

SITUAZIONI PATRIMONIALI DELLE SOCIETA' DI LINEA

(in milioni di lire)

	ITALIA				LLOYD TRIESTINO			
	1994	1995	1996	1997	1994	1995	1996	1997
ATTIVO								
IMMOBILIZZAZIONI								
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	98,5	30,5	46,5	33,5	302,3	117,7	363,2	244,1
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI								
● flotta	168.541,7	153.847,4	141.371,0	128.591,7	363.779,1	337.758,7	376.400,1	347.691,5
● rivalutazione flotta	-	-	-	-	-	-	-	-
● immobil. in corso ed anticipi a fornitori	-	-	-	-	-	-	-	-
● altri beni	46.662,6	39.574,4	32.402,5	26.004,2	69.184,3	58.173,6	65.149,2	55.791,1
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE								
● crediti verso Stato ed Enti pubblici	38.387,2	31.718,4	25.158,0	18.914,1	75.549,3	24.684,1	19.079,9	24.439,0
● partecipazioni	1.719,8	1.719,8	1.719,5	1.719,5	1.794,7	1.858,3	1.830,6	1.837,2
● altre	18.231,8	15.239,9	23.980,2	17.948,9	21.605,2	29.129,4	32.470,5	19.686,6
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	273.641,6	242.130,4	224.677,7	193.211,9	532.214,9	451.721,8	495.293,5	449.689,5
ATTIVO CIRCOLANTE								
RIMANENZE	5.161,9	8.097,6	6.298,6	7.558,6	20.692,2	21.819,3	22.054,8	16.499,7
CREDITI								
● verso clienti	14.399,4	15.991,8	16.685,7	18.926,0	53.905,9	51.850,3	63.699,2	60.503,8
● per sovv. e contr. da Stato ed Enti pubblici	17.157,0	-	4.345,7	2.564,2	30.103,2	24.710,1	7.757,2	6.291,2
● altri	28.861,2	38.612,0	35.180,9	37.880,2	52.111,6	57.250,3	60.987,6	69.827,4
DISPONIBILITA' LIQUIDE	1.036,4	1.334,7	632,8	553,3	1.295,0	4.723,7	3.484,6	4.742,1
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	66.615,9	64.036,1	63.143,7	67.482,3	158.107,9	160.353,7	157.983,4	157.864,2
RATEI E RISCONTI	2.535,4	2.776,8	4.045,1	3.496,9	10.454,8	12.007,7	11.480,9	11.970,0
TOTALE ATTIVO	342.792,9	308.943,3	291.866,5	264.191,1	700.777,6	642.083,2	664.757,8	619.523,7

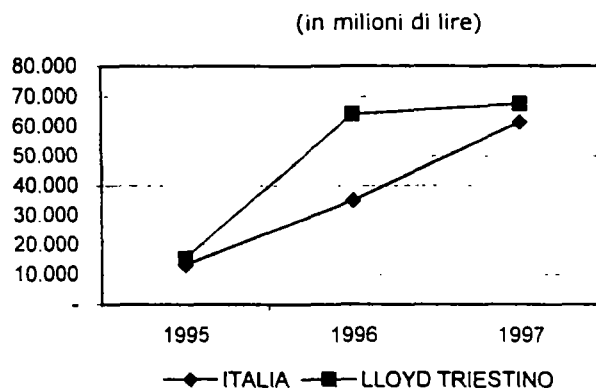
SITUAZIONI PATRIMONIALI DELLE SOCIETA' DI LINEA

(in milioni di lire)

	ITALIA				LLOYD TRIESTINO			
	1994	1995	1996	1997	1994	1995	1996	1997
PASSIVO								
PATRIMONIO NETTO								
● capitale sociale	9966,1	9966,1	23469,4	23469,4	4665,6	4524,2	19269,8	55000,0
● fondo sovrapprezzo azioni	-	-	-	-	-	-	-	-
● riserva da rivalutazione	-	-	-	-	-	-	-	-
● versamento soci in c/capitale	-	-	-	24454,3	5417,2	0,7	-	48908,7
● riserva legale	-	19,4	158,3	158,3	-	-	683,6	683,6
● altre riserve	-	-	11359,7	11359,7	-	-	45573,8	8470,4
● utili/perdite esercizi precedenti	-	368,6	-22,4	-22,4	-	-	9,1	-
● utili/perdite dell'esercizio	388,0	2777,4	-	2001,0	(5557,9)	10861,8	-1382,4	-45497,2
	10354,1	13131,5	34965,0	61420,3	4524,9	15386,7	64153,9	67565,5
FONDI PER RISCHI ED ONERI								
● fondo contributi c/capitale ex art. 55	116093,3	105536,5	86644,4	46998,5	179267,8	160457,1	133271,1	73720,6
● altri	14857,0	17756,5	10120,4	9406,5	7881,0	9938,6	10164,0	15154,4
	130950,3	123293,0	96764,8	56405,0	187148,8	170395,7	143435,1	88875,0
TRATT. DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORD.	9259,4	9193,9	9064,7	10192,9	11800,7	11848,2	11835,8	14420,7
DEBITI								
● verso banche ed Istituti finanziari	104305,1	86547,2	69865,7	57723,2	113889,3	96159,5	94167,2	165702,5
● verso fornitori	9877,1	8621,5	15054,7	14422,5	57163,1	68915,6	67326,8	88285,7
● verso controllanti	32373,7	10204,9	13068,2	10542,8	274512,9	194291,0	219604,6	143396,2
● altri debiti	42329,7	54618,2	42442,9	46158,3	50005,5	66213,9	61733,6	47018,8
	188885,6	159991,8	140431,5	128846,8	495570,8	425580,0	442832,2	444403,2
RATEI E RISCONTI	3343,5	3333,1	10640,5	7326,1	1732,4	872,6	2500,8	4259,3
TOTALE PASSIVO	342792,9	308943,3	291866,5	264191,1	700777,6	624083,2	664757,8	619523,7

Alla fine del periodo il patrimonio netto delle due Società risulta pari a £.61.420 milioni per l'Italia e a £.67.566 per il Lloyd Triestino, con un incremento, rispettivamente, di £.51.066 milioni (+493%) e di £.63.041 milioni (+1.393%) rispetto al netto patrimoniale al termine del 1994.

Tale considerevole incremento si ricollega, principalmente, all'azione congiunta di tre fattori, ciascuno dei quali ha caratterizzato gli esiti gestionali dei diversi esercizi in esame. Nel 1995, entrambe le Società hanno beneficiato della ripresa economica prodottasi nei principali paesi industrializzati, conseguendo utili di esercizio consistenti ed un considerevole incremento di produttività (in particolare, il Lloyd Triestino ha beneficiato di proventi straordinari per rimborso danni di guerra per £.19.099 milioni). Nel 1996, a seguito della fusione per incorporazione della Sidermar Trasporti Costieri s.p.a. nel Lloyd Triestino e della Viamare di Navigazione s.p.a. nell'Italia, si è avuto, rispettivamente, un incremento del capitale di £.14.746 milioni e di £.13.503 milioni. Infine, nel 1997, a seguito dell'approvazione del Piano di Riordino del settore trasporti di linea ai sensi della legge 204/95, che autorizza la ricapitalizzazione delle due Società, la Finmare ha erogato, complessivamente, £.24.454 milioni all'Italia e £.48.909 milioni al Lloyd Triestino. Il grafico espone l'andamento della crescita del patrimonio netto delle due Società nel triennio considerato.

PATRIMONIO NETTO

Per quanto concerne il 1° semestre 1998, i dati negativi sono da attribuire ad un rallentamento della crescita dei traffici marittimi mondiali, soprattutto nel settore dei traffici "containerizzati" (la flessione del numero di contenitori trasportati nel 1998 è stimata intorno a 1,6 milioni di TEU e dovrebbe raggiungere i 2 milioni di TEU nel 1999).

L'elevata concorrenza tra i maggiori operatori del settore - ormai dominato da politiche di grandi alleanze e da navigli con sempre più elevata offerta di stiva - ha comportato la cessazione del servizio congiunto tra l'America Settentrionale e l'Estremo Oriente (ASIAPAC) e la riorganizzazione dei traffici "interarea" al fine di contenere i costi di trasporto.

9. CONCLUSIONI

Negli anni in esame, è stato avviato, in attuazione del piano governativo di riordino delle quattro Società di navigazione di preminente interesse nazionale, facenti parte del Gruppo Finmare, il processo di ristrutturazione. Sono state in tal modo poste in essere le condizioni per la privatizzazione del comparto servizi internazionali di linea e la cessione della partecipazione di controllo, per il comparto cabotiero, della holding Finmare s.p.a. alla Tirrenia s.p.a., con funzioni di capogruppo operativa.

Con la cessione delle società impegnate nei servizi di linea (Lloyd Triestino, Italia di navigazione, Italmar e Interlogistica), la dismissione di quelle operanti nei trasporti di massa (Almare), e la costituzione di un autonomo polo cabotiero, si esaurisce il ruolo istituzionale della Finmare s.p.a., società nata con funzioni di coordinamento di settori marittimi diversi.

Per quanto attiene al settore di linea, sono stati sottoscritti i contratti di cessione della Società Lloyd Triestino di navigazione alla Società Balsam Estate B.V. del Gruppo Evergreen e della Società Italia di navigazione alla Società D'Amico International, rispettivamente il 31 luglio 1998 ed il 13 agosto 1998, mentre il trasferimento delle azioni, per entrambe le società, è avvenuto nel mese di ottobre dello stesso anno.

Per il comparto cabotiero, in data 30 novembre 1998 è stato ceduto all'IRI il 60% del pacchetto azionario della Tirrenia s.p.a. di navigazione, mentre quest'ultima, in data 11 febbraio 1999, ha rilevato l'intero pacchetto azionario dell'Adriatica s.p.a.. In tal modo la Tirrenia, considerata la quota di controllo già detenuta da questa società nelle società regionali (Caremar, Saremar, Siremar e Toremar), ha assunto il ruolo di azionista di riferimento dell'intero comparto pubblico.

Il mantenimento di un unico Gruppo cabotiero integrato permette economie di scala e sinergie di tipo industriale, offrendo, attraverso una migliore redditività, un maggior valore economico-patrimoniale in vista della privatizzazione. Tale processo di ristrutturazione rende graduale il

disimpegno finanziario dello Stato previsto a sostegno dei servizi di carattere sociale, non escludendo un ruolo di garanzia e di controllo, anche occupazionale, in un settore di fondamentale importanza nello scenario socio-economico del Paese.

Nel periodo in esame, le società dell'ex gruppo Finmare hanno affrontato le difficoltà emerse nel fronteggiare la concorrenza commerciale delle principali realtà armatoriali private nelle rispettive aree di mercato, sempre più caratterizzate da un'accentuata vocazione all'aggregazione ed alle grandi alleanze.

In particolare, nel settore cabotiero, la Società Adriatica ha dovuto impegnarsi per contrastare la concorrenza degli armatori turchi e greci, che offrono servizi estremamente competitivi pur se qualitativamente inferiori alla media. Va altresì detto che, nel settore dei traffici internazionali di linea, il mercato dei trasporti marittimi "containerizzati" ha subito una sensibile flessione della domanda. Il particolare accentuarsi della crisi delle rotte transpacifiche e tra l'Asia e l'Europa e l'introduzione di navi con sempre maggiore capacità di stiva, hanno comportato non irrilevanti difficoltà nella tenuta dei volumi di traffico.

I risultati economico-finanziari delle quattro società di navigazione sono caratterizzati dalla forte incidenza dei costi di produzione, che risultano, in generale, superiori al fatturato. Tuttavia, mentre le Società del Gruppo cabotiero operano sulla base di Convenzioni ventennali con lo Stato (rinnovate nel 1989) che le impegnano ad esercitare servizi pubblici a fronte di sovvenzioni dirette a compensare i costi aggiuntivi (oltre alla remunerazione del capitale investito), le Società di linea non hanno più goduto dagli anni 1995-1996 di tali benefici.

E' evidente che la scadenza del regime convenzionale con lo Stato impone processi di trasformazione industriale per una maggior efficienza dei servizi e il contenimento dei costi, al fine di conservare una presenza di rilievo sul mercato.

La Tirrenia ha conseguito una significativa tenuta dei volumi di traffico ed una crescita degli introiti, realizzando utili consistenti (£.47.543 milioni, complessivamente, nel quinquennio 1995 - 1999), anche se per effetto dei

contributi dello Stato, nonché un incremento patrimoniale pari al 41,7%. A fronte di tali risultati, va altresì sottolineata la riduzione delle sovvenzioni a carico dello Stato (circa il 50%) e la riqualificazione della flotta con più consistenti investimenti (+50%) in navi ad alta velocità.

Anche l'Adriatica ha conseguito risultati positivi, in termini sia di incremento di traffico che di utili, con una flotta decisamente meno competitiva, a causa della flessione degli investimenti (-32%).

In conclusione, il bilancio consolidato del Gruppo cabotiero registra utili, per il 1999, di £. 16,201 milioni. In crescita, altresì, il capitale netto (+39%), le immobilizzazioni (+17%) e l'indebitamento a medio/lungo termine (+20%).

Per quanto concerne il comparto trasporti di linea, le risultanze riflettono la difficile situazione congiunturale del settore. Gli esercizi 1996 e 1997 si sono conclusi con risultati operativi in perdita, solo parzialmente compensati dalle misure di ricapitalizzazione previsti dalla legge n.204/95, anche se considerevole appare l'incremento del patrimonio netto delle due Società.

Non è inutile ricordare, infine, che il processo di ristrutturazione e di privatizzazione delle Società di armamento pubblico ha subito un ritardo per effetto dell'avvio, da parte della Commissione UE, di due procedure di infrazione comunitaria rivolte ad accertare la legittimità del sostegno finanziario statale previsto dalla citata legge n.204/95 alle società di linea e dalla legge n.160/1989 a favore delle società del Gruppo Tirrenia. Tali procedure hanno, di fatto, comportato lo slittamento della fase attuativa del Piano di riordino, con particolare riguardo agli interventi strutturali indispensabili sui servizi e sull'assetto nautico, in un mercato caratterizzato da crescente competitività e da una domanda sempre più qualificata. La mancata rapida definizione delle richiamate problematiche potrebbe comportare la perdita di importanti quote di mercato nelle linee a più elevata redditività.

PAGINA BIANCA

TIRRENIA DI NAVIGAZIONE S.p.A.

ESERCIZIO 1995

PAGINA BIANCA

RELAZIONE AMMINISTRATIVA

PAGINA BIANCA

L'esercizio 1995, sotto il profilo dei risultati raggiunti in termini di traffico e di esiti economici, consolida sostanzialmente l'andamento manifestatosi negli ultimi anni nonostante che il mercato del trasporto abbia risentito sia di alcuni aspetti di crisi sia di una presenza concorrenziale certamente più vivace ed aggressiva rispetto al passato.

Il traffico passeggeri ed auto ha espresso un livello sostanzialmente stagnante (-0,7% e -1,6% rispettivamente), mentre quello merci ha evidenziato un incremento (+9,7%).

Nel rimandare, per una analisi dettagliata dei dati patrimoniali, reddituali e finanziari alle specifiche tavole allegate A, B e C, elaborate per le aziende operative di tutto il settore industriale del gruppo IRI, riteniamo opportuno richiamare alcuni elementi di particolare significato.

In primo luogo segnaliamo l'aumento dei noli, che passano da 378,9 miliardi a 400,9 miliardi, con un aumento pari a 22,0 miliardi.

Relativamente al margine operativo lordo - significativo indice di gestione - ai fini di un confronto omogeneo è necessario tener conto di alcuni fattori aventi caratteristiche non ricorrenti che lo hanno influenzato, come di seguito specificato. L'esercizio precedente per quanto attiene ai ricavi è stato positivamente influenzato dal noleggio di unità sociali per il vertice G7 e per il vertice ONU sulla criminalità (4,0 miliardi), nonché dalle plusvalenze patrimoniali relative alle vendite di navi (17,1 miliardi), mentre i costi sopportati (capitalizzati alle nuove costruzioni e principalmente costituiti dagli oneri finanziari) hanno avuto un peso maggiore nel 1994 (11,8 miliardi) rispetto al 1995 (5,0 miliardi). Non considerando queste componenti ed escludendo altresì la sovvenzione statale, il margine operativo lordo passa da 42,0 miliardi del 1994 a 43,2 miliardi per il 1995, confermando il sostanziale consolidamento dell'andamento aziendale. Anche il risultato operativo (al netto dei fatti non ricorrenti e dei costi capitalizzati sopra esposti) conferma con 38,0 miliardi, contro i 36,6 miliardi del 1994, il consolidamento suddetto.

L'indebitamento complessivo si è ridotto di 23,1 miliardi con un miglior rapporto tra indebitamento a medio/lungo termine ed indebitamento a breve.

L'utile netto è pari a 6,9 miliardi di contro a 10,7 miliardi dell'esercizio precedente essendo quest'ultimo influenzato dalle plusvalenze patrimoniali già cennate.

Altro dato significativo è costituito dalla sovvenzione statale, pari a 72,7 miliardi (63,7 miliardi nel 1994), il cui valore e significato vanno inquadrati nel contesto di due componenti che risultano essenziali al fine di valutare il peso reale dell'intervento sovvenzionatorio dello Stato.

Se infatti si considerano, deducendoli da detto importo di sovvenzione:

- i minori introiti derivanti dall'applicazione di tariffe speciali (residenti nelle isole, emigrati, trasporto di effetti postali ecc.) legate a specifiche normative che per esigenze socio-politiche impongono prezzi di trasporto inferiori a quelli praticati alla normale utenza, e che per il 1995 hanno comportato minori introiti

per circa 54 miliardi;

- la remunerazione - a norma di legge - del patrimonio netto della Società, pari a circa 16 miliardi;

si perviene ad un importo netto di sovvenzione inferiore ai 3 miliardi. Si tratta di una cifra che ancora una volta conferma, in rapporto ai servizi effettuati, alla flotta gestita ed al ruolo di grande rilievo che la Società ha nei confronti delle economie isolate, il sostanziale azzeramento del contributo statale connesso alla gestione delle linee. Per altri versi la sovvenzione annua, indipendentemente dalle componenti di cui sopra, è altresì la risultante algebrica tra un deficit connesso alla gestione invernale ed un avanzo connesso alla gestione della stagione medio-alta (giugno/settembre); ne deriva una sorta di "autofinanziamento" che si manifesta nel compensare, attraverso i positivi risultati estivi, i negativi esiti economici nell'esercizio delle linee in bassa stagione; in tale periodo infatti, mentre si manifesta una rarefazione del traffico passeggeri, maggiormente si rafforzano le esigenze e le aspettative delle popolazioni isolate verso la Tirrenia che è l'unico armatore che garantisce regolari e capillari collegamenti con le isole.

Anche nel 1995 il precipuo impegno della Società è stato rivolto, oltre che a garantire il rigoroso espletamento del servizio pubblico nell'ottica degli obblighi di convenzione, ad una gestione indirizzata alla massima economicità.

In questo contesto è proseguito l'impegno di rinnovamento della flotta sia sotto il profilo della immissione nei servizi di nuovo naviglio (m/t Puglia dal 15 maggio) sia nella programmazione di nuovi investimenti finalizzati all'ammodernamento della flotta.

In proposito si evidenzia che il piano quinquennale 1995/1999, presentato ai competenti organi ministeriali nel settembre del 1994, e successivamente aggiornato nel novembre del 1995, non è ancora stato approvato; ciò nonostante la Società, nella legittima aspettativa di tale approvazione, ha ritenuto, dopo aver esperito apposite gare tra i principali cantieri nazionali ed esteri, di formalizzare i contratti per la costruzione e trasformazione di navi, come previsto nel piano stesso, condizionandone l'efficacia all'approvazione dei ministeri competenti.

Gli investimenti più significativi sono quelli relativi alla costruzione di due navi veloci (capacità di trasporto di 1.800 passeggeri e 460 auto, con velocità di 40 nodi) e due unità miste (capacità di trasporto di 1.200 passeggeri e 2.000 metri lineari di garage, con velocità di 23 nodi), nonché alla trasformazione del m/t Toscana per aumentarne la trasportabilità di circa 600 passeggeri.

La stipula condizionata dei contratti è avvenuta non senza che la Società assumesse dai cantieri assegnatari ogni idonea garanzia in ordine sia al rispetto del programma, sia ai fini dell'ottenimento delle provvidenze di legge spettanti all'armatore.

Al di là degli aspetti sopra considerati va sottolineata la rilevanza strategica che la realizzazione degli investimenti previsti nel piano riveste per la Società. Infatti, con essi, non solo viene fornita una risposta adeguata alla primaria esigenza di ammodernamento della flotta sociale adibita ai servizi convenzionati, ma viene altresì conferita una diversa connotazione alla tipologia del servizio offerto ed ai mezzi nautici finalizzati a tali servizi.

L'esperienza maturata con i due mezzi veloci Guizzo e Scatto ha infatti dimostrato come vi sia una spiccata propensione all'utilizzo di tale naviglio da parte dell'utenza ed in particolare di quella residente in Sardegna. È quindi evidente che la realizzazione di due navi di tipologia analoga ma di grandi dimensioni e con la possibilità di un utilizzo allargato a tutti i periodi dell'anno rappresenta, per la Sardegna innanzitutto, uno strumento per realizzare una forma autentica di continuità territoriale, fatto questo che costituisce una aspettativa fortemente attesa e da sempre auspicata.

Sotto il profilo aziendale, puntare su unità di questa tipologia, così come quella dei due traghetti misti comunque caratterizzati da una elevata velocità di crociera, significa modificare la filosofia d'impiego della flotta con notevoli benefici sotto il profilo economico e commerciale in relazione alla notevole razionalizzazione dell'attività che ne consegue. In sostanza si tratta di modificare l'attuale criterio gestionale di impiego della flotta, caratterizzata da traghetti di grandi dimensioni in parte disarmati in inverno ed intensamente utilizzati in estate, puntando sull'utilizzo di unità veloci, innovative sotto il profilo dello standard alberghiero ma, soprattutto, atte ad essere impiegate in modo estremamente flessibile sia in estate che in inverno. Ne consegue una riduzione globale dei mezzi nautici, una ottimizzazione nell'esercizio del navi-

glio, una diminuzione nei costi degli equipaggi ed un migliore soddisfacimento delle esigenze dell'utenza. Si perverrà così ad un profondo cambiamento della filosofia del trasporto marittimo con le isole e ciò proprio nell'imminenza della liberalizzazione del cabotaggio, prevista per il 1999, fatto questo che determinerà uno scenario sempre più competitivo rispetto al quale è necessario predisporre in tempo utile gli strumenti più idonei (quelli nautici in primo luogo), al fine di evitare l'emarginazione o la scomparsa dal mercato.

MERCATO ED ATTIVITÀ SOCIALE

L'attività svolta nel 1995 è sintetizzata nei seguenti dati:

Viaggi effettuati	n.	3.471,5
Miglia percorse	n.	1.624.628
Passeggeri trasportati	n.	3.520.623
Auto al seguito passeggeri	n.	854.318
Metri lineari trasportati	n.	2.704.886

Rispetto al 1994 il numero dei passeggeri ed il numero delle auto al seguito trasportate registrano un decremento rispettivamente dello 0,7 % e dello 1,6 %, mentre il trasporto merci, espresso in metri lineari, presenta un incremento del 9,7 %.

I noli lordi conseguiti ammontano complessivamente a 400.982,1 milioni, con un aumento di 22.049,1 milioni rispetto all'esercizio precedente; hanno influito su tale incremento gli aumenti tariffari intervenuti nell'anno.

Nell'ambito dell'attività estiva svolta con le unità veloci, sono stati conseguiti anche quest'anno risultati soddisfacenti.

Per quanto riguarda il settore merci, l'attività presenta un netto incremento rispetto all'anno precedente.

LINEE IN ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 1995

L'attività esercitata nel corso dell'anno 1995 si è svolta sulle seguenti linee:

LINEE PASSEGGERI

Napoli-Palermo	giornaliera
Palermo-Cagliari	settimanale
Civitavecchia-Olbia	giornaliera
	+ attività di rinforzo stagionale
Civitavecchia-Cagliari (con due approdi intermedi settimanali ad Arbatax)	giornaliera
Napoli-Cagliari	settimanale
	+ attività di rinforzo stagionale
Genova-Porto Torres	giornaliera
	+ attività di rinforzo stagionale
Genova-Cagliari	bisettimanale in alta stagione
Cagliari-Trapani-Tunisi	settimanale
Genova-Olbia (con due prolungamenti settimanali ad Arbatax)	trisettimanale, giornaliera dal 1/6 al 30/9
	+ attività di rinforzo stagionale
Genova-Palermo	quadrisettimanale
La Spezia-Olbia	giornaliera in alta stagione
Genova-Arbatax (diretta)	bisettimanale in alta stagione
Civitavecchia-Arbatax (diretta)	settimanale in alta stagione