

ITALIA DI NAVIGAZIONE S.p.A.

ESERCIZIO 1995

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PAGINA BIANCA

Relazione del Consiglio di Amministrazione sulla Gestione

Signori Azionisti,

Nel corso del 1995 la Società ha prestato viva attenzione alle profonde trasformazioni in atto nel mondo del trasporto marittimo e alla necessità, derivante dall'esigenza di consolidare la propria posizione in un contesto di crescente concorrenzialità del mercato, di disegnare strategie che possano consentire l'allargamento degli spazi di operatività.

Si è cercato da un lato di migliorare l'efficienza commerciale, dall'altro di affinare le capacità di innovazione e diversificazione dell'offerta, nella convinzione che si debbano trovare soluzioni multiformi meglio rispondenti alle situazioni che via via maturano nelle varie aree interessanti i servizi sociali.

La concreta attuazione di quest'ultimo presupposto è costituita dall'operazione di apertura della linea transpacificca, denominata "Asia-Pac", che collega la costa occidentale del Nordamerica con l'Estremo Oriente.

Questa scelta strategica consente di unire le valide esperienze e lo specifico "know-how" di Italia di Navigazione, nell'area Americana, con quelle del Lloyd Triestino in Asia.

Il piano di riassetto del Gruppo Finmare, di cui si è fatto cenno nelle relazioni degli anni precedenti, sta proseguendo il suo iter di approvazione. Non hanno ancora trovato attuazione le disposizioni, di cui alla L. 204/95, concernenti la ricapitalizzazione dell'azienda presupposto necessario ai fini del risanamento della gestione e della successiva privatizzazione della stessa.

Nel frattempo la Vostra Società ha continuato ad operare secondo la propria plurienale tradizione.

I dati di bilancio a fine 1995 evidenziano un significativo miglioramento, che fa seguito a quello già ottenuto nel precedente esercizio.

Infatti la Vostra azienda ha conseguito nel 1995, in presenza di un favorevole scenario economico specie nel comparto marittimo, un notevole incremento del fatturato ed un contenimento dei costi che hanno compensato la diminuzione dei contributi di avviamento in via di esaurimento.

L'utile di esercizio è stato di Lmil. 3.227,4 prima del calcolo delle imposte ammontanti a Lmil. 450,0. Il risultato netto è pertanto pari a Lmil. 2.777,4 e conferma il trend positivo già riscontrato nell'anno precedente che evidenziava un utile di Lmil. 388.

Nel rinviare alla Nota Integrativa l'esposizione dettagliata degli elementi contabili, passiamo ad esporre gli avvenimenti che maggiormente hanno caratterizzato la gestione dell'anno trascorso.

IL MERCATO

Come di consueto riteniamo opportuno fornire un cenno sullo scenario economico generale nel cui contesto l'Azienda si è trovata ad operare.

Il 1995 è stato interessato da una serie di crisi finanziarie a livello mondiale. Si cita ad esempio l'insolvenza di alcune banche giapponesi, le turbative che hanno colpito le monete dei Paesi membri della Comunità Europea - evidenziando il disallinea-

mento delle economie nazionali rispetto i dettami per realizzare nel 1999 l'Unione Monetaria Europea - e il collasso della finanza pubblica messicana.

Nonostante questi avvenimenti, l'economia mondiale ha segnato un'ulteriore espansione, anche se in misura più ridotta rispetto al 1994. Uno dei fattori principali che ha consentito questo risultato è rappresentato dal positivo sviluppo dell'interscambio mondiale. Il volume delle esportazioni è aumentato, nell'ultimo anno, del 9% rispetto a quello precedente. Ciò è stato reso possibile anche dalla piena attuazione di accordi sulla liberalizzazione del commercio a carattere globale (Uruguay Round) e di altri regionali.

Si stima che il trasporto marittimo di merci containerizzabili sia ammontato, nel 1995, a oltre 35 milioni di Teus, con un incremento, sul 1994, dell'11%. Sulle direttrici Mediterraneo/America, in particolare, il traffico transatlantico Eastbound ha registrato un aumento del 10,3%; quello Westbound +3,5% che, tuttavia, rappresenta un soddisfacente andamento in considerazione del "boom" dell'esercizio precedente.

Nel collegamento tra il Sud Europa e il Sud America (Atlantico e Pacifico) le importazioni hanno subito un'accelerazione facendo registrare un aumento, nel 1995, del 9,7% rispetto al 1994. Le esportazioni che già nell'anno precedente avevano avuto una notevole ripresa, hanno ulteriormente accresciuto il loro volume del 5,3%.

In sintesi si può affermare che per il trasporto marittimo il 1995 è stato un anno di crescita terminato con prospettive a breve favorevoli: ciò ha costituito una parziale sorpresa considerando i molti interrogativi circa la capacità del mercato di assorbire il crescente numero di navi che entrano in esercizio.

I principali fattori che hanno caratterizzato il trasporto con navi portacontainer sono: il consistente sviluppo della containerizzazione, che ha guadagnato nuovi traffici precedentemente gestiti da unità polivalenti o ro/ro; l'aumento delle dimensioni delle navi; la crescente domanda di unità più rapide.

Attualmente risultano ordinate ben 150 containerships della portata di oltre 2.000 Teus ciascuna (43 con capacità di oltre 4.500 Teus) e sono in corso trattative per altre 30 costruzioni.

Nelle commesse dominano gli armatori taiwanesi e coreani, seguiti da danesi, americani e cinesi. La novità è rappresentata da ordinazioni da parte di investitori che fanno costruire unità da destinare al noleggio in tutto il mondo. Dall'elenco appare completamente assente l'armamento italiano.

Gli operatori marittimi hanno dovuto constatare che l'aumento del volume dei trasporti non si è ripercosso favorevolmente sulle tariffe di linea. Ciò ha comportato la ricerca di mezzi idonei per ridurre i costi. Mezzi che sono stati individuati, ad esempio, nella soppressione di scali diretti, a vantaggio del mercato feeder, e nella cancellazione di rotte considerate inutili. L'imponenza degli investimenti e l'esacerbata concorrenza rendono sempre più necessaria la conclusione di alleanze tra i vettori, dando luogo a concentrazione nell'offerta dei servizi che si sta avviando ad assumere forme simili, concettualmente, a quanto già in atto in molti settori dell'industria manifatturiera.

A tale proposito si deve ricordare la recentissima costituzione di tre concentrazioni armatoriali nelle quali si trovano riuniti 10 dei primi 20 operatori mondiali (P&O/NYK/Hapag Lloyd/NOL; APL/OOCL/Mitsui OSK/Nedlloyd; Maersk/SeaLand, questi ultimi attualmente al 1° e al 3° posto nella classifica mondiale degli operatori per capacità offerta). Non a caso tali alleanze vengono definite "global alliances" o "megaconcentrazioni". Un'ulteriore megaconcentrazione è prevista tra il gruppo Tricon (DSR Senator e Cho Yang) e Hanjin Shipping.

Per gli operatori italiani, un ulteriore fattore negativo è rappresentato dal sistema portuale nazionale. Considerando soltanto l'Europa si nota che ciascuna nazione dispone di un numero molto limitato di scali per i traffici internazionali: l'Italia invece ne classifica ben 144 e molti con vocazione e programmi di grandezza. Se si allarga l'orizzonte, si può annotare che Hong Kong movimentava mensilmente oltre un milione di contenitori, volume non molto distante dal traffico annuale dei maggiori porti italiani. E' necessaria, pertanto, una più incisiva azione combinata con tutti gli operatori istituzionali marittimi e terrestri al fine di attrarre traffico attualmente distolto dagli scali italiani.

ANALISI DELL'ATTIVITÀ COMMERCIALE

Per quanto riguarda i servizi sui quali opera la Vostra Società, si evidenzia quanto segue:

LINEA ASIAPAC

Il servizio denominato ASIAPAC è nato da una iniziativa Lloyd Triestino/Italia di Navigazione che, acquistando in regime di joint service spazio a bordo del servizio transpacifico dell'Evergreen, ha permesso alle stesse di svolgere un'attività globale "giromondo" generando notevoli economie di scala soprattutto relative alla gestione dei contenitori sia in Asia che in Nord America. Il numero degli slot acquistati per traversata è aumentato progressivamente fino a raggiungere il livello di 300 a fine 1995. Dopo il periodo di avviamento le previsioni riguardanti il fatturato realizzabile sono improntate ad un cauto ottimismo. Da aprile 1996 il servizio ASIAPAC aumenterà la propria disponibilità a 400 slots settimanali. Asiapac viene gestito dalla organizzazione commerciale del Lloyd Triestino per l'area asiatica e dell'Italia di Navigazione in Nord America.

LINEA NORD AMERICA ATLANTICO

L'attività è stata svolta, come per il recente passato, in accordo di slot charter con il Gruppo VSA (Sea Land, Nedlloyd, P&O) e con Evergreen e Maersk che hanno acquistato spazi da Italia Navigazione e VSA rispettivamente.

Italia di Navigazione ha impiegato nel servizio le navi sociali Colombo e Vespucci. Nel 1995 sono state effettuate 104 traversate (103 nel 1994).

Il mercato Mediterraneo/Nord America Atlantico ha subito, soprattutto nella seconda metà del 1995, un calo nella redditività dei noli netti, a causa di una esasperata concorrenza tra vettori marittimi, accentuata dall'eccesso di offerta di stiva venutasi a creare con l'inserimento di nuove compagnie armatoriali quali la CMA, Hanjin, DSR-Senator e Cho Yang.

Per il futuro la quantità globale del traffico sia in importazione che in esportazione dovrebbe registrare un modesto aumento, mentre i noli netti potrebbero essere soggetti ad una lieve contrazione.

Dalla metà del 1996 Italia di Navigazione modificherà l'attuale assetto di servizio operato con VSA per formare uno slot charter agreement con il gruppo Tricon (DSR-Senator/Cho Yang) per un servizio settimanale dal Mediterraneo alla costa atlantica USA nell'ambito dell'attività svolta da questo Gruppo tra l'Estremo Oriente, il Mediterraneo e il Nord America. La Società acquisterà spazi su tutte le navi del servizio (13), fra le quali Colombo e Vespucci noleggiati a scafo armato allo stesso Gruppo Tricon, per la tratta Mediterraneo/USA/Mediterraneo sul servizio USA/MED/F.E.

LINEA GOLFO

Il servizio è stato svolto in regime di slot charter su tre navi del gruppo Contship/TMM che hanno effettuato 45 traversate (37 nel 1994). La linea risulta complementare a quella del NAT e ne segue l'andamento per quanto riguarda traffico e noli.

Non si prevedono cambiamenti per l'immediato futuro.

LINEA CAM/NAP

La società opera un servizio full container congiunto con la "d'Amico di Navigazione", denominato "Med Pacific Express", impegnando la nave di proprietà California e, dal gennaio 1996, la nave noleggiata denominata "Mediterraneo" affiancata da due unità del partner. Sono state effettuate complessivamente 46 traversate ricorrendo, quando necessario, a noleggi aggiuntivi (39 traversate nel 1994).

Abbastanza soddisfacente il livello dei noli conseguito nel corso del 1995. Per il futuro l'andamento dell'economia nordamericana potrà influenzare la possibilità di mantenere i livelli raggiunti.

Il 1996 dovrebbe rappresentare l'anno del consolidamento del joint service Italia/d'Amico, recentemente prorogato al giugno 1999.

LINEA SUD AMERICA ATLANTICO

Nessuna variazione dell'assetto nautico dell'anno precedente. Il servizio è stato svolto in regime di joint con Costa Container Line e Ybarra/CGM impiegando 4 navi, tra le quali la sociale Caboto. Durante l'esercizio 1995 sono state effettuate 59 traversate (59 nel 1994).

Il trend relativo alla flessione dei noli netti non si è ancora stabilizzato e le previsioni per il prossimo futuro restano incerte. Le compagnie operanti nel settore sono alla ricerca di azioni da porre in atto per fronteggiare il crescente aumento di offerta stiva, diventata molto superiore alla relativa domanda di spazio dopo lo sfaldamento degli accordi di pool e di Conferenza che regolavano il traffico Mediterraneo/Sud America Atlantico.

Il programmato inserimento nel joint della Mn California, nel secondo periodo del corrente anno, consentirà una più accentuata uniformità degli spazi offerti a partenza.

LINEA SUD AMERICA PACIFICO

Il servizio è stato effettuato in regime di joint service con le Compagnie CTE, CSAV e CNP nell'ambito dell'accordo MED-SAP che prevedeva l'impiego di 5 navi, tra le quali la sociale Aquitania. Sono state effettuate N. 45 traversate (n. 50 nel 1994).

Per il 1996 il servizio assumerà la forma di slot charter. La compagnia CTE non farà più parte dell'accordo avendo deciso di competere con il nuovo servizio Med-Sap associandosi alla Compagnia cilena CCNI.

Il mercato, che si è mantenuto sugli stessi livelli dell'anno precedente, sembra attraversare, nel complesso, un certo periodo di stabilità: tale situazione consentirà il consolidamento del servizio, anche se si assiste a tentativi di inserimento nell'area di numerosi vettori (anche attraverso operazioni di transhipment).

Il fatturato lordo merci complessivo è stato di Lmil. 262.532, con un incremento del 23,9% rispetto all'anno precedente (Lmil. 211.850). Il suddetto importo rappresenta un trasportato globale di Tonnellate 1.092.838 (nel 1994 Tonn. 878.437). Il rapporto di cambio lira/dollaro non ha influito in modo sensibile essendo risultato pari a Lire 1.629 nel 1995 e Lire 1.612 nel 1994.

FLOTTA E ATTREZZATURE

La consistenza della flotta sociale di proprietà risulta al 31.12.1995 di TSL 120.854, invariata rispetto al dato riferito alla fine di dicembre dell'esercizio precedente. Sono stati utilizzati, nel quadro dei servizi congiunti con altri armatori italiani e stranieri, spazi su navi dei Partners o prese a noleggio da questi ultimi.

La consistenza del parco contenitori di proprietà a fine esercizio risulta di n. 16.326 Teus (unità equivalenti 20 piedi) contro n. 16.413 Teus esistenti a fine 1994.

PERSONALE

L'organico della società è risultato essere il seguente:

	31 dic. 1994	31 dic. 1995	Occupazione media 1995
Amministrativi (compr. Dirigenti)	142	138	140
di cui all'estero	31	30	30
Naviganti: (Turno Italia)	185	161	173
(Turno Generale)	35	73	41
Totale	362	372	354

Nel corso del 1995, per il personale amministrativo sono stati svolti unicamente corsi di software di base e software operativo.

Per il personale navigante si sono attuati corsi di sopravvivenza e salvataggio per adeguare lo standard del personale alla normativa internazionale sulla sicurezza a bordo; detti corsi proseguiranno nel 1996.

Scopo dell'attività formativa è stato quello di mantenere ed aggiornare la professionalità acquisita dal personale, in sintonia con l'evoluzione delle metodologie di lavoro.

Nell'anno 1995 è proseguito il processo di prepensionamento per il personale navigante (Sottufficiali e Comuni) aventi titolo ai sensi della legge 160/89 e per il personale amministrativo ai sensi della legge 856/86 e successive integrazioni, che ha interessato 16 marittimi e 2 amministrativi.

Nel gennaio 1995 sono stati rinnovati i contratti del personale marittimo e amministrativo; inoltre sono intervenuti alcuni provvedimenti legislativi che hanno provocato la riduzione degli sgravi contributivi alle imprese di navigazione e l'innalzamento di alcune aliquote a carico del datore di lavoro.

L'insieme di questi fattori ha causato un incremento del costo del lavoro stimabile intorno al 10%.

Relativamente alle cause di lavoro, nel 1995 non si sono aperte vertenze di particolare rilevanza economica.

I rapporti con le OO.SS. sono stati improntati alla massima correttezza. Non si sono registrate situazioni di conflittualità sia a livello locale che nazionale.

RAPPORTI CON LO STATO

Nel corso del 1995 è pervenuto il pagamento dei contributi di avviamento derivanti delle Leggi 856/86 e 383/90, sia per la competenza dell'esercizio sia per i saldi pre-

gressi. Per quanto riguarda la L.856/86, essa ha interessato la sola Mn Caboto.

I decreti emanati riguardanti i presupposti per la ricapitalizzazione dell'azienda e per l'abbattimento del costo del personale navigante non hanno trovato pratica attuazione.

Le rate di credito navale di competenza sono state incassate in parte direttamente e in parte tramite "Cofiri" alla quale erano state cedute come segnalato nella relazione precedente.

Vi ricordiamo che la certificazione del bilancio sociale è stata effettuata dalla Società "Coopers & Lybrand" alla quale era stato affidato l'incarico di revisione per il triennio 1994/1996.

Si riportano di seguito, in tavole elaborate per le Società operative del Gruppo IRI, i principali dati patrimoniali, economici e finanziari dell'esercizio dei quali si commentano gli elementi più significativi, rinviando l'analisi dei componenti alla Nota Integrativa.

STRUTTURA PATRIMONIALE

La struttura patrimoniale al 31.12.1995 evidenzia un capitale investito netto di Lmil. 99.432,0 (-Lmil. 46.275,6 rispetto al 1994) coperto per la parte preponderante con ricorso all'indebitamento a medio/lungo termine per Lmil. 89.385,2.

L'indebitamento finanziario netto si riduce di Lmil. 49.053,0 rispetto all'esercizio precedente. Per l'analisi delle singole componenti si fa rimando a quanto esposto nella nota integrativa.

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TAVOLA DI ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

Lmil.	31.12.1995	31.12.1994	Variazioni
A IMMOBILIZZAZIONI			
Immobilizz. Immateriali	30,5	98,5	(68,0)
Immobilizz. Materiali	193.421,8	215.204,3	(21.782,5)
Immobilizz. Finanziarie(4)	19.923,3	23.308,4	(3.385,1)
Totale	213.375,6	238.611,2	(25.235,6)
B CAPITALE D'ESERCIZIO			
Rimanenze di magazzino	8.097,6	5.161,9	2.935,7
Crediti commerciali	16.784,2	32.500,5	(15.716,3)
Altre attività (1)	31.245,8	30.364,1	881,7
Debiti commerciali	(14.315,2)	(14.444,0)	128,8
Fondi per rischi ed oneri (4)	(94.538,2)	(95.919,9)	1.381,7
Altre passività (2)	(52.023,9)	(41.306,8)	(10.717,1)
Totale	(104.749,7)	(83.644,2)	(3) (21.105,5)
C CAPITALE INVESTITO			
dedotte le passività d'esercizio (A+B)	108.625,9	154.967,0	(46.341,1)
D T.F.R. DI LAVORO SUBORDINATO	(9.193,9)	(9.259,4)	65,5
E CAPITALE INVESTITO			
dedotte le passività d'es. e il TFR (C-D)	99.432,0	145.707,6	(46.275,6)
Coperto da:			
F CAPITALE PROPRIO			
Capitale (versato)	9.966,1	9.966,1	0,0
Riserve e risultati a nuovo	388,0	0,0	388,0
Utile (Perdita) del periodo	2.777,4	388,0	2.389,4
Totale	13.131,5	10.354,1	2.777,4
G INDEBITAMENTO FINANZIARIO			
A M/L TERMINE	89.385,2	124.511,8	(35.126,6)
H INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE (disponibilità monetarie nette):			
Debiti finanziari a breve	7.600,6	11.966,5	(4.365,9)
Disponibilità e crediti finanz. a breve	(10.685,3)	(1.124,8)	(9.560,5)
(G+H)	86.300,5	135.353,5	(49.053,0)
I Totale come in E (F+G+H)	99.432,0	145.707,6	(46.275,6)

(1) Comprendono i "crediti vari del circolante" (di cui al prospetto di pag. 42 della Nota Integrativa), le partecipazioni e le azioni proprie comprese fra le "attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni" ed i ratei e risconti attivi.

(2) Comprendono i "debiti vari del circolante" (di cui al prospetto di pag. 52 della Nota Integrativa) ed i ratei e i risconti passivi.

(3) Vedere la corrispondente voce della tavola di rendiconto finanziario.

(4) Il "Fondo contributi in c/capitale" (art. 55 D.P.R. 917/86) qt. indisponibili è stato depurato dai crediti per sovvenzioni e contributi (Lmil. 28.754,7) l'eccedenza è compresa alla voce "Fondi per rischi e oneri".

ANALISI REDDITUALE

Il valore della produzione ammonta a Lmil. 369.322,1 con un incremento dell'11% sull'esercizio precedente in relazione ai maggiori volumi di produzione anche a seguito dell'attivazione della nuova linea transpacificica e al buon andamento del mercato internazionale.

Il valore aggiunto, al netto dei contributi di avviamento che per la fine del periodo di intervento previsto per le mm/nn. Colombo e Vespucci hanno subito una notevole decurtazione (-Lmil. 9.534 nel 1995), si mantiene sui livelli del 1994 con un lieve miglioramento in valore assoluto.

Il risultato operativo migliora di Lmil. 6.427 anche per effetto di maggiori conguagli attivi nell'attività congiunta con partners e per minori ammortamenti conseguenti alle variazioni di aliquote come specificato nella nota integrativa.

Gli oneri finanziari diminuiscono di Lmil. 2.316,5 per miglioramento dell'esposizione media della Società. Il saldo oneri/proventi finanziari tuttavia, peggiora di Lmil. 3.639,1 per minor utilizzo del fondo contributi di credito navale che è stato rapportato all'ammortamento del cespite di riferimento.

TAVOLA DI ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI

Lmil.	31.12.1995	31.12.1994
A RICAVI	366.478,9	332.216,2
Variazioni rimanenze (Prest. in corso di ultimazione)	2.843,1	(462,4)
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	0,0	0,0
B VALORE DELLA PRODUZIONE TIPICA	369.322,0	331.753,8
Consumi di materiali e servizi esterni	(310.281,5)	(263.626,7)
C VALORE AGGIUNTO	59.040,5	68.127,1
Costo del lavoro	(28.953,6)	(28.620,4)
D MARGINE OPERATIVO LORDO	30.086,9	39.506,7
Ammortamenti	(22.024,0)	(32.944,6)
Altri stanziamenti rettificativi	(283,0)	(998,0)
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	(7.891,0)	(5.377,6)
Saldo proventi e oneri diversi	13.487,5	6.763,4
E RISULTATO OPERATIVO	13.376,4	6.949,9
Proventi ed oneri finanziari	(9.916,0)	(6.276,9)
Rettifiche di valori di attività finanziarie	0,0	(78,0)
F RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE IMPOSTE	3.460,4	595,0
Saldo proventi ed oneri straordinari	(233,0)	(83,1)
G RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	3.227,4	511,9
Imposte sul reddito	(450,0)	(123,9)
H UTILE(PERDITA) DEL PERIODO	2.777,4	388,0

TAVOLA DI RENDICONTO FINANZIARIO

Lmil.	1995	1994
A DISPON. MONET. NETTE INIZIALI (Indeb. finanz. netto a breve iniziale)	(10.841,7)	(39.816,2)
B FLUSSO MONETARIO D'ATTIVITA' DI ESERCIZIO		
Utile (perdita del periodo)	2.777,4	388,0
Ammortamenti +	22.024,0	32.944,6
Plus(-)minus(+)valenze da realizzo immob.	(225,9)	(438,6)
Rival(-)svalut(+) di immobilizz.	0,0	78,0
Variazione capitale d'esercizio (1)	14.829,9	(11.736,2)
Variazione netta del TFR di lavoro subordinato (2)	(65,5)	(1.755,5)
Totale	39.339,9	19.480,3
C FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI INVEST. IN IMMOBILAZIONI		
Invest. in immobilizz.:		
Immateriali	(15,0)	0,0
Materiali	(229,2)	(104,2)
Finanziarie (3)	0,0	(201,5)
Prezzo di realizzo o valore di rimborso di immobilizz.	3.681,6	1.134,1
Totale	3.437,4	828,4
D FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO		
Nuovi finanziamenti	0,0	0,0
Conferimenti dei soci	0,0	0,5
Contributi in c/ capitale (3)	6.275,7	40.670,5
Rimborsi di finanziamenti	(35.126,6)	(32.005,2)
Rimborsi di capitale proprio	0,0	0,0
Totale	(28.850,9)	8.665,8
E DISTRIBUZIONE DI UTILI	0,0	0,0
F FLUSSO MONETARIO DEL PERIODO (B+C+D+E)	13.926,4	28.974,5
G DISPON. MONET. NETTE FINALI (indeb. finanz. netto a breve finale) (A+F)	3.084,7	(10.841,7)

(1) Rispettivamente +/- in caso di diminuzione/aumento.

(2) Rispettivamente +/- in caso di diminuzione/aumento.

(3) Sono esclusi i flussi derivanti dai contributi in c/capitale (art. 55 D.P.R. 917/86) quote indisponibili accertati, ma non ancora incassati.

RAPPORTI CON LE SOCIETÀ CONTROLLATE, CONTROLLANTE E COLLEGATE

Le imprese controllate SAEMAR S.A. di Barcellona, Italmar Agencia Maritima di Santos hanno svolto incarichi di agenziamiento, mentre la Italmar Immobiliaria di Santos ha gestito proprietà immobiliari in Brasile.

Non si sono avuti rapporti con le società controllate Suisse Italie di Zurigo in liquidazione e Italian Lines di Londra, che non opera dal 1940.

Rapporti di agenziamiento sono intercorsi, inoltre, con le collegate Italian General Shipping di Londra e Italmar di Trieste, quest'ultima agente generale merci per l'Italia di tutta l'attività di linea internazionale del Gruppo Finmare.

Con la controllante FINMARE i rapporti hanno natura in prevalenza finanziaria (finanziamenti - garanzie) oltre che di coordinamento.

Con le società del Gruppo rapporti sistematici intercorrono con il Lloyd Triestino (interscambi nella gestione contenitori, utilizzo di sinergie nell'ambito del traffico in trasbordo sulle rotte interessanti le due Compagnie e, dal 1995, attività congiunta sulla rotta transpacifico come indicato nell'analisi dell'attività commerciale).

Limitati, infine, i rapporti con le altre società controllate dalla controllante che hanno riguardato essenzialmente prestiti di personale navigante, in particolare dalla Sidermar Trasporti Costieri, e noleggio contenitori.

FATTI SALIENTI AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO E PROBABILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Nel corso del 1996 l'assetto dei servizi svolti dalla società subirà una profonda modifica: gli accordi con i diversi partners interessati nelle varie aree, infatti, sono stati rinegoziati e comporteranno sostanziali variazioni. Le soluzioni trovate consentono la continuazione e il consolidamento della presenza della Società sui mercati di interesse.

Il principale nuovo accordo, che andrà in vigore nel secondo semestre del corrente anno, riguarda la linea del Nord America Atlantico dove l'attività sarà svolta con i nuovi partners del gruppo Tricon (DSR-Senator Germania e Cho Yang Corea del Sud).

Si segnala, inoltre, il consolidamento della presenza sia sulla rotta del Centro America Nord Pacifico dove, nell'ambito del servizio congiunto con la d'Amico di Navigazione, la Vostra Società ha immesso la noleggiata Mediterraneo (Teus 1.700) di dimensioni analoghe alle unità conferite dal partner, sia sul servizio Transpacifico, svolto in unione al Lloyd Triestino, che vedrà aumentare lo spazio a disposizione a 400 slot per traversata.

Le iniziative in corso per il consolidamento degli accordi di collaborazione con armamenti italiani ed esteri, l'andamento del rapporto di cambio lira/dollaro, che non dovrebbe essere soggetto a profonde turbative, la ricapitalizzazione aziendale derivante dalla piena applicazione delle norme di cui alla L. 204/95, nonché l'effetto tonificante delle esportazioni italiane dovrebbero concorrere al mantenimento, anche per il 1996, di un risultato economico positivo nonostante che nell'esercizio si annulli quasi del tutto l'intervento dello Stato per contributi/sovvenzioni di avviamento (residua soltanto la corresponsione di contributo, limitato al primo semestre, per la Mn Caboto) con una differenza, rispetto all'anno precedente, di quasi 20 miliardi di lire.

Nella relazione precedente era stata segnalata l'emanazione di un provvedimento legislativo contenente misure in favore delle imprese armatoriali.

Vi segnaliamo, ora, che nel corso del 1996 la Società potrà accertare un contributo equivalente all'importo complessivo delle ritenute di acconto operate nell'esercizio 1995 nei confronti del personale marittimo (circa Lmil. 1.700), un contributo mensile per gli allievi ufficiali imbarcati nonché rimborsi per attività di formazione per personale navigante polivalente.

AZIONI SOCIALI - ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Non si è verificato possesso nè di azioni proprie nè di quelle della controllante; non si è proceduto nè ad acquisto nè ad alienazione di azioni di tale tipo.

Nel corso dell'esercizio non sono state effettuate attività di ricerca e sviluppo.

Signori Azionisti,

l'andamento della Società per il 1995 è stato caratterizzato da un significativo miglioramento della gestione, che fa seguito a quello già riscontrato nell'esercizio precedente.

Sottoponiamo ora alla Vostra approvazione il bilancio dell'esercizio che chiude con un utile ammontante a Lire 2.777.444.457 che Vi proponiamo di destinare come segue:

- 5% alla riserva legale per	Lit.	138.872.223
- alla riserva straordinaria il residuo utile di	Lit.	2.638.572.234
unitamente a quello dell'esercizio precedente rinviato a nuovo di	Lit.	368.556.367

per un totale di utile disponibile di Lit. 3.007.128.601

Prima di concludere, vogliamo esprimere il nostro ringraziamento alla clientela per la preferenza che continua ad accordarci, come pure al Ministero dei Trasporti e della Navigazione, all'IRI e Finmare per l'assistenza ricevuta.

Desideriamo, infine, ringraziare tutti i collaboratori per l'impegno dimostrato nel corso dell'esercizio.

Genova, 29 Febbraio 1996

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PAGINA BIANCA