai governi precedenti orientati verso un protezionismo nazionale spinto, hanno bloccato, di fatto, ogni possibilità di ripresa.

Questa nuova fase dovrebbe trovare la società Italia, con i suoi partners, pronta a cogliere le opportunità che si presenteranno in quanto il servizio Medecs si è ormai consolidato e gode, per le sue qualità di puntualità, serietà e costanza, di un alto prestigio da parte della clientela.

Il 1993 è stato influenzato, in modo negativo, dal calo delle importazioni di merci frigo (specie carne) da parte delle nazioni europee orientate verso la preferenza comunitaria. Anche i noli del caffè (principale esportazione brasiliana) sono diminuiti per la concorrenza che questo tipo di merce subisce ad opera di altri produttori e dalla mancanza di un accordo generale che stabilizzi la produzione.

Infine i costi operativi in Brasile si sono incrementati a seguito di nuove disposizioni valutarie locali che, di fatto, scaricano sull'operatore gli oneri dell'inflazione.

I dati economici di dettaglio sono riportati nella scheda che segue.

ANNO 1993

SOCIETA': ITALIA DI NAVIGAZIONE S.P.A.
LINEA: MEDITERRANEO - S.AMERICA ATLANTICO
NAVI UTILIZZATE: M/N "S.CABOTO"
STIVA OFFERTA : 10.170 TEUS
UTILIZZO : 70%

A) DATI DI TRAFFICO

N.VIAGGI : 27.66
TEUS : 5.163

B) CONTO ECONOMICO (L.MLD.)

	PIANO '90	CONSUNTIVO '93
1) RICAVI LORDI :	L. 23.152	L. 32.121
2) COSTI :		
Spese acquisizione traffico	L. 5.867	L. 12.648
Costi diretti navigazione	L. 11.649	L. 15.046
Costi organizzazione	L. 3.115	L. 2.702
Ammortamenti	L. 6.041	L. 6.485
Oneri finanziari netti	L. 2.382	L. 1.574
Imposte	L. 240	
Altre partite diverse		-L. 428
	=====	=====
TOT.COSTI	L. 29.294	L. 38.027
3) RISULTATO DI GESTIONE	-L. 6.142	-L. 5.906
4) CONTRIBUTO ALLA LINEA (Legge 856/86)	L. 8.280	L. 7.641
	=====	=====
5) RISULTATO DI ESERCIZIO	L. 2.138	L. 1.735

* IMPORTO ISCRITTO IN BILANCIO DALLA SOCIETA'

II FASE
LINEA NORD AMERICA PACIFICO

Il collegamento con la costa ovest del continente nordamericano interessa i porti degli Stati Uniti e Canada Pacifico.

Il mercato della costa del Pacifico del continente Nord Americano è stato interessato negli ultimi anni da un intenso sviluppo economico con conseguente spostamento del baricentro produttivo verso occidente.

Ha assunto sempre maggiore rilevanza il fenomeno dell'integrazione regionale; infatti è entrato in vigore il trattato che estende al Messico la zona di libero scambio che lega dal 1989 Stati Uniti e Canada.

Le iniziative regionali, pur determinando in generale effetti distorsivi dei flussi commerciali costituiscono uno stimolo all'economia locale creando nuove opportunità per gli operatori italiani che già da tempo sono presenti nell'area.

Per quanto riguarda in particolare le merci originanti/destinate al Mediterraneo, si osserva che il mercato italiano rappresenta il principale punto di riferimento sia all'esportazione che all'importazione dell'intera zona.

Anche in questo settore si verificano consistenti deviazioni di traffico sui porti del Nord Europa.

Su questa linea esiste, attualmente un forte sbilanciamento tra andata e ritorno.

Tuttavia l'espletamento di un servizio rapido "tutto contenitori", con rinuncia al traffico di prodotti forestali a basso nolo unitario e che provoca soste prolungate nei porti, ha permesso rapide rese che hanno incontrato il favore della clientela consentendo un'attenuazione di detto sbilanciamento.

D'altra parte nel recente passato si è assistito ad una costante specializzazione nei trasporti marittimi con il ricorso all'impiego di unità che fornissero più alta capacità di stiva, riduzione del "transit-time" e integrazione logistica con i servizi terrestri.

L'Italia di Navigazione aveva già attuato questa modifica al proprio servizio durante il periodo nel quale ha operato in proprio.

Con il nuovo accordo stipulato con la d'Amico di Navigazione - entrato in vigore nel secondo semestre del 1993 - anche il partner si è adeguato a questi principi.

Pertanto da allora operano tre unità, utilizzate per il solo trasporto di contenitori tra le quali la M/n California che risponde pienamente alle esigenze della clientela e del servizio.

Nel corso del primo semestre la società aveva operato in proprio impiegando, oltre la citata California, un'unità, la Birgit Naber, noleggiata a time charter.

Si allega la scheda relativa al conto economico 1993 della linea.

ANNO 1993

SOCIETA': ITALIA DI NAVIGAZIONE S.P.A.
LINEA: MEDITERRANEO - N.AMERICA PACIFICO
NAVI UTILIZZATE: M/N "CALIFORNIA" PIU' UNA UNITA' NOLEGGIATA
STIVA OFFERTA : 18.842 TEUS
UTILIZZO : 81%

A) DATI DI TRAFFICO

N.VIAGGI : 14,64
TEUS : 15.348

B) CONTO ECONOMICO (L.MLD.)

	PIANO '91	CONSUNTIVO '93
1) RICAVI LORDI :	L. 53.313	L. 50.912
2) COSTI :		
Spese acquisizione traffico	L. 26.510	L. 28.654
Costi diretti navigazione	L. 24.595	L. 23.203
Costi organizzazione	L. 5.868	L. 6.911
Ammortamenti	L. 7.906	L. 3.902
Oneri finanziari netti	L. 5.682	L. 8.398
Imposte		
Altre partite diverse		-L. 526
	=====	=====
TOT.COSTI	L. 70.561	L. 70.542
3) RISULTATO DI GESTIONE	-L. 17.248	-L. 19.630
4) CONTRIBUTO ALLA LINEA		
(Legge 383/90)	L. 15.261	L. 13.285
	=====	=====
5) RISULTATO DI ESERCIZIO	-L. 1.987	-L. 6.345

* IMPORTO ISCRITTO IN BILANCIO DALLA SOCIETA'

LINEA SUD AMERICA PACIFICO

Il settore del Sud Pacifico, che interessa cinque nazioni (Colombia, Ecuador, Perù, Cile, Bolivia), rappresenta un importante mercato di sbocco e di approvvigionamento per l'industria nazionale.

Il movimento commerciale di andata è costituito principalmente da merci varie in quanto i Paesi di destino non sono ancora sufficientemente industrializzati e ricorrono, pertanto, in modo massiccio ai prodotti finiti provenienti dall'estero.

A ciò si devono aggiungere consistenti quantitativi di impiantistica, di cui l'Italia è importante fornitrice.

Il traffico di ritorno è attualmente rappresentato da limitati quantitativi di carico generale: tuttavia è in corso un intensificarsi di questo genere di trasporto specie per quanto riguarda caffè (la Colombia ne è la seconda produttrice dopo il Brasile) e prodotti refrigeranti (pesce, frutta).

La base dei traffici è per ora costituita da rame (Cile principale produttore mondiale) e altri metalli.

Anche in questo settore, come per il versante Atlantico, le nazioni - tutte dotate di un alto potenziale economico per la disponibilità di prodotti di base (metalli, prodotti agricoli) - sono interessate da una fase di sviluppo diversificata: a fronte di una rapida crescita economica di Cile e Ecuador, Perù e Colombia sono colpite da profondi turbamenti politico/economici che non consentono l'adozione delle misure atte a favorire la loro ripresa.

Gli osservatori internazionali ritengono comunque che quest'area sarà, nel prossimo futuro, quella con il più rapido sviluppo, superando anche la zona dell'estremo oriente.

Nel corso del 1993 la Società Italia, unica Compagnia

del settore con navi di bandiera Italiana, ha svolto la propria attività nell'ambito di un accordo, vigente da tempo, che unisce le Compagnie di bandiera europea e sudamericana operanti nella relazione, alcune delle quali con il conferimento di navi, altre con i soli diritti di traffico.

A questo servizio congiunto l'Italia di Navigazione apporta la nave di proprietà Aquitania.

Con il 31.12.93 sono venuti a cessare gli accordi sopra ricordati.

La società ha provveduto a garantire l'attività sul Sud Pacifico attraverso la costituzione di un nuovo "joint" che interessa la CSAV (Cile), "Consorcio Naviero Peruano" (Perù), CGM sud (Francia) e la "Trasportes Navieros " Ecuatorianos" (Ecuador).

Si evidenzia, infine, che durante l'esercizio la M/n Aquitania è stata interessata da due incidenti che hanno provocato soste tecniche prolungate costringendo la società al rimpiazzo attraverso il noleggio di una nave che ha effettuato un viaggio di A/R al Sud Pacifico, appesantendo di conseguenza gli esiti economici di gestione, ma garantendo la continuità del servizio.

Il conto economico della linea, riferito all'esercizio 1993 è riportato nella scheda che segue.

ANNO 1993

SOCIETA': ITALIA DI NAVIGAZIONE S.P.A.
LINEA: MEDITERRANEO - S.AMERICA PACIFICO
NAVI UTILIZZATE: M/N "AQUITANIA"
STIVA OFFERTA : 146.862 TONN.
UTILIZZO : 58%

A) DATI DI TRAFFICO

N.VIAGGI : 32,44
TEUS : 85.416

B) CONTO ECONOMICO (L.MLD.)

	PIANO '91	CONSUNTIVO '93
1) RICAVI LORDI :	L. 15.003	L. 19.255
2) COSTI :		
Spese acquisizione traffico	L. 3.923	L. 6.474
Costi diretti navigazione	L. 9.106	L. 14.877
Costi organizzazione	L. 2.013	L. 2.702
Ammortamenti	L. 3.057	L. 1.646
Oneri finanziari netti	L. 1.742	L. 1.745
Imposte		
Altre partite diverse		L. 2.361
	=====	=====
TOT.COSTI	L. 19.841	L. 29.805
3) RISULTATO DI GESTIONE	-L. 4.838	-L. 10.550
4) CONTRIBUTO ALLA LINEA (Legge 383/90)	L. 4.281	L. 7.140 *
	=====	=====
5) RISULTATO DI ESERCIZIO	-L. 557	-L. 3.410

* IMPORTO ISCRITTO IN BILANCIO DALLA SOCIETA'

SOCIETA' LLOYD TRIESTINO

Il fatturato lordo merci 1993 è ammontato a Lit./mil. 400.600 con un incremento del 15% rispetto all'anno precedente.

L'incremento è attribuibile principalmente al favorevole andamento del cambio Lira/Dollaro, che però ha influito negativamente sui costi della produzione, per la parte sostenuta nella valuta dollaro.

Il risultato economico generale chiude con una perdita di Lit./mil. 1.181 al netto dei contributi di legge, con notevole miglioramento rispetto a quello del 1992 (-Lit./mil. 29.306), attribuibile alla minore incidenza dei costi per il personale e degli ammortamenti e svalutazioni.

In particolare si segnala che il risultato del 1993 beneficia di Lit./mil. 17.000, già accantonati nel bilancio 1992 a seguito di prudenti apprezzamenti in merito alla erogabilità sulla base del disposto della Legge 383/90, che si sono potuti utilizzare a seguito del definitivo chiarimento avvenuto con la conversione in legge del decreto n. 149 del 20.5.1993, in data 20.7.1993.

I crediti verso i clienti al 31.12.1993, pur risultando superiori di Lit./mil. 4 rispetto al 1992, segnano un leggero miglioramento se rapportati al fatturato.

Inoltre, nonostante la costituzione di un nuovo servizio per l'Estremo Oriente con la Evergreen Marine Corporation (accordo MFDWAY) e per il Sud Africa con la Safmarine (accordo SAF/L.T.), l'impegno acquisitivo della rete agenziale supportato da una attenta politica commerciale della Società, la favorevole situazione dei rapporti di cambio - in modo particolare verso il dollaro -, il risultato di gestione dell'anno in esame forse non potrà essere ripetuto per il 1994, anche perchè oltre al beneficio particolare di Lit./mil. 17.000 sopra menzionati, viene a terminare il periodo quinquennale previsto dalla Legge 856/86 relativo al contributo a favore della M/n Nuova Lloydiana con un minor introito di Lit./mil. 4.

ACQUISIZIONE NUOVO NAVIGLIO

I programmi di riassetto della flotta si sono concretizzati nel 1993 con l'introduzione delle due portacontenitori da 3.000 TEU "Nuova Trieste" e "Nuova Genova", inserite nel traffico per l'Estremo Oriente. Ciò a completamento della seconda fase della ristrutturazione della flotta sociale.

ACCORDI INTERARMATORIALILinea Europa - Australia e Nuova Zelanda

L'attività è stata svolta nell'ambito dell'accordo ANZECS, cui aderivano due compagnie inglesi (P&OCL, ACT) una tedesca (Hapag Lloyd), una olandese (Nedlloyd), una australiana (Australia National Line) ed una neozelandese (New Zealand Line).

Il Lloyd Triestino ha svolto servizio internazionale di linea con l'impiego della nave sociale "Nuova Lloydiana".

L'accordo consortile ANZECS é terminato con il 31.12.1993, ed è stato sostituito con un accordo di noleggio spazio su una flotta complessiva di 17 navi (rispetto alle 13 impiegate nel precedente accordo). Il nuovo accordo prevede un marketing indipendente e pertanto l'attività commerciale del Lloyd Triestino è estesa a tutte le aree servite dalla Linea. Continua in questo assetto l'impiego della nave sociale "Nuova Lloydiana".

Linea Mediterraneo/Sud Africa

L'attività è stata svolta nell'ambito del consorzio SAECS, traffico Mediterraneo/Sud Africa e viceversa, cui aderivano la P&OCL (inglese), la CGM (francese) e la Safmarine (sudafricana).

Il servizio si espletava con 4 navi, di cui due (Nuova Africa e Nuova Europa) conferite dal Lloyd Triestino.

L'accordo SAECS è terminato con il 15 aprile c.a. ed è stato sostituito da un accordo simile stipulato tra il Lloyd Triestino e la Safmarine. La P&OCL e la CGM, conservando i loro diritti conferenziali, usufruiscono di questo servizio attraverso un accordo di noleggio spazio. Il nuovo accordo Lloyd Triestino/Safmarine non muta il principio del "profit pool" e pertanto l'attività commerciale di marketing avviene in conto mandato nelle rispettive aree di competenza (Lloyd triestino per il Mediteranneo e Safmarine per il S. Africa). Il servizio si esplica con 4 navi, di cui due del Lloyd Triestino (Nuova Africa e Nuova Europa) e due della Safmarine - cioè Mediterraneo/Sud Africa e viceversa, mentre il rimanente terzo è riservato ad altri traffici del Lloyd Triestino. Il Lloyd Triestino quindi gestisce in proprio questi spazi nave utilizzandoli per il carico destinato all'Africa Occidentale (toccata ad Abidjan sia in uscita che in rientro) ed all'Africa Orientale con servizi di feederaggio da/per Durban, pagando al consorzio Lloyd Triestino/Saf-

marine uno slot charter. Il terzo di stiva viene inoltre utilizzato per un traffico L.T. Sud Africa/Africa Occidentale e viceversa che è in espansione.

L'insieme delle varie direttrici di traffico anzidette, consente la completa utilizzazione della stiva offerta dalle navi sociali, rendendole pertanto più competitive con un rilevante aumento del fatturato.

LINEA ESTREMO ORIENTE

L'attività è stata svolta nell'ambito del consorzio MAFECES, cui aderivano le società giapponesi NYK e la MOL. Le navi sociali impiegate erano la "Genova" e la "Trieste", noleggiate a scafo nudo dalla consorella Almare, cui nel corso dell'esercizio, si sono aggiunte le navi gemelle "Nuova Trieste" e "Nuova Genova". Verso la fine del 1993 è stata interrotta la collaborazione con le due compagnie giapponesi.

Il Lloyd Triestino ha stipulato un accordo con l'armatore taiwanese Evergreen Marine Corporation dando vita al nuovo consorzio denominato MEDWAY. Tale nuovo servizio implica un'estensione delle aree di presenza ed una maggior offerta di stiva, mentre resta inalterata la quota di traffico spettante al Lloyd (35%), che continua ad agire con una organizzazione commerciale indipendente.

ALLINEAMENTO AGLI STANDARDS OCCUPAZIONALI
PROPRI DEGLI ARMAMENTI PIU' AVANZATI

La società Lloyd Triestino ha proseguito il programma di prepensionamento del personale navigante per gli addetti che nel frattempo hanno maturato i requisiti previsti dalla legge.

Nel corso del 1993 sono usciti dai ruoli sociali, per prepensionamento, le seguenti persone:

STATO MAGGIORE:	7
SOTTUFFICIALI E COMUNI: Coperta	3
Macchina	6
Camera	<u>2</u>
	18
	=====

La consistenza numerica del personale al 31.12.1993 risulta di 523 unità di cui 163 fra dirigenti e amministrativi in Italia e 60 dipendenti locali esteri, nonché 300 tra Ufficiali Sottufficiali e Comuni. Rispetto al 1992 si rileva una contrazione di 65 persone.

PROCESSO PERMANENTE E SISTEMATICO DI INNOVAZIONE NELLE
TECNICHE GESTIONALI E SULLA METODOLOGIA DEL LAVORO

Come si è già evidenziato nelle precedenti relazioni, la società Lloyd Triestino ha completato il riordino della propria rete agenziale e può disporre, sui principali mercati di interesse dell'azienda, di un network diretto rappresentato da Italmar quale Agente Generale in Italian General Shipping di Londra per il Regno Unito e coordinamento per l'Europa del Nord, dal Lloyd Triestino Pte di Singapore e dal Lloyd Triestino Ltd di Hong Kong, per il sud-est asiatico e l'Estremo Oriente.

In particolare si segnala che nel 1993 la Italmar srl (agente generale in Italia) ha ottenuto positivi risultati in termini sia acquisitivi sia economici, conseguendo buoni risultati di esercizio pur mantenendo i costi di acquisizione, per la società, nella fascia bassa del mercato.

Per il personale sono stati svolti corsi di software di base e software operativo. L'azienda prosegue nella sua azione allo scopo di mantenere e aggiornare la professionalità acquisita dai dipendenti, in sintonia con l'evoluzione delle metodologie di lavoro.

LINEA: EUROPA MEDITERRANEO AUSTRALIA NUOVA ZELANDA (ANZECS)

Nell'anno 1993 il Lloyd Triestino ha regolarmente svolto il servizio internazionale di linea sulla rotta di cui all'oggetto avvalendosi della propria quota di traffico conferenziale e con l'impiego della nave Nuova Lloydiana adibita a tale relazione sin dal 1989 e rientrando nel piano di ristrutturazione dei servizi così come stabilito dall'art. 1 della Legge 856/86.

Il servizio è stato esercitato nell'ambito del consorzio Australia - New Zealand Europe containers service (ANZECS) consorzio del tipo "profit pool" e nel quale la quota della Società per l'anno trascorso è risultata del 7,114% del totale traffico interscambiato tra le due aree europea ed australiana, segnando un aumento di quota del 0,45 rispetto al precedente esercizio.

I partners commerciali del Lloyd Triestino ed aderenti al pool consortile sono rappresentativi delle più qualificate Compagnie armatoriali con le seguenti quote di traffico:

P & OCL	28.580%
ASSOCIATED CONTAINERS TRANSPORTATION (ACT)	16.799%
HAPAG LLOYD	14.545%
AUSTRALIAN NATIONAL LINE	12.975%
NEDLLOYD	11.777%
NEW ZEALAND LINE	8.210%
	<u>92.886%</u>
LLOYD TRIESTINO	<u>7.114%</u>
	100. - %

Le summenzionate Compagnie hanno offerto alla clientela un servizio da/per l'Australia-Nuova Zelanda strutturato con due flotte operanti rispettivamente dal Nord Europa (8 navi frequenza decadale) e dal Mediterraneo (5 navi frequenza quindicinale).

L'itinerario di massima sulla direttrice Mediterraneo/Australia/Nuova Zelanda prevede le seguenti toccate: Salerno, La Spezia, Fos, Barcellona, Pireo, Jeddah, Fremantle, (Adelaide), Melbourne, Sydney, Auckland, Wellington, Port Chalmers, Melbourne, Fremantle, Jeddah, Pireo, Salerno.

L'accordo consortile assegna a ciascuna Compagnia di operare quale agente marketing nella specifica area di influenza geografica; in tale veste il LLOYD Triestino ha operato oltrechè sul territorio nazionale anche nelle aree limitrofe quali i paesi dell'ex Jugoslavia e della Grecia.

DATI STATISTICI ED ECONOMICI

Il conto economico della linea evidenzia per l'anno 1993 un utile di esercizio di mil. 9.386 a fronte di un risultato di piano di mil. 7.934.

Il conto economico consuntivo assorbe mil. 12.371 per ammortamenti ed oneri finanziari; il contributo di avviamento di spettanza dell'esercizio cifra in mil. 12.111 cui si aggiungono spettanze per mil. 364 per rettifiche di anni precedenti a seguito della revisione dei valori ammessi a contributo.

Il trasporto in TEUS, che per la quota LLOYD Triestino ammonta a 10.722 unità, segna un peggioramento sulle previsioni di piano (-12.5%) ma evidenzia una discreta ripresa (+12%) sul precedente esercizio derivata dall'aumento di quota della Società (+6,7%) e per la restante parte dall'incremento di trasportato registrato dal pool sui traffici in esportazione dall'Europa come da sottoriportato schema:

Trasportato (teus) CONSORZIO ANZECS

	anno 1992	anno 1993	diff %
traffico EUROPA AUSTRALIA	62.838	67.567	7,5
EUROPA N. ZELANDA	14.558	18.456	26,8
totale export EUROPA	77.396	86.023	11,1
traffico AUSTRALIA EUROPA	29.551	28.215	(4,5)
N. ZELANDA EUROPA	37.001	35.608	(3,8)
totale import EUROPA	66.552	63.823	(4,1)
COMPLESSIVAMENTE	143.948	149.846	4,1

Le Compagnie aderenti hanno infatti sciolto l'attuale "agreement di profit pool" sostituendolo con una struttura di noleggio spazio su una flotta di complessive 17 navi.

Un tanto è stato determinato anche dall'entrata in conferenza della Compagnia inglese CONTSHIP che ora partecipa con le proprie unità alla composizione della summenzionata flotta.

Il Lloyd Triestino nella nuova configurazione continua con l'impiego della propria M/n Nuova Lloydiana inter scambiando spazistica con gli altri partner impegnati nel traffico.

E' doveroso segnalare che l'attività di marketing ora avviene in forma indipendente da parte di ogni aderente e che pertanto, in tale nuova configurazione, l'attività commerciale è estesa ad ogni area servita dalla linea in questione.

ANNO 1993

SOCIETA': LLOYD TRIESTINO DI NAVIGAZIONE S.P.A.
LINEA: EUROPA - AUSTRALIA/N.ZELANDA
NAVI UTILIZZATE: M/N "NUOVA LLOYDIANA"
STIVA OFFERTA : 13.070 TEUS
UTILIZZO : 82%

A) DATI DI TRAFFICO

N.VIAGGI : 4.32
TEUS :

B) CONTO ECONOMICO (L.MLD.)

	PIANO '90	CONSUNTIVO '93
1) RICAVI LORDI :	L. 24.670	L. 25.528
2) COSTI :		
Spese acquisizione traffico	L. 2.578	L. 2.357
Costi diretti navigazione	L. 9.828	L. 11.174
Costi organizzazione	L. 3.360	L. 2.715
Ammortamenti	L. 11.214	L. 11.406
Oneri finanziari netti	L. 567	L. 965
Imposte	L. 842	
Altre partite diverse		
	=====	=====
TOT.COSTI	L. 28.389	L. 28.617
3) RISULTATO DI GESTIONE	-L. 3.719	-L. 3.089
4) CONTRIBUTO ALLA LINEA		
(Legge 856/86)	L. 11.653	L. 12.111
rettifiche es. precedenti		L. 364
	=====	=====
5) RISULTATO DI ESERCIZIO	L. 7.934	L. 9.386

* IMPORTO ISCRITTO IN BILANCIO DALLA SOCIETA'

LINEA: MEDITERRANEO SUD AFRICA (SAECS)

L'interscambio commerciale tra Mediterraneo e Sud Africa, containerizzato sin dal 1977, vedeva il Lloyd Triestino presente nel 1993 con il servizio dal bacino mediterraneo inquadrato nel consorzio SAECS (Southern Africa Europe containers service).

Detto consorzio è governato da regole di "profit pool" secondo le quali all'esito economico concorrono i ricavi ed i costi operativi di ciascuna compagnia; le compagnie aderenti usufruiscono di una remunerazione di mercato per i mezzi nautici (navi e pertinenze) conferiti.

I margini reddituali così come le perdite della gestione vengono suddivisi in base alla quota di partecipazione nel consorzio.

Nella fattispecie, il Lloyd Triestino opera dall'area mediterranea insieme alla Compagnia di bandiera sudafricana SAFMARINE, alla francese C.G.M. ed alla Compagnia inglese P&OCL.

La quota detenuta dalla Società per il trascorso anno 1993 è stata del 45,99% del totale traffico da / per Sud Africa.

Il servizio è stato espletato da 4 navi con frequenza quindicinale.

Il Lloyd Triestino impiega su questa relazione le due unità sociali Nuova Africa e Nuova Europa allestite rispettivamente nel 1989 e nel 1990 nel quadro del piano di ristrutturazione dei servizi ex Lg. 856/86 (Ia fase).

Le relazioni di traffico di questo segmento riguardano i paesi europei che si affacciano su Mediterraneo cui si è aggiunta con il 1993 l'area turca con regolari approdi ad Izmir e quelli dell'Africa australe (Sud Africa, Namibia, Botswana, Monzabico, Zimbabwe, Malawi e Zambia).

Come esplicitamente previsto dall'accordo di "profit pool" l'attività commerciale di marketing avviene in conto mandato. In tale configurazione il Lloyd Triestino nell'area Mediterranea risulta agente anche della Safmarine così come viceversa la compagnia africana lo è per l'area australe. I paesi europei ai quali il Lloyd Triestino si indirizza sono, Croazia, Ungheria, Cecoslovacchia, Romania, Bulgaria, Albania, i Paesi dell'ex Unione Sovietica affacciatisi sul Mar Nero e la Turchia.

Il consorzio Saecs agisce nell'ambito della Conferenza sud africana che detiene all'incirca il 50% del segmento di mercato.

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

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

ANNO 1993

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

A) DATI DI TRAFFICO

N.VIAGGI : 24,02
TEUS :

B) CONTO ECONOMICO (L.MLD.)

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

* IMPORTO ISCRITTO IN BILANCIO DALLA SOCIETA'

OUADRO TENDENZIALE DEI MERCATI SERVITI

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

DATI STATISTICI ED ECONOMICI

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

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

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

LINEA MEDITERRANEO ESTREMO ORIENTE

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

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

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

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

I porti di toccata nel 1993 sono risultati i seguenti:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DATI STATISTICI ED ECONOMICI

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

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

A tal riguardo si comparano di seguito significativi indici statistici:

Dati in TEUs

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

Indice dei rendimenti medi nolo per TEU

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

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

ANNO 1993

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

A) DATI DI TRAFFICO

N.VIAGGI : 56,11
TEUS :

B) CONTO ECONOMICO (L.MLD.)

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

* IMPORTO ISCRITTO IN BILANCIO DALLA SOCIETA'

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

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

Complessivamente sono state ristrutturate le seguenti linee a contributo:

Società Italia

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

Società Lloyd Triestino

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

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

In dettaglio:

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

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

Si riporta di seguito un prospetto analitico dei contributi erogati.

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

CAP. 3063 IMPEGNI

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

CAP.3063 PAGAMENTI

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

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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

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

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

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

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

CAP. 3070 IMPEGNI

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

CAP.3063 PAGAMENTI

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

PREPENSIONAMENTO (CAP. 3064)

Connesse con la ristrutturazione dei servizi merci di linea sono le operazioni di prepensionamento del personale esuberante sia amministrativo che navigante così come previsto dall'art. 3 della legge 856/86.

Tali operazioni prevedono che restano a carico dello Stato i contributi assicurativi per l'aumento di anzianità contributiva e l'ammontare delle mensilità di pensione anticipatamente corrisposte fino al raggiungimento della normale età pensionabile, che sarà dimostrata dall'Ente assicuratore.

Nel 1993 non sono stati effettuati pagamenti.

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

E' stato anche predisposto un D.T. relativo al pensionamento anticipato di 63 unità appartenenti alle società suindicate effettuato negli anni 92/93, che è in corso di perfezionamento con le altre Amministrazioni concertanti.

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

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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

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

p = Programma ristrutturazione
c = Consuntivo prepensionamenti

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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

	ANNO 1987		ANNO 1989		ANNO 1990		ANNO 1991		ANNO 1992		ANNO 1993		TOTALE	
	P.	C.	P.	C.	P.	C.	P.	C.	P.	C.	P.	C.	P.	C.
AMMINISTRATIVI														
Addetti	71	66	24	23	19	18	13	13	0	0	0	0	127	120
Operai	8	8	1	1	2	2	0	0	0	0	0	0	11	11
TOTALE AMM.VI	79	74	25	24	21	20	13	13	0	0	0	0	138	131
STATO MAGGIORE														
Coperta	43	37	5	4	4	4	5	4	3	3	1	0	61	52
Macchina	26	25	4	4	2	2	2	2	5	5	7	6	46	44
Alberghiero	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE	69	62	9	8	6	6	7	6	8	8	8	6	107	96
SOTTIUFF. E COM.														
Coperta	46	40	26	22	7	6	3	3	9	8	3	3	94	82
Macchina	41	37	21	21	8	5	5	5	5	5	6	6	86	79
Camera e Cucin.	17	16	9	7	3	3	5	5	2	1	2	3	38	35
TOTALE	104	93	56	50	18	14	13	13	16	14	11	12	218	196
TOTALI NAVIGAN.														
	173	155	65	58	24	20	20	19	24	22	19	18	325	292
TOTALE GENERALE														
	252	229	90	82	45	40	33	32	24	22	19	18	463	423

P = Programma ristrutturazione
C = Consuntivi prepensionamenti

CONCLUSIONI

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

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

Tali linee di indirizzo consistono:

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

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

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

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

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

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

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

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