

Per quanto riguarda in particolare il traffico di linea dei Paesi del Sud Europa, il movimento 1996 è stimato in oltre 4 milioni di Teus con un incremento dell'8% sull'anno precedente (nel 1995 l'aumento era stato del 9,8%).

Le importazioni sono lievitate del 9,8%, raggiungendo 1,8 milioni di Teus, le esportazioni del 6,6% (2,3 milioni di Teus), mantenendo costante lo sbilancio fra le due direttrici.

Il notevole incremento delle importazioni ha interessato principalmente i collegamenti con gli Stati Uniti e l'Estremo Oriente. Sostenute l'interscambio con il Sud America.

Va notato che a fronte di questo incremento di traffico (inferiore peraltro alle previsioni elaborate negli anni precedenti) sta un ancora maggiore incremento della flotta operativa con la conseguenza di una sempre più preoccupante sovracapacità di stiva.

ANALISI DELL'ATTIVITÀ COMMERCIALE

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

LINEA ASIAPAC

Il servizio ASIAPAC, joint service Lloyd Triestino/Italia di Navigazione nato nell'anno 1995, si è consolidato durante il 1996, aumentando la propria offerta di spazi da 300 a 400 slots settimanali.

Seppure pesantemente condizionato dalla concorrenza molto agguerrita che tuttora caratterizza il mercato transpacifico tra Asia e Nord America, il servizio ASIAPAC ha sicuramente contribuito a generare sostanziali economie di scala, confermando le aspettative relative ad una migliore gestione dell'"equipment" nei due settori di operatività.

LINEA NORD AMERICA ATLANTICO

Il mercato Mediterraneo/Nord America Atlantico ha purtroppo pesantemente accentuato, specialmente nella seconda parte dell'anno, le previsioni limitatamente negative formulate nella precedente relazione pur in presenza di un buon livello della domanda. L'avvento di nuove Compagnie di Navigazione in un mercato già saturo ha prodotto una concorrenza spietata fra i maggiori vettori soprattutto fra quelli di grandi dimensioni (Hanjin, CMA, Cho Yang) che transitando nel Mediterraneo con i loro servizi che collegano l'Asia con il Nord America Atlantico, hanno privilegiato il fattore occupazione degli spazi a bordo a scapito di quello economico: la situazione subirà un ulteriore deterioramento con l'avvio, previsto per il mese di marzo 1997, del nuovo servizio della compagnia cinese COSCO che aumenterà ancora la disponibilità di stiva con ovvie conseguenze sui livelli dei noli. È pure da rilevare il recente abbandono della Conferenza SEAC da parte di alcune importanti compagnie.

Nel corso del 1996, Italia di Navigazione ha provveduto a modificare il proprio assetto nautico passando dal servizio operato negli anni scorsi con VSA (Sea Land, P&O e Nedlloyd) all'accordo siglato con TRICON (Dsr Senator - Choyang) che prevede un acquisto di spazi da parte di Italia di Navigazione sul servizio TRICON (13 navi di cui 11 Tricon e 2 Italia, Colombo e Vespucci queste ultime noleggiare a scafo armato allo stesso gruppo Tricon). Italia di Navigazione ha mantenuto l'accordo di collaborazione con Evergreen alla quale cede parte dello spazio a sua disposizione nell'ambito del servizio Tricon.

LINEA GOLFO

Il servizio si è svolto in regime di slot charter su tre navi del gruppo Contship/TMM.

A partire da dicembre 1996 una quarta nave è stata aggiunta al servizio, permettendo nuovi scali (quale Gioia Tauro utile per il traffico di trasbordo), e la variazione della frequenza delle partenze da 14 a 11 giorni.

LINEA CENTRO AMERICA - NORD E SUD PACIFICO

La Vostra Società ha operato in questo settore un servizio congiunto con la d'Amico di Navigazione denominato MED PACIFIC EXPRESS.

L'accordo di Joint Service è stato esteso, dal maggio 1996, includendo anche la tratta Sud America Pacifico, fino a quel momento gestita tramite un servizio indipendente in collaborazione con CSAV e CNP.

La necessità di disporre di più ampi spazi di carico e di velocizzare il servizio per renderlo più competitivo con quello dei concorrenti, ha portato a modificare l'assetto nautico, con l'inserimento di nuovo naviglio di maggiori dimensioni e velocità noleggiato a scafo armato.

La Società ha impiegato, in qualità di feeder, la nave di proprietà "Orinoco" che verrà sostituita nella primavera 1997 dalla Mn di proprietà Aquitania di maggiori dimensioni.

LINEA SUD AMERICA ATLANTICO

L'assetto nautico della linea si è completamente trasformato nella seconda metà del 1996 con l'inserimento della Compagnia brasiliana "Paulista" che è entrata a far parte dell'esistente servizio MEDECS (Italia/CGM-Ybarra/Costa Container Line) con l'occasione ribattezzato Seagull.

Il servizio prevede l'impiego di quattro navi di caratteristiche simili, tutte noleggiate a time charter dai diversi partners del gruppo Seagull. Italia di Navigazione ha utilizzato nel primo semestre la Mn Caboto e successivamente la Mn Atlantico (1600 Teus).

Il servizio Seagull rappresenta il migliore collegamento tra il Mediterraneo ed il Sud America Atlantico sia in termine di naviglio che di frequenza.

Il fatturato lordo merci complessivo dell'attività Italia è stato di Lmil 255.386, con un riduzione del 2,7% rispetto all'anno precedente (Lmil 262.532) pur a fronte di un aumento del trasportato globale in Teus del 2% circa.

FLOTTA E ATTREZZATURE

La consistenza della flotta sociale di proprietà, TSL 120.854, è rimasta invariata rispetto al dato dell'esercizio precedente. La società ha utilizzato con contratti di noleggio a time charter le unità Mediterraneo (Tsl 21.054) dal 1.1.96, Atlantico (Tsl 15.922) dal 7.10.96 e Pacifico (Tsl 23.000) dal 17/12.

È proseguito l'utilizzo di spazi su navi dei Partners, o prese a noleggio da questi ultimi, nell'ambito dei servizi congiunti con altri armatori italiani e stranieri.

La consistenza del parco contenitori di proprietà a fine esercizio (nr. 16.073 Teus) è sostanzialmente invariata rispetto all'anno precedente.

ATTIVITÀ VIAMARE

Come detto precedentemente gli effetti giuridici della fusione per incorporazione hanno avuto decorrenza dalle ore 0 del 31 dicembre mentre gli effetti contabili-fiscali decorrono dal 1° gennaio 1996. Si riportano sinteticamente gli aspetti salienti dell'attività Viamare al fine di meglio inquadrare gli aspetti economici recepiti nel bilancio dell'Italia di Navigazione.

La Società Viamare ha proseguito la propria attività fino al 15 Luglio 1996. In tale data, in relazione all'attuazione dei Piani Quinquennali approvati da parte dei Ministeri interessati con decreto interministeriale del 14.5.1996 registrati alla Corte dei Conti in data 13 giugno, le due MMnn Via Adriatico e Via Tirreno sono state acquisite, al prezzo ritenuto congruo dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione, dalla Società Tirrenia che le ha utilizzate sulla linea Genova-Voltri/Palermo-Termini Imerese, già gestita da Viamare.

Col successivo 31 Luglio è stato trasferito a Tirrenia tutto il personale marittimo e il 30 settembre parte del personale amministrativo: è così cessata completamente la marginale attività in conto mandato per la stessa società svolta dal 16 luglio a tutto il 30 settembre 1996.

Gli effetti economici complessivi della cessione hanno consentito di compensare il risultato negativo della gestione, caratterizzata da un andamento di traffico difficile e di appostare a patrimonio netto parte dei contributi ex L.234/89 resi disponibili dalla cessione, così come evidenziato nella situazione patrimoniale al 15 luglio considerata a base del progetto di fusione.

Anche la cessione l'8 settembre della Mn Ionian Star (ex Via Ligure) all'armatore Strinzis - allo scadere del contratto pluriennale di locazione/vendita - ha comportato effetti positivi.

PERSONALE

L'organico della società è il seguente:

	31 dic. 1995	31 dic. 1996
Amministrativi (compr. Dirigenti)	138	136
di cui all'estero	30	29
Naviganti: Turno Italia	161	146
Turno Generale	73	67
Totale	372	349

A seguito dell'incorporazione per fusione della Viamare di Navigazione sono stati assorbiti 8 dipendenti amministrativi.

Nell'anno 1996 è proseguito il processo di prepensionamento per il personale navigante avente titolo ai sensi della legge 160/89 e per il personale amministrativo ai sensi della legge 856/86 che ha interessato 10 marittimi e 6 amministrativi.

Per il personale amministrativo si sono svolti corsi di software di base e software operativo, oltre ad un corso avanzato di lingua inglese per il personale addetto alle attività commerciali. Per il personale navigante si sono svolti corsi di sopravvivenza e salvataggio per adeguare lo standard del personale alla normativa internazionale sulla sicurezza a bordo; detti corsi proseguiranno nel 1997.

Il costo totale del lavoro per l'esercizio in esame, escludendo l'incidenza Viamare, è rimasto sostanzialmente invariato rispetto all'anno precedente per effetto del prepensionamento del personale amministrativo e navigante che ha praticamente compensato l'aumento delle retribuzioni e degli oneri contributivi conseguenti alla riduzione degli sgravi.

Nel corso del 1996 sono iniziate le trattative per la contrattazione integrativa aziendale che interessa, per la prima volta, anche il personale amministrativo e che dovrebbe comportare adeguamenti retributivi allineati a ricuperi di produttività.

Relativamente alle cause di lavoro, nel 1996 non si sono aperte vertenze di sensibile rilevanza economica.

RAPPORTI CON LO STATO

Come anticipato, con il 1996 sono cessati i contributi di avviamento ad eccezione di un residuo ammontare che ha interessato, ai sensi della L.856/86, fino all'11 luglio, la sola Mn Caboto.

Nell'ambito delle provvidenze a favore del settore portuale, marittimo, cantieristico ed armatoriale, hanno trovato applicazione la L.343/95 (rimborso delle trattenute IRPEF sui marittimi, agevolazioni per l'imbarco di allievi ufficiali, costi di formazione, tutti relativi all'esercizio 1995) riconfermata per l'esercizio 1996 dalla L.647 del 23 dicembre 1996. Per la gestione Viamare nel corso dell'esercizio sono stati emessi i decreti ex art.11 L.234/89 relativi alla Mn Via Ligure.

Per quanto riguarda la L.204/95 riguardante i presupposti per la ricapitalizzazione delle Società di Linea Internazionali, si ritiene possibile che a breve termine possa avviarsi il relativo iter a seguito della conclusione della procedura d'infrazione da parte della U.E. nei confronti del Governo Italiano.

Le rate di credito navale di competenza sono state incassate sia da Italia di Navigazione sia da Viamare.

La revisione e certificazione del bilancio sociale è stata effettuata dalla Società "Coopers & Lybrand", alla quale era stato affidato il relativo incarico per il triennio 1994/96 con delibera assembleare del 29.4.1994.

Il lavoro dei revisori si è esteso all'attività svolta nel corso dell'esercizio 1996 dall'incorporata Viamare, in conseguenza della decorrenza dal 1° gennaio 1996 degli effetti contabili della fusione.

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'esposizione dettagliata degli elementi contabili alla Nota Integrativa.

STRUTTURA PATRIMONIALE

La struttura patrimoniale al 31.12.1996 presenta un capitale investito netto di Lmil 117.172,2, con un aumento di Lmil 17.740,2 rispetto all'esercizio precedente dovuto alla fusione con Viamare (immobilizzazioni finanziarie), all'aumento del capitale d'esercizio (riduzione dei fondi) parzialmente compensati dalla riduzione delle immobilizzazioni materiali per gli ammortamenti.

L'aumento del patrimonio netto (+Lmil 21.833,5), derivanti dalla fusione con Viamare, ha comportato un'ulteriore lieve riduzione (Lmil 4.093,3) dell'indebitamento finanziario netto che a fine 1996 risulta di Lmil 82.207,2.

TAVOLA DI ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

Lmil.	31.12.1996	31.12.1995	Variazioni
A IMMOBILIZZAZIONI			
Immobilizz. Immateriali	46,5	30,5	16,0
Immobilizz. Materiali	173.773,5	193.421,8	(19.648,3)
Immobilizz. Finanziarie (3)	28.378,6	19.923,3	8.455,3
Totale	202.198,6	213.375,6	(11.177,0)
B CAPITALE D'ESERCIZIO			
Rimanenze di magazzino	6.298,5	8.097,6	(1.799,1)
Crediti commerciali	22.000,3	16.784,2	5.216,1
Altre attività (1)	37.879,3	31.245,8	6.633,5
Debiti commerciali	(19.159,9)	(14.315,2)	(4.844,7)
Fondi per rischi ed oneri (3)	(74.285,7)	(94.538,2)	20.252,5
Altre passività (2)	(48.694,2)	(52.023,9)	3.329,7
Totale	(75.961,7)	(104.749,7)	28.788,0
C CAPITALE INVESTITO			
dedotte le passività d'esercizio (A+B)	126.236,9	108.625,9	17.611,0
D T.F.R. DI LAVORO SUBORDINATO			
	(9.064,7)	(9.193,9)	129,2
E CAPITALE INVESTITO			
dedotte le passività d'es. e il TFR (C-D)	117.172,2	99.432,0	17.740,2
Coperto da:			
F CAPITALE PROPRIO			
Capitale (versato)	23.469,4	9.966,1	13.503,3
Riserve e risultati a nuovo	11.495,6	388,0	11.107,6
Utile (Perdita) del periodo	0,0	2.777,4	(2.777,4)
Totale	34.965,0	13.131,5	21.833,5
G INDEBITAMENTO FINANZIARIO			
A M/L TERMINE	71.825,5	89.385,2	(17.559,7)
H INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE (disponibilità monetarie nette):			
Debiti finanziari a breve	11.392,4	7.600,6	3.791,8
Disponibilità e crediti finanz. a breve	(1.010,7)	(10.685,3)	9.674,6
(G+H)	82.207,2	86.300,5	(4.093,3)
I Totale come in E (F+G+H)			
	117.172,2	99.432,0	17.740,2

(1) Comprendono i "crediti vari del circolante" (di cui al prospetto di pag. 48 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. 58 della Nota Integrativa) ed i ratei e i risconti passivi.

(3) Il "Fondo contributi in c/capitale" (art. 55 D.P.R. 917/86) qt. indisponibili è stato depurato dai crediti per sovvenzioni e contributi da stato (Lmil. 22.479) l'eccedenza è compresa alla voce "Fondi per rischi e oneri".

ANALISI REDDITUALE

I dati riportati nella tavola che segue risentono dell'inserimento, nell'esercizio 1996, delle operazioni svolte dall'incorporata Viamare per cui il confronto tra i due esercizi risulta scarsamente significativo.

Escludendo gli effetti delle partite dell'incorporata Viamare - come in dettaglio evidenziate in sede di nota integrativa - il valore aggiunto, il margine operativo lordo e il risultato operativo della gestione caratteristica "Italia" evidenziano un peggioramento di 26 miliardi rispetto al 1995 dovuto principalmente alla riduzione dei contributi di avviamento (circa 21 Mld), al peggiorato andamento di mercato accentuatosi al di là di ogni previsione a fine anno, alla mutata parità monetaria con il \$USA.

Per contro gli oneri e proventi finanziari presentano un netto miglioramento (tassi e indebitamenti) oltre a risentire degli effetti della riconsiderazione dei principi di utilizzo a conto economico dei contributi ex Legge 361/82.

Le partite straordinarie relative sia alla sopravvenienza derivante dal passaggio alla controllante Finmare dei beni di carattere artistico e storico al fine di assicurarne una gestione coordinata ed evitare il rischio di dispersione nell'ambito del processo di privatizzazione, sia ai proventi relativi a esercizi precedenti, per provvidenze a favore dell'armamento (L.343/95), hanno consentito di limitare il risultato negativo della gestione Italia ad un importo di circa 4,6 miliardi.

TAVOLA DI ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI

Lmil.	31.12.1996	31.12.1995
A RICAVI	381.752,1	369.322,1
Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione	0,0	0,0
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	0,0	0,0
B VALORE DELLA PRODUZIONE TIPICA	381.752,1	369.322,1
Consumi di materiali e servizi esterni	(342.648,5)	(310.281,5)
C VALORE AGGIUNTO	39.103,6	59.040,6
Costo del lavoro	(32.788,2)	(28.953,7)
D MARGINE OPERATIVO LORDO	6.315,4	30.086,9
Ammortamenti	(26.055,6)	(22.024,0)
Altri stanziamenti rettificativi	0,0	(283,0)
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	(5.420,3)	(7.891,0)
Saldo proventi e oneri diversi	11.223,4	13.487,5
E RISULTATO OPERATIVO	(13.937,1)	13.376,5
Proventi ed oneri finanziari	(1.998,5)	(9.916,0)
Rettifiche di valori di attività finanziarie	(0,2)	0,0
F RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE IMPOSTE	(15.935,8)	3.460,4
Saldo proventi ed oneri straordinari	15.935,8	(233,0)
G RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	0,0	3.227,4
Imposte sul reddito	0,0	(450,0)
H UTILE(PERDITA) DEL PERIODO	0,0	2.777,4

RENDICONTO FINANZIARIO

L'inclusione delle partite relative alla Viamare, la cui gestione come già visto è stata caratterizzata nell'anno dalla cessione di tutte le unità esistenti, caratterizza la struttura della tavola in oggetto, in particolare per la variazione del capitale d'esercizio, per il realizzo della vendita delle immobilizzazioni e la riduzione dei finanziamenti.

TAVOLA DI RENDICONTO FINANZIARIO

Lmil.	1996	1995
A DISPON. MONET. NETTE INIZIALI (Indeb. finanz. netto a breve iniziale)	3.084,7	(10.841,7)
B FLUSSO MONETARIO D'ATTIVITÀ DI ESERCIZIO		
Utile (perdita del periodo)	0,0	2.777,4
Ammortamenti	26.055,6	22.024,0
Plus/minusv. realizzo immob.	8.352,9	(225,9)
Rival/svalut. di immobilizzazioni	0,2	0,0
Variazione capitale d'esercizio (1)	(64.219,2)	14.829,9
Variazione netta del TFR (2)	(551,9)	(65,5)
Totale	(30.362,4)	39.339,9
C FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI INVEST. IN IMMOBILAZIONI		
Invest. in immobilizz.:		
Immateriali	(39,1)	(15,0)
Materiali	(421,5)	(229,2)
Finanziarie (3)	0,0	0,0
Prezzo di realizzo o valore di rimborso di immobilizz.	161.554,9	3.681,6
Totale	161.094,3	3.437,4
D FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO		
Nuovi finanziamenti	0,0	0,0
Effetti derivanti dalla fusione Viamare	(5.531,8)	0,0
Contributi in c/ capitale (3)	6.275,7	6.275,7
Rimborsi di finanziamenti	(144.942,2)	(35.126,6)
Rimborsi di capitale proprio	0,0	0,0
Totale	(144.198,3)	(28.850,9)
E DISTRIBUZIONE DI UTILI		
F FLUSSO MONETARIO DEL PERIODO (B+C+D+E)	(13.466,4)	13.926,4
G DISPON. MONET. NETTE FINALI (indeb. finanz. netto a breve finale) (A+F)	(10.381,7)	3.084,7

(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 ir/disponibili accertati, ma non ancora incassati.

RAPPORTI CON LE SOCIETÀ CONTROLLATE, CONTROLLANTE E COLLEGATE

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

Dalla società controllata Suisse Italie di Zurigo in liquidazione è pervenuto un pagamento a parziale scomputo del credito vantato. La Italian Lines di Londra non opera da tempo e, pertanto, nessun rapporto si è avuto con la stessa.

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 e noleggio contenitori.

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

Non si prevedono sostanziali modifiche alla situazione attuale degli assetti dei servizi svolti in collaborazione con i partners. La società, comunque, attenta all'evolversi della situazione nelle aree di interesse, è pronta ad intervenire tempestivamente ove richiesto.

Nel mese di febbraio la Mn Aquitania, al termine del periodo di noleggio a terzi, è stata trasferita in Sud Pacifico, per effettuare servizio feeder al Sud Pacifico in sostituzione della Mn Orinoco, la cui capacità di carico risultava insufficiente rispetto alle esigenze del servizio. Quest'ultima unità ha trovato temporaneo impiego a noleggio nell'ambito del servizio MPE. La Mn California, distolta dalla linea Nord Pacifico, è stata noleggiata armata a Compagnia estera.

In attuazione degli accordi sindacali, a far data 1° gennaio 1997 il personale della società Italmar e Interlogistica è passato nei ruoli di Italia di Navigazione e Lloyd Triestino, pro quota in ragione delle linee di traffico rispettivamente gestite.

Per la Vostra Società detto personale, costituito da 25 unità provenienti da Italmar e 11 da Interlogistica, è stato contestualmente distaccato alle rispettive società di provenienza.

L'organico si è pertanto incrementato di 36 unità complessive.

Nessun costo aggiuntivo graverà sulla società Italia, in quanto l'onere per il personale in questione verrà ripetuto alle società di provenienza.

Nei primi mesi di quest'anno la Società è stata impegnata nelle operazioni conseguenti alla incorporazione di Viamare ed inoltre è stata sottoposta a verifica fiscale generale per l'esercizio 1995/96 ai fini delle imposte dirette, dell'IVA e degli altri tributi.

Pur con previsioni macroeconomiche per il prossimo futuro di un cauto ottimismo sul medio termine, l'inizio del 1997 è ancora all'insegna dell'eccesso di stiva con esasperata concorrenza a scapito naturalmente del livello dei noli netti. Il prodotto interno lordo dovrebbe crescere a rilento a motivo della debolezza della domanda interna in Europa e della minor vivacità della domanda estera specie in Nord America. Per quanto riguarda l'Italia, moderati impulsi alla crescita potrebbero venire dalle esportazioni, specie alla luce dell'attuale rafforzamento del dollaro.

I benefici derivanti dall'operazione di incorporazione di Viamare e dalla sperata ricapitalizzazione ex L.204/95 insieme al mantenimento ai livelli attuali del cambio Lit/\$ lasciano intravedere la possibilità di conseguire un risultato di pratico pareggio, condizionato peraltro dall'andamento del mercato, che come detto in precedenza, appare sempre più caratterizzato da incrementi dell'offerta di stiva, con ovvie conseguenze sul livello dei noli.

AZIONI SOCIALI - ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Vi informiamo che nel corso del 1996 non si è verificato il possesso nè di azioni proprie nè di azioni della Controllante e non si è proceduto all'acquisto o alienazione di azioni di questo tipo.

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

Signori Azionisti,

Sottoponiamo ora alla Vostra approvazione il bilancio dell'esercizio 1996 che chiude, come anticipato, con un risultato a pareggio.

Vi segnaliamo che, in data 13 dicembre 1996, il Consiglio di Amministrazione della Vostra Società, ai sensi dell'art. 2386 del Codice Civile, ha cooptato nella carica di Consigliere il Dott. Giuseppe Gattiglia, in sostituzione del dimissionario Dott. Franco Colella Albino.

Vi ricordiamo che è venuto a scadere il mandato triennale conferito al Consiglio di Amministrazione ed al Collegio Sindacale, al quale rivolgiamo un sentito ringraziamento per l'attività prestata. Da parte nostra, nel ringraziare per la fiducia accordataci, Vi invitiamo a provvedere alla nomina del Consiglio di Amministrazione per il triennio 1997/99, previa determinazione del numero dei suoi membri, nonchè alla nomina del Collegio Sindacale per il medesimo triennio, fissando i relativi compensi ed emolumenti.

Vi ricordiamo, inoltre, che in relazione alla più volte citata incorporazione della Viamare di Navigazione S.p.A. siete chiamati a provvedere all'adeguamento al nuovo livello del capitale sociale dei compensi e degli emolumenti spettanti agli organi collegiali.

Vi informiamo altresì che sempre a seguito dell'incorporazione della Viamare con effetti contabili decorrenti dal 1° gennaio 1996, la Coopers & Lybrand ha comunicato la necessità di integrare la proposta relativa alla certificazione del bilancio di esercizio 1996, in quanto il lavoro di revisione avrebbe richiesto un numero di ore superiore a quello originariamente preventivato.

L'incremento indicato è di 180 ore pari ad un costo di Lmil 28; conseguentemente, il costo complessivo della certificazione del bilancio 1996 ammonta a Lmil 153.5.

A seguito di ciò, il comitato esecutivo della Vostra società in data 24.1.1997, ha deliberato l'accoglimento della suddetta proposta integrativa impegnandosi a sottoporre il tutto a ratifica da parte dell'Assemblea degli Azionisti.

Vi invitiamo quindi a deliberare in merito.

Signori Azionisti,

Vi ricordiamo altresì che, con l'esercizio 1996, è venuto a scadere l'incarico triennale per la revisione e certificazione del bilancio sociale affidato alla Coopers & Lybrand.

Vi informiamo che il Consiglio di Amministrazione della Vostra società ha deliberato in data 13.12.1996 di proporvi il conferimento del nuovo incarico per il triennio 1997/1999 alla stessa Coopers & Lybrand avvalendosi della facoltà concessa dalla comunicazione Consob n.96/3558 del 18.4.96 di non procedere allo svolgimento della gara, bensì di confermare il revisore "uscente".

Il costo complessivo annuo, determinato in base ai criteri indicati dalla comunicazione Consob n.96/3556 del 18.4.96 ammonta a Lmil 122.

Vi invitiamo quindi a deliberare in merito.

Desideriamo esprimere un doveroso ringraziamento per l'assistenza fornitaci durante l'esercizio.

Al personale dipendente e alla clientela, che ha continuato a mantenere la propria preferenza, formuliamo pure il ringraziamento per la collaborazione prestata.

Signori Azionisti,

siete convocati altresì in Assemblea straordinaria per deliberare la modifica dell'art. 5 dello Statuto Sociale.

Come noto la Legge n.662 del 23 dicembre 1996 all'art.2, comma 192 ha sancito l'abrogazione delle disposizioni legislative che fanno obbligo all'IRI e alla Finmare di detenere direttamente o indirettamente partecipazioni di maggioranza in Società esercenti servizi marittimi nazionali ed internazionali e relative società che svolgono servizi di supporto.

A seguito di ciò e nell'ottica del concreto avvio dell'iter di privatizzazione delle società del Gruppo Finmare, si rende opportuno superare l'attuale distinzione delle azioni in "di categoria A" (rappresentanti il 51% del capitale sociale di proprietà diretta dell'IRI o di Società da esso controllate) e "di categoria B".

Si propone, pertanto, la modifica dell'art.5 dello Statuto Sociale come segue:

"Il capitale sociale è di Lit. 23.469.376.600 rappresentato da numero 23.469.376.600 di azioni del valore nominale di Lit.1".

Signori Azionisti,

in sede straordinaria siete stati convocati anche per la modifica dell'art.28 dello Statuto Sociale relativamente alla composizione del Collegio Sindacale.

Si ritiene infatti opportuno, per una maggiore funzionalità del Collegio Sindacale, ridurre i membri effettivi da 5 a 3 (rimanendo ovviamente inalterato il numero dei membri supplenti), tenuto altresì conto che sono venute meno, nel tempo, le normative che prevedevano la designazione da parte dei Ministeri di alcuni membri del Collegio stesso e nel quadro delle prospettive di privatizzazione di Gruppo.

Si propone pertanto la modifica del primo comma dell'art.28 come segue:

“Il Collegio Sindacale si compone di tre membri effettivi e di due supplenti”.

Genova, 13 Marzo 1997

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PAGINA BIANCA