

ITALIA DI NAVIGAZIONE S.p.A.

ESERCIZIO 1997

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PAGINA BIANCA

Relazione del Consiglio di Amministrazione sulla Gestione

Signori Azionisti,

nelle relazioni degli esercizi precedenti era stato evidenziato lo stato di incertezza, vissuto dalla Società, legato al ritardato avvio del Piano di Riordino del Gruppo Finmare.

L'approvazione in data 25 settembre 1997 da parte del CIPE del Piano, limitamente alla parte relativa al settore di linea, e la successiva emanazione in data 4 novembre 1997 del decreto Interministeriale di approvazione dello stesso, hanno consentito alla Capogruppo Finmare, d'intesa con il Ministero del Tesoro, di attivare il processo di ricapitalizzazione finalizzato alla privatizzazione delle Società Italia di Navigazione e Lloyd Triestino previsto dalla Legge 204/95, per la quale nel luglio 1997 sono caduti i vincoli legati alla procedura di infrazione della U.E. verso il Governo Italiano.

Il versamento in conto futuro aumento di capitale è stato di Lmil 24.454,3 ed ha consentito un incremento del patrimonio netto ad un livello più vicino a quello della concorrenza internazionale.

Nel frattempo la Finmare, in coerenza con le decisioni governative e a completamento dell'iter autorizzativo previsto dalla vigente normativa, ha avviato la procedura di vendita totale delle partecipazioni di Italia di Navigazione, di Lloyd Triestino e delle loro controllate e collegate, con la pubblicazione in data 30 dicembre 1997 del bando contenente l'invito a presentare offerte per l'acquisto delle società.

Conclusa il 15 gennaio 1998 la prima fase durante la quale i soggetti interessati hanno fornito la manifestazione di interesse, è in corso la procedura che comporterà, per fasi successive, la privatizzazione della Società.

Il difficile andamento di mercato che per tutto il 1997 ha caratterizzato il comparto del trasporto internazionale di linea, ha provocato pesanti ripercussioni sul risultato operativo dell'esercizio, nonostante le azioni svolte per attuare tutti gli accorgimenti, nella possibilità aziendale, per attenuarne le conseguenze.

Il bilancio al 31.12.1997 evidenzia un risultato positivo di Lmil 2.001,0 al quale hanno concorso in misura determinante partite straordinarie come meglio specificato in seguito.

Si rileva infine che il D.L. 457/97, convertito nella L.30/98, che ha istituito il registro internazionale per le navi adibite a traffici internazionali costituirà un elemento basilare per il mantenimento di una flotta mercantile italiana con maggiori livelli di concorrenzialità con le altre marinerie comunitarie.

IL MERCATO

Si premette un breve cenno del quadro macroeconomico del 1997 dei mercati con i quali si confronta l'Italia di Navigazione.

I dati relativi alla dinamica delle variabili reali hanno evidenziato un rallentamento dell'economia nel suo complesso e l'aumento delle pressioni competitive sul mercato. In particolare negli Stati Uniti è continuata una inattesa espansione dell'attività produttiva.

Il sensibile incremento dei salari orari ed il crescente grado di utilizzo degli impianti avevano, però, innescato inizialmente diffuse aspettative inflazionistiche.

L'azione prudente delle autorità monetarie e una politica conservatrice sui tassi di sconto, provocava all'inizio una forte caduta delle quotazioni azionarie, che tuttavia hanno, in breve, ripreso a crescere sostenute dalla buona salute dell'economia americana, dalla modesta dinamica dei prezzi e dal buon andamento dei conti pubblici.

In America Latina il 1997 si è chiuso con la miglior performance degli ultimi decenni. Questo brillante risultato ha permesso una crescita notevole, oltre il 5% medio, del PIL del continente che, praticamente, ha interessato tutti i principali Paesi della regione a differenza degli anni trascorsi quando l'andamento era molto diversificato secondo le zone.

Per il futuro prossimo le economie latinoamericane potrebbero subire gli effetti della turbolenza della crisi estremo orientale che hanno già indotto le autorità governative ad assumere provvedimenti restrittivi nel campo dei tassi di interesse e nelle politiche fiscali: ciò ha iniziato a provocare una contrazione nella produzione industriale. I paesi più a rischio potrebbero essere Brasile e Cile.

In Europa l'economia francese e tedesca hanno conseguito modesti risultati. L'alto costo del lavoro e la pesante pressione fiscale, hanno penalizzato la competitività della produzione, specie in Germania.

Per rilanciare l'economia sono stati adottati provvedimenti volti a diminuire il forte peso degli oneri sociali (anche attraverso la revisione delle prestazioni sociali) e l'abolizione di alcuni tributi locali.

In Italia il 1996 si era concluso con un forte rallentamento nella dinamica produttiva, mentre la prima parte del 1997 ha fatto registrare una sostanziale stagnazione. Timidi segnali di ripresa si sono avuti a partire dalla fine del secondo trimestre.

Un notevole successo è stato realizzato, e consolidato nel tempo, sul fronte dell'inflazione. A questo, però, non sono corrisposti analoghi comportamenti nel settore occupazionale che, assieme al debito pubblico rimangono i punti che sollevano maggiori apprensioni.

Particolarmente positiva è stata la riduzione dei tassi di interesse, ormai consolidati a livelli internazionali e destinati ad ulteriori riduzioni in relazione al previsto inserimento dell'Italia nella prima fase dell'Unione Monetaria Europea.

Le previsioni più autorevoli sulla futura evoluzione economica mondiale sono improntate ad un cauto ottimismo, anche se la recente crisi che ha colpito i Paesi dell'Estremo Oriente desta preoccupazioni per un possibile impatto negativo sulle economie occidentali.

Il trasporto di linea container, nell'ambito del quale opera la Vostra Società, è interessato da fenomeni che già erano stati evidenziati negli anni precedenti.

Questo settore - caratterizzato da un'elevata intensità di capitale e dall'incidenza di elevati costi fissi - presenta rilevanti possibilità di economie di scala: la riduzione del ciclo operativo della nave, la crescita delle dimensioni e l'alta specializzazione del mezzo nautico consentono sensibili riduzioni dei costi unitari di trasporto.

Ciò ha portato alla rincorsa verso una capacità sempre maggiore, tendenza che non sembra debba arrestarsi nel breve periodo.

Al crescere delle dimensioni e degli investimenti, si è fatta più urgente l'esigenza di ottimizzare l'utilizzo della flotta sia in termini di volumi, sia in termini di frequenza. Ne è scaturita una progressiva concentrazione degli operatori (a questo proposito si ricorda che le prime 20 imprese armatoriali controllavano all'inizio degli anni 80 il 32% dell'offerta di trasporto. Oggi si stima che la quota abbia raggiunto il 60%). Contemporaneamente è stato ridotto il numero dei porti toccati, ricorrendo a servizi "feeder" per la distribuzione capillare dei contenitori da pochi porti di trasbordo ("hub").

La necessità di razionalizzare l'utilizzo del mezzo nautico è inoltre alla base delle strategie di accordi interarmatoriali di cooperazione che ha portato alla costituzione di "mega-alleanze" che hanno coinvolto le principali Compagnie.

L'offerta di stiva è progressivamente cresciuta provocando un eccesso di capacità produttiva e, quindi, una esacerbata concorrenza che ha causato drammatiche flessioni nei livelli dei noli di mercato: a puro titolo di esempio si ricorda che il nolo netto sulla rotta del Nord Atlantico si è ridotto di oltre il 20% da Gennaio 1997 a fine anno.

Il trasporto marittimo dei contenitori è stimato, per il 1997 in circa 43 milioni di Teus, con un incremento, rispetto all'anno precedente, di circa l'8.5%, ma con andamento diverso nelle singole aree e direttrici.

Ad esempio le esportazioni americane verso l'Europa, dopo il declino del 1996, hanno registrato un modesto incremento, mentre le importazioni dall'Europa si sono ulteriormente sviluppate.

Ne è scaturito un ulteriore allargamento dello sbilancio tra le due direttrici che genera pesanti aggravii di costo per il riposizionamento delle attrezzature nei due versanti.

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, effettuato in Joint Service con il Lloyd Triestino, ha mantenuto invariati nel 1997 sia l'attività nautica (52 viaggi/anno) sia l'offerta di spazio (400 slot/partenza).

Si è raggiunto globalmente (WB-EB) un utilizzo del 90% ca. dello spazio disponibile che, vista la forte concorrenza in questo settore, è un risultato soddisfacente.

I noli purtroppo sono scesi a livelli assolutamente insoddisfacenti specie nell'ultimo periodo dell'anno in conseguenza della nota drammatica crisi che ha investito tutte le economie del Far East.

Il margine di miglioramento per questa linea rimane legato alla gestione contenitori, che presenta attualmente voci di costo elevate a causa dell'instradamento degli stessi in tutta l'area nord americana.

Va ricordato il vantaggio economico, difficilmente quantizzabile, apportato sia al Lloyd Triestino che a Italia di Navigazione dalla gestione integrata dell'equipment".

LINEA NORD AMERICA ATLANTICO:

Nel 1997 Italia di Navigazione ha mantenuto invariato il proprio assetto nautico continuando il servizio TRICON, iniziato a metà del 1996, che terminerà a maggio 1998.

La situazione del mercato Mediterraneo/Nord America Atlantico, si è ulteriormente deteriorata nel corso del 1997 soprattutto relativamente ai noli, che hanno subito forti abbattimenti, anche del 50% rispetto alla media di inizio anno.

Tutto ciò è dovuto all'eccessiva offerta di stiva, all'ingresso in questo mercato di Compagnie tradizionalmente estranee (COSCO) e alla conseguente concorrenza fra grandi vettori e/o alleanze da loro formate.

A questo va aggiunta la chiusura della Conferenza SEAC dal mese di ottobre, addizionale elemento di destabilizzazione del mercato.

LINEA GOLFO

La Vostra Società ha continuato il servizio Golfo in Slot Charter con Contship/TMM con l'utilizzo di 4 navi e la frequenza ogni 10 giorni.

Questa linea vive la stessa situazione di mercato presente in Nord Atlantico, pur essendo la concorrenza meno aggressiva.

LINEA SUD AMERICA ATLANTICO

Nel 1997 il servizio SEAGULL iniziato a metà del 1996, è diventato a frequenza settimanale con l'impiego di 6 navi anziché 4, di cui una gestita dalla Vostra Società (Noleggio a Time charter).

Anche per questa linea si è verificata una progressiva diminuzione del livello dei noli a causa dell'entrata nel mercato di nuove Compagnie (MSC e Neptunia), che precedentemente non operavano su questa tratta, e Grimaldi che ha esteso il proprio servizio all'Argentina.

Nonostante ciò, la Vostra Società ha raggiunto la propria quota di traffico all'interno del Joint Service in cui opera.

E'attualmente allo studio l'allargamento del SEAGULL ad un nuovo partner per razionalizzare i servizi e fronteggiare meglio la concorrenza.

LINEA CENTRO AMERICA - NORD E SUD PACIFICO

In questo settore Italia di Navigazione continua ad operare in Joint Service con d'Amico nel servizio MED PACIFIC EXPRESS (MPE).

Nel corso del 1997 il suddetto servizio ha subito diverse trasformazioni atte ad aumentare il numero dei porti e delle aree da servire.

MPE continua ad offrire il tradizionale servizio diretto per il Nord Pacifico e, tramite un servizio feeder con porto base in Centro America, offre servizio anche per i porti del Sud America Pacifico.

A metà del 1997 MPE ha iniziato una nuova attività che collega il Centro America con il Sud America Atlantico, trasformata verso la fine dell'anno in un servizio "Pendulum", che trasporta carico fra le due coste del Sud America e, attraverso il porto base in Centro America, accetta carico anche per il Nord America Pacifico e per il Mediterraneo (escluso ovviamente il traffico del settore Sud America Atlantico ove Italia di Navigazione opera tramite altro accordo commerciale, SEAGULL).

Italia di Navigazione partecipa al servizio "Pendulum", con le navi di proprietà CALIFORNIA e CABOTO, che sono subentrate ad AQUITANIA e ORINOCO e continua ad impiegare le navi noleggiate MEDITERRANEO e PACIFICO nella rotta principale.

Durante il 1997 il Joint Service Italia/d'Amico ha perseguito una politica commerciale atta ad ottenere un graduale, progressivo assestamento delle posizioni commerciali poste a suo tempo come obiettivo dell'attività.

* * * *

Il fatturato lordo merci complessivo dell'attività Italia è stato di Lmil 300.410,6, con un aumento del 10% rispetto all'anno precedente a fronte di un aumento del trasportato globale in Teus del 11% circa beneficiando della variazione del rapporto di cambio con il Dollaro passato da Lire 1.543 a Lire 1.703.

FLOTTA E ATTREZZATURE

La consistenza della flotta sociale di proprietà, TSL 120854, è rimasta invariata rispetto al dato dell'esercizio precedente. La società ha utilizzato con contratti di noleggio a time charter le unità Mediterraneo (Tsl 21054), Atlantico (Tsl 15922) e Pacifico (Tsl 23000).

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 è di nr. 15626 Teus, appena inferiore a quanto registrato alla fine dell'anno precedente (16073 Teus).

PERSONALE

L'organico della società è il seguente:

	31 dic. 1996	31 dic. 1997	Media retribuita
Amministrativi (compr. Dirigenti)	136	164	167
di cui all'estero	29	29	27
Naviganti: Turno Italia	146	137	140
Turno Generale	67	68	61
Totale	349	369	368

All'inizio del 1997, in attuazione degli accordi sindacali, in vista della privatizzazione delle Aziende, la Vostra Società ha inserito nei propri organici, per passaggio diretto, parte del personale di Interlogistica e Italmar, (negli uffici di Genova 14 addetti; Milano 10 addetti; Livorno 11 addetti e Napoli 1 addetto), che è stato contestualmente distaccato alle rispettive società di provenienza.

Terminato il processo di prepensionamento per il personale navigante e per il personale amministrativo, sono usciti per dimissioni o altre cause 9 amministrativi e 9 naviganti.

Nel corso del 1997 sono stati rinnovati i Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro del personale amministrativo e navigante, relativamente alla parte economica, per il biennio 1997/98.

E' da sottolineare che i negoziati, condotti da Fedarlinea unitamente alla Confitarma e con l'assistenza di Intersind, hanno portato alla sottoscrizione dei nuovi contratti senza far registrare alcuno sciopero da parte del personale.

In relazione alla presenza di personale all'estero, con contratto locale, presso l'Ufficio sociale di South Plainfield (New Jersey), si osserva che in Nord America si sta realizzando una ipotesi di riorganizzazione della rete agenziale, che prevede la gestione della stessa attraverso l'affidamento ad Agente terzo disposto ad impiegare direttamente tutto il personale americano facente ora capo direttamente a Italia di Navigazione.

Come di consueto il personale EDP ha partecipato a corsi di software di base e software operativo. Per il personale navigante si sono svolti corsi di sopravvivenza e salvataggio per adeguarne lo standard alla normativa internazionale sulla sicurezza a bordo; detti corsi proseguiranno nel 1998.

Relativamente alle cause di lavoro, nel 1997 non si sono aperte vertenze di particolare rilevanza economica.

I rapporti con le OO.SS. sono stati improntati anche nel 1997 alla massima correttezza senza registrare particolari situazioni di conflittualità sia a livello locale che nazionale.

RAPPORTI CON LO STATO

Con il 1996 sono cessate le erogazioni concernenti i contributi di avviamento previsti dalla L.856/86 e successive variazioni.

Nell'ambito del D.L. 457/97 convertito con L.30/98, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione, e in particolare delle norme relative all'istituzione del registro internazionale, è stato prorogato per l'anno 1997 l'intervento già previsto dalla L.647/96 consistente nel rimborso delle trattenute IRPEF sui compensi a personale navigante.

Come più sopra riportato si è conclusa la ricapitalizzazione prevista dalla L.204/95 al fine della privatizzazione con il versamento da parte di Finmare, di L.mil 24.454,3 in conto futuri aumenti di capitale.

Le rate di credito navale di competenza sono state regolarmente incassate alla loro maturazione.

* * * * *

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 31/12/1997 presenta un capitale investito netto di Lmil 129.342,9 con un aumento rispetto all'esercizio precedente di Lmil 12.170,7.

La variazione deriva principalmente dall'incremento del Capitale d'esercizio (per riduzione fondi) parzialmente compensato dalla diminuzione delle immobilizzazioni materiali (per ammortamenti) e delle immobilizzazioni finanziarie (per incassi in corso d'anno).

L'aumento del patrimonio netto (+Lmil 26.455,3), derivante dal versamento dei soci in c/futuri aumenti di capitale e dell'utile del periodo, ha consentito una riduzione dell'indebitamento finanziario netto di Lmil 14.284,6.

TAVOLA DI ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

Lmil.	31.12.1997	31.12.1996	Variazioni
A IMMOBILIZZAZIONI			
Immobilizz. Immateriali	33,5	46,5	(13,0)
Immobilizz. Materiali	154.595,9	173.773,5	(19.177,6)
Immobilizz. Finanziarie (1)	22.379,0	28.378,6	(5.999,5)
Totale	177.008,4	202.198,6	(25.190,3)
B CAPITALE D'ESERCIZIO			
Rimanenze di magazzino	7.558,6	6.298,5	1.259,9
Crediti commerciali	22.470,3	22.000,3	470,0
Altre attività (2)	40.272,5	37.879,3	2.393,2
Debiti commerciali	(17.926,1)	(19.159,9)	1.233,8
Fondi per rischi ed oneri (1)	(40.201,6)	(74.285,7)	34.084,1
Altre passività (3)	(49.646,2)	(48.694,2)	(952,0)
Totale	(37.472,6)	(75.961,7)	38.489,1
C CAPITALE INVESTITO			
dedotte le passività d'esercizio (A+B)	139.535,8	126.236,9	13.298,9
D T.F.R. DI LAVORO SUBORDINATO	(10.192,9)	(9.064,7)	(1.128,2)
E CAPITALE INVESTITO			
dedotte le passività d'es. e il TFR (C-D)	129.342,9	117.172,2	12.170,7
Coperto da:			
F CAPITALE PROPRIO			
Capitale (versato)	23.469,4	23.469,4	0,0
Riserve e risultati a nuovo	35.950,0	11.495,6	24.454,2
Utile (Perdita) del periodo	2.001,0	0,0	2.001,0
Totale	61.420,3	34.965,0	26.455,3
G INDEBITAMENTO FINANZIARIO			
A M/L TERMINE	54.561,0	71.825,5	(17.264,5)
H INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE (disponibilità monetarie nette):			
Debiti finanziari a breve	14.039,6	11.392,4	2.647,2
Disponibilità e crediti finanz. a breve	(678,0)	(1.010,7)	332,8
(G+H)	67.922,6	82.207,2	(14.284,6)
I Totale come in E (F+G+H)	129.342,9	117.172,2	12.170,7

(1) Il "Fondo contributi di credito navale qt indisponibili è stato depurato del credito verso Stato (Lmil. 16.203,4)

(2) Comprendono i "crediti vari del circolante" (di cui al prospetto di dettaglio n.19 della nota integrativa), le partecipazioni e le azioni proprie comprese fra le "attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni" ed i ratei e risconti attivi.

(3) Comprendono i "debiti vari del circolante" (di cui al prospetto di dettaglio n.22 della nota integrativa) ed i ratei e risconti passivi.

ANALISI REDDITUALE

Il confronto con l'anno precedente risulta poco significativo in quanto l'esercizio 1996 comprende le partite dell'incorporata Viamare.

Per il 1997 si rileva un aumento del valore della produzione influenzato sia dai maggiori volumi di traffico realizzati sia dalla variazione della rata media di cambio del dollaro con la lira (passato da Lira/Dollaro 1.543 a Lira/Dollaro 1.703), che hanno consentito anche l'assorbimento del fatturato ex Viamare (16 miliardi) non più ripetuto nell'anno.

Per contro la situazione operativa/commerciale precedentemente delineata ha causato un notevole incremento dei costi della produzione (+Lmil 71.341,4) che ha provocato una contrazione del valore aggiunto.

Invariato nei due anni a confronto appare il costo del lavoro.

Di conseguenza l'erosione del valore aggiunto si ripercuote parimenti sul margine operativo lordo e sul risultato operativo.

Il saldo oneri e proventi finanziari presenta un netto miglioramento risentendo della riduzione dei tassi e dell'esposizione debitoria.

Il saldo proventi e oneri straordinari costituito essenzialmente dagli effetti della riconsiderazione dei principi di utilizzo a conto economico dei contributi ex Legge 361/82, come meglio precisato nella Nota Integrativa, consente di determinare un risultato positivo della gestione 1997 prima delle imposte di Lmil 2.166,0.

TAVOLA DI ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI

	Lmil.	31.12.1997	31.12.1996
A RICAVI		436.811,3	381.752,1
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		436.811,3	381.752,1
Consumi di materiali e servizi esterni		(413.989,9)	(342.648,5)
C VALORE AGGIUNTO		22.821,4	39.103,6
Costo del lavoro		(32.498,0)	(32.788,2)
D MARGINE OPERATIVO LORDO		(9.676,5)	6.315,4
Ammortamenti		(19.225,2)	(26.055,6)
Altri stanziamenti rettificativi		0,0	0,0
Stanziamenti a fondi rischi e oneri		(5.910,0)	(5.420,3)
Saldo proventi e oneri diversi		5.318,7	11.223,4
E RISULTATO OPERATIVO		(29.493,0)	(13.937,1)
Proventi ed oneri finanziari		8.494,5	(1.998,5)
Rettifiche di valori di attività finanziarie		0,0	(0,2)
F RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE IMPOSTE		(20.998,5)	(15.935,8)
Saldo proventi ed oneri straordinari		23.164,5	15.935,8
G RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		2.166,0	0,0
Imposte sul reddito		(165,0)	0,0
H UTILE(PERDITA) DEL PERIODO		2.001,0	0,0

RENDICONTO FINANZIARIO

Il rendiconto finanziario riferito al 1996 comprende partite relative all'incorporata Viamare che nell'anno aveva provveduto alla cessione di tutte le unità esistenti che hanno influenzato la struttura della tavola.

Pertanto il confronto con il 1996 è scarsamente significativo.

Il flusso finanziario netto dell'esercizio 1997 registra una variazione negativa di Lmil 2979,9, così determinata.

Le attività d'esercizio hanno prodotto un saldo negativo di Lmil 22.847,9 principalmente causato dalla variazione del capitale di esercizio.

Il saldo tra investimenti e disinvestimenti del periodo è risultato di +Lmil 6.402,5 parzialmente per realizzo di immobilizzazioni finanziarie.

Il flusso monetario positivo determinato dall'attività di finanziamento Lmil 13.465,5 scaturisce del saldo tra il conferimento dei Soci (+Lmil 24.454,3) più contributi di credito navale (+Lmil 6.275,7) meno il rimborso di finanziamenti (Lmil 17.264,5).

TAVOLA DI RENDICONTO FINANZIARIO

Lmil.	1997	1996
A DISPON. MONET. NETTE INIZIALI (Indeb. finanz. netto a breve iniziale)	(10.381,7)	3.084,7
B FLUSSO MONETARIO D'ATTIVITÀ DI ESERCIZIO		
Utile (perdita del periodo)	2.001,0	0,0
Ammortamenti	19.225,2	26.055,6
Plus/minusv. realizzo immob.	(437,5)	8.352,9
Rival/svalut. di immobilizzazioni	0,0	0,2
Variazione capitale d'esercizio (1)	(44.764,8)	(64.219,2)
Variazione netta del TFR (2)	1.128,2	(551,9)
Totale	(22.847,9)	(30.362,4)
C FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI INVEST. IN IMMOBILIZZAZIONI		
Invest. in immobilizz.:		
Immateriali	(5,0)	(39,1)
Materiali	(174,5)	(421,5)
Finanziarie (3)	(548,0)	0,0
Prezzo di realizzo o valore di rimborso di immobilizz.	7.130,0	161.554,9
Totale	6.402,5	161.094,3
D FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO		
Nuovi finanziamenti	0,0	0,0
Conferimento dei soci	24.454,3	0,0
Contributi di credito navale (3)	6.275,7	6.275,7
Rimborsi di finanziamenti	(17.264,5)	(144.942,2)
Rimborsi di capitale proprio	0,0	0,0
Effetti derivanti dalla fusione Viamare	0,0	(5.531,8)
Totale	13.465,5	(144.198,3)
E DISTRIBUZIONE DI UTILI		
F FLUSSO MONETARIO DEL PERIODO (B+C+D+E)	(2.979,9)	(13.466,4)
G DISPON. MONET. NETTE FINALI (indeb. finanz. netto a breve finale) (A+F)	(13.361,6)	(10.381,7)

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

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

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