

PATRIMONIO NETTO

Prospetto di dettaglio n.13

	SALDO	Sottoscriz	declassif.	Ripartizione	Utile	SALDO
	31/12/97	dei soci		Utile/Sistem perdite	(perdita) di esercizio	30/04/98
Capitale	23469,4					23469,4
Versamento soci c/fut.aum.capit	24454,3					24454,3
Riserva legale	158,3			100,0		258,3
Altre riserve: Ris straordinaria	3007,1			1878,6		4885,7
Altre riserve: Ris contr c/cap	8352,6					8352,6
Utile/(Perdite) portate a nuovo	-22,4			22,4		0,0
Utile/(Perdite) dell'esercizio	2001,0			-2001,0	-12737,8	-12737,8
	61420,3	0,0	0,0	-0,0	-12737,8	48682,5

Il capitale sociale risulta di Lmil 23469.4 costituito da numero 23.469.376.600 azioni del valore nominale di Lit 1. Le azioni sono detenute interamente dalla controllante Finmare.

Versamento soci c/futuri aumenti di capitale: (Lmil 24454,3) riguarda l'apporto conseguente alla ricapitalizzazione, delle Società di linea del Gruppo Finmare, ai sensi della L.204/95.

Le variazioni delle altre componenti del Patrimonio netto derivano da sistemazioni deliberate dall'Assemblea del 22/4/98 e dal risultato di periodo

FONDI PER RISCHI E ONERI

Prospetto di dettaglio n.15

	SALDO 31.12.97	Variazioni dell'esercizio				SALDO 30.04.98
		Accantonam. da conto economico	Utilizzi diretti	Assorbim a C/Economico Riclassif		
Per Imposte	350,0		1,5			348,5
Per manutenzioni cicliche	3434,2	1530,0	1516,2			3798,0
Per contributi credito navale ex art.55 DPR 917/86 (qt. indisponibile)						
-L.361/82 Ante 31.12.92	43110,9		5147,6			37963,3
-L.361/82 Post 31.12.92	3537,6		266,0			3521,6
Altri						
-Oscillazione cambi	2530,7					2580,7
-Vertenza	1923,1					1923,1
-Rischi	0,0					0,0
-Vigilanza tecnica	0,0					0,0
-Agenti	1118,5	115,0				1233,5
-Oneri su partecipate	0,0	75,0				75,0
	56405,0	2075,0	6931,3	0,0	0,0	51543,7

Il fondo manutenzioni cicliche, costituito a fronte dei lavori da eseguire nei rispettivi quinquenni per mantenere iscritte le navi di proprietà alla più alta classe dei Registri Navali, è adeguato alle necessità dopo gli stanziamenti di competenza cui si contrappongono gli utilizzi per costi sostenuti.

Il fondo contributi di credito navale ex art.55 DPR 917/86 è decrementato per'utilizzo di competenza che viene registrato a proventi finanziari.

Altri fondi:

Agenti: rappresenta il fondo indennità per cessazione di rapporti di agenzia da corrispondere al termine del relativo contratto secondo le nuove norme in vigore dal 1.1.93. L'accantonamento è riferito ad agenzie terze in ambito CEE il cui contratto è regolato dalla Legge Italiana.

Oneri su partecipate: è costituito a fronte di una transitoria situazione di deficit patrimoniale della controllata Italmar di Trieste.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO
Segue prospetto di dettaglio n.15

Consistenza al 31.12.97		10192.9

Variazioni dell'esercizio:		
- accantonamenti a C/Economico	466.2	
- utilizzi per indennità corrisposte	248.2	218.0
	=====	
Consistenza al 30.04.98		10410.9
-----		=====

DEBITI

Prospetto di dettaglio n.17

	31.12.97	Accans. (+) Rimborsi (-)	30.04.98
Debiti v/banche:			
-lungo termine con gar.reale	48286,0	-3237,4	45053,6
-breve termine senza gar.reale	9437,2	2625,6	12262,2
Acconti	1257,0	-1150,8	96,2
Altri finanziatori			
Debiti v/fornitori	14422,5	5505,5	19928,0
Debiti v/imprese controllate			
-Italmar Ag.Mar. Santos	450,1	-340,7	109,4
-Saemar S.A. Barcellona	160,0	-160,0	0,0
Debiti v/imprese collegate			
-Italmar Ag.Mar. Trieste	216,5	899,1	1625,6
-Interlogistica Milano	1217,3	-1217,3	0,0
Debiti v/controllanti	10542,8	12734,8	23327,6
Debiti Tributari	908,3	-136,1	772,2
Debiti v/ istituti previdenza	1638,6	-540,2	1097,8
Altri debiti			
Agenzie	880,5	156,5	1037,0
Altri:	39438,0	1239,2	40669,2
	128846,8	16532,6	145379,4

La situazione dei debiti a lungo termine verso banche ed altri istituti finanziari, a fine esercizio è la seguente:

A) Istituto San Paolo di Torino ex Crediop, finanziamento concesso per l'acquisto della Mn Colombo all'interesse pari alla media del tasso interbancario e del "rendiob". I pagamenti devono essere effettuati per gli interessi, a rate trimestrali posticipate e per il capitale a rate semestrali posticipate. Il finanziamento è rimborsabile entro il 30 Aprile 1999.

Il tasso dell'ultima rata rimborsata nel corso del 1997 è stato del 6.95% (30.04.98).

Lmil 6231.6

B) Banca Nazionale del Lavoro - Sezione Speciale per il Credito Industriale, finanziamento concesso per l'acquisto della Mn Vespucci all'interesse pari alla media del tasso interbancario e "rendiob" rimborsabile a rate semestrali posticipate entro il 29 giugno 2001.

Il tasso dell'ultima rata rimborsata nel corso del 1997 è stato el 7.75% (31.12.97)

Lmil 18850.0

C) Banco di Sicilia - Sezione di Credito Industriale, finanziamento concesso per l'acquisto della Mn Caboto all'interesse pari al LIBOR su depositi semestrali in Eurolire rimborsabile a rate semestrali posticipate entro il 6 novembre 2003.

Il tasso dell'ultima rata rimborsate nel corso del 1997 è stato del 7.425% (6.11.97).

Lmil 19500.0

D) Cassa di Risparmio delle Provincie Lombarde, n.6 mutui erogati a favore del costruttore ed accollati per frazionamento a seguito acquisto locali per la sede di Genova concessi a tassi compresi tra il 9.20% e il 10.984% annui rimborsabili a rate semestrali posticipate entro il 10 maggio 2000.

Lmil 472.0

Lmil 45053.6

=====

La parte corrente costituita dalle rate da pagare nel 1998 risulta pari a Lmil 11997.8.

I debiti a breve termine senza garanzia reale sono totalmente costituiti da esposizione verso banche. Gli affidamenti concessi in Italia ammontano a Lmil 16300.0.

Gli Acconti si riferiscono a noli merci per viaggi di competenza oltre il 30.4.98.

I Debiti verso controllante (Finmare) sono così costituiti:

- Finanziamento in valuta, a tasso variabile semestralmente su base Libor USA a sei mesi più 1% rimborsabile entro giugno 1998 per acquisto Mn Aquitania \$USA 5.201.000	Lmil 6275.0
- C/C ordinario	Lmil 16474.0
- Fatture da ricevere di competenza per interessi Lmil 396.3 per costi Lmil 182.3 =====	Lmil 578.6 ----- Lmil 23327.6 =====

I Debiti tributari sono riferiti a pagamenti da effettuarsi dopo il 30/4: ritenute IRPEF (Lmil 195.5); imposta patrimoniale 1997 (Lmil 132.5); imposta sostitutiva DLGS 467/97 (Lmil 11.5); ILOR (Lmil 165.0); imposte locali (Lmil 67.7); IRAP (Lmil 200.0).

I Debiti verso istituti previdenziali si riferiscono a ritenute e contributi di Legge di competenza.

Agenzie: evidenzia l'esposizione verso gli Agenti, rappresentata dai saldi di rendiconto dell'ultimo periodo interessato.

La voce "Altri" è principalmente composta da: partite di debito verso i partners per attività in servizi congiunti; rapporti verso Società consociate (Lloyd Triestino, Adriatica); valutazione dei costi di competenza per ragioni commerciali; debiti per ragioni di lavoro relativi a oneri sociali e competenze pagabili nel 1998; esposizione verso Caricatori e Spedizionieri per sense-rie, rivalse e ristorni differiti.

RATEI E RISCONTI (Passivi)
Prospetto di dettaglio n.18

VOCI/SOTTOVOCI	31.12.97	VARIAZIONE ESERCIZIO	30.04.98
Risconti			
- Locazioni	2932.5	-1712.3	1220.2
- Diversi	250.6	1.0	251.6
- Ex Viamare	3739.2	762.5	2976.7
Ratei			
- Interessi	332.9	2545.3	2878.2
- Retribuzioni	70.9	-70.9	0.0
	7326.1	0.6	7326.7

I risconti ex Viamare sono costituiti dalla attualizzazione di contributi ex Legge 234/89 sulle unità cedute. Il movimento intervenuto nell'esercizio è dovuto all'attualizzazione del risconto stesso al 30.04.98. La differenza è compresa nella voce "Proventi finanziari" del c/economico.

* * * *

I conti d'ordine e rischio - pari a Lmil 182438,5 - riguardano garanzie prestate e ricevute, depositi a custodia, beni dati e ricevuti in comodato, crediti verso terzi in procedura concorsuale e verso Cofiri per cessione credito navale, anticipazioni ai sensi L.662/96.

* * * *

Il conto economico è relativo al periodo 1/1-30/4/1998. Tale fatto rende poco significativo il confronto con l'esercizio precedente riferito all'intero anno.

Nella prima parte della nota integrativa e nel commento allo Stato Patrimoniale, ai quali si rimanda, sono stati indicati i criteri ed i principi contabili adottati nonché le aliquote di ammortamento applicate.

Il prospetto del Conto Economico evidenzia un risultato di -Lmil 12737.8. In particolare:

- Il valore della produzione (Lmil 144576.4) risente dell'andamento del mercato che risulta, come evidenziato in precedenza, ancora negativo.

- Il costo della produzione (Lmil 160538.8) si mantiene in linea con le ultime risultanze dell'esercizio 1997.

- I proventi e oneri finanziari espongono proventi per Lmil 6409.8 (principalmente per assorbimento fondo contributi credito navale) e oneri per Lmil 2910.2, attenuati per minori tassi correnti rispetto alla media annuale del 1997.

Le rettifiche di valore di attività finanziarie (Lmil 75) rappresentano accantonamenti per oneri patrimoniali che potrebbero derivare da una società partecipata.

I compensi ad Amministratori e Sindaci, nel periodo considerato, sono ammontati rispettivamente a Lmil 10.0 e 13.6.

Il numero medio del personale utilizzato nel periodo è di 166 amministrativi e 193 naviganti.

LLOYD TRIESTINO 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 1995 si è di fatto concretizzata la previsione, già anticipata nella relazione del Consiglio di Amministrazione sulla gestione dell'esercizio 1994, che ipotizzava un forte recupero di produttività e di efficienza sia commerciale che operativa.

L'interscambio commerciale ha fatto registrare un notevole incremento, peraltro già evidenziatosi nel corso del 1994, trainato, per quanto riguarda l'Italia, dall'esportazione che si è mantenuta su livelli molto alti.

Il deprezzamento della lira italiana rispetto alle principali valute ha, infatti, contribuito a rendere competitivo il prodotto italiano che, come noto, è la maggiore fonte di traffico per la Vostra Società.

La forte crescita delle esportazioni non ha trovato peraltro analogo riscontro nelle importazioni che sono cresciute a ritmi minori.

Considerando nel suo complesso l'attività della Società sulle diverse linee si può rimarcare un buon andamento del trasportato che è passato dai 163.246 TEU del 1994 ai 210.400 TEU del 1995 con un aumento di 47.154 TEU, pari a 28,9 %.

I ricavi delle vendite e delle prestazioni sono passati da L.mil. 483.879 a L.mil. 618.040 segnando un incremento di L.mil. 134.161 pari al 27,73%.

Tali aumenti nei volumi di traffico e di fatturato sono da attribuire sia al buon andamento commerciale di tutte le linee tradizionalmente gestite dalla Società che al consistente aumento della stiva offerta a seguito dell'avvio, alla fine del 1994, del nuovo servizio ASIAPAC, gestito in collaborazione con la Consorella Italia di Navigazione e che collega le aree dell'Estremo Oriente alla costa occidentale degli Stati Uniti e del Canada.

L'esercizio 1995 evidenzia un risultato positivo di L.mil. 10.862.

Il considerevole miglioramento rispetto al risultato dell'esercizio precedente che si era chiuso con una perdita di L.mil. 11.457, assume un'ancora maggiore rilevanza in quanto il 1995, che pur ha beneficiato di partite straordinarie per L.mil. 19.480, ha nel contempo registrato - e per l'ultima volta - contributi di avviamento per L.mil. 38.885, sostanzialmente inferiori (di L.mil. 20.024) rispetto a quelli dell'anno precedente.

In particolare, per quanto riguarda le partite straordinarie, Vi segnaliamo che, come peraltro anticipato nella relazione sulla gestione del precedente esercizio, le istanze presentate negli anni 1985, 1993 e 1994 per ottenere il rimborso di danni di guerra per le navi "Conte Verde" e "Carignano", perdute in Estremo Oriente nel corso della seconda guerra mondiale, hanno portato al riconoscimento di un consistente indennizzo a favore della Vostra Società.

Nel corso del 1995 la Società non ha invece beneficiato degli interventi previsti dalla legge 204/95, che ha come principale obiettivo la ricapitalizzazione delle due Società del Gruppo Finmare esercenti trasporti internazionali di linea, Lloyd Triestino e Italia di Navigazione, quale preconditione necessaria ai fini del risanamento della gestione e della successiva privatizzazione delle stesse. Tale intervento di ricapitalizzazione è peraltro subordinato all'approvazione del "Piano di riordino" del Gruppo Finmare che, predisposto dal Ministero dei trasporti dopo aver acquisito il parere consultivo delle competenti Commissioni Parlamentari, è attualmente all'esame del C.I.P.E.

MERCATO E ATTIVITÀ SOCIALE

Prima di passare ad esporre gli elementi che maggiormente hanno caratterizzato l'anno trascorso, riteniamo opportuno fare un cenno sullo scenario economico generale nel cui contesto la Società si trova ad operare.

Nel 1995 il tasso di crescita dei principali paesi industrializzati ha registrato un considerevole rallentamento.

Inoltre, alla decelerazione delle economie industrializzate si è sommata la crisi di alcuni paesi emergenti: ricordiamo la crisi messicana legata all'andamento disastroso del peso e le condizioni di pre-recessione dell'Argentina.

Questi segnali non devono essere tuttavia interpretati, a livello globale, come i prodromi di un nuovo ciclo recessivo: essi hanno rappresentato, invece, i necessari correttivi per poter gestire con tranquillità una crescita più modesta ma più equilibrata e, di conseguenza, più duratura.

Si stima che nel 1995, la crescita complessiva del PIL mondiale sia stata mediamente del 2,8%. La tendenza per il prossimo futuro prevede un tasso di crescita solo leggermente inferiore, pari al 2,7%.

Per contro, il commercio mondiale ha registrato nel 1995 una forte crescita: il tasso di incremento delle esportazioni è praticamente raddoppiato, passando dal 4,1% del 1994 a circa il 9% del 1995.

Tale rapida crescita è stata favorita in particolare dall'aumento delle importazioni in Nord America e Asia orientale e dalla ripresa di quelle europee: in Giappone, l'alto tasso di cambio dello yen ed i progressi nella deregolamentazione degli scambi commerciali hanno permesso un forte incremento dell'import.

Secondo fonti DRI/Mc Graw-Hill, si stima che il traffico merci di linea containerizzata abbia registrato nel 1995 un incremento di circa l'11%, che rappresenta la crescita più consistente registrata in un solo anno in questo settore dalla metà degli anni ottanta. Le indicazioni per il 1996 lasciano prevedere una crescita pari a circa il 7%.

Gli incrementi maggiori si sono avuti nei traffici inter-Asia (+17,7%), per i quali si stima anche per il 1996 una percentuale di crescita (9,8%) molto più elevata della prevista media annua mondiale (6,6%).

In Italia, mercato principale di origine o destino del carico trasportato dalla Società, il 1995 ha manifestato segni di ripresa economica che si sono evidenziati soprattutto in un forte incremento delle esportazioni.

I noli si sono mantenuti, in generale, stabili pur in presenza di un considerevole aumento dell'offerta di stiva. Il trasporto marittimo, specie quello di linea, è caratterizzato dalla massiccia ordinazione di navi portacontainer di grandi dimensioni. Nei prossimi due anni, più di 60 navi da oltre 4.000 TEU verranno immesse sul mercato.

Di conseguenza si stima che, nel prossimo biennio, l'offerta di stiva aumenterà del 15-20%. Poiché resta difficile ipotizzare un'analoga crescita della domanda di trasporti, appare evidente che si assisterà ad una sempre più accentuata concentrazione di attività in pochi armamenti, capaci di offrire servizi globali a prezzi competitivi sfruttando le economie di scala permesse dalle nuove unità.

Di fronte alla concorrenza dei gruppi armatoriali di dimensioni mondiali, la Società, nel corso del 1995, ha consolidato gli accordi commerciali già avviati nel 1994, rafforzando la collaborazione con le più importanti compagnie di navigazione.

Per quanto riguarda le diverse aree di traffico in cui opera la Vostra Società, si segnala che nel 1995 il servizio Mediterraneo Estremo Oriente ha confermato l'andamento positivo del 1994 con un trend di crescita in linea con il mercato grazie, ma non solo, al boom delle esportazioni dal Mediterraneo. Infatti, nell'ultimo trimestre del-

l'esercizio il Giappone ha recuperato consistenti quote di mercato e, contemporaneamente, si è rafforzata la nostra presenza nei traffici interporto tra il nord est ed il sud est asiatico e nel Mediterraneo orientale. Questo servizio, che è gestito nell'ambito dell'accordo "MEDWAY" insieme alla compagnia taiwanese Evergreen, ha consolidato la frequenza settimanale ed ha utilizzato 15 navi di capacità variabile tra i 2.800 e i 3.000 TEU. Di queste, 12 sono conferite dal partner taiwanese e 3 dalla Vostra Società: Nuova Trieste, Nuova Genova e Nuova Lloydiana.

Sempre nell'ambito dell'accordo con l'Evergreen, a fine dicembre '94, è stato avviato, in collaborazione con la consorella Italia di Navigazione, un nuovo servizio denominato ASIAPAC, estendendo il MEDWAY alla costa occidentale del Nord America. L'avvio di tale servizio ha permesso alla Vostra Società di inserirsi, seppur per quantitativi limitati, nel traffico in assoluto più importante del mondo.

Nel novembre 1995, la Società ha inoltre dato il via ad un nuovo servizio denominato NEUWAY che collega, utilizzando spazio-stiva a bordo delle full-container "giromondo" di Evergreen, l'Estremo Oriente agli scali del Nord Europa. L'avvio di questo nuovo servizio riconferma tra l'altro l'obiettivo che la Società si è recentemente prefisso di estendere la sua presenza commerciale anche all'area nord europea.

La direttrice di traffico Europa-Australia/Nuova Zelanda ha continuato ad essere servita nell'ambito dell'accordo con P&OCL e Contship ed ha visto consolidare la nostra presenza in tale mercato.

L'accordo prevede due servizi integrati, uno dedicato al Nord Europa ed uno dedicato al Mediterraneo. Entrambi coprono sia l'Australia che la Nuova Zelanda. Il servizio viene espletato con una flotta di 18 navi (12 da/per il Nord Europa e 6 da/per il Mediterraneo), che garantiscono frequenze settimanali da/per il Nord Europa e l'Italia e quindicinali dagli altri porti del Mediterraneo.

Per quanto riguarda il servizio Australia/Sud Est Asiatico (ASA) è stato mantenuto l'assetto a quattro navi con frequenza settimanale. Il Lloyd Triestino conferisce una nave da 1.000 TEU reperita sul mercato del noleggio.

Sono rimasti invariati gli itinerari offerti da questo servizio che continua a scalare Singapore, Sydney, Melbourne e Brisbane (quest'ultima ogni secondo viaggio). Nel corso del 1995 è continuata la crescita del trasportato della Società in tale area che è stata superiore del 23% rispetto al 1994.

Nel settore africano, il 1995 è stato caratterizzato da una situazione politica ed economica ancora difficile.

In particolare, per quanto riguarda il Sud Africa resta latente l'incertezza di una situazione politica e sociale in evoluzione, anche se l'attuale governo sembra, per il momento, capace di tenere il Paese sotto controllo.

Il 1995 è stato purtroppo caratterizzato da un calo delle esportazioni dal Sud Africa, mentre è aumentato il trasportato da/per l'Africa occidentale che ha registrato un incremento superiore al 16%.

Tale aumento è certamente dovuto al miglioramento della nostra quota nel Mediterraneo ma anche, e soprattutto, all'acquisizione di nuovi traffici dal Sud Africa all'Africa occidentale e viceversa nonché all'avvio di nuovi carichi dall'Estremo Oriente al West Africa via Durban. I noli, sebbene ancora depressi, lasciano tuttavia intravedere cenni di ripresa.

L'accordo con il partner Safinarine si è dimostrato solido e costruttivo. Il servizio Mediterraneo - Sud Africa, che ha frequenza quindicinale, ha continuato ad essere svolto con 4 navi di cui 2, la Nuova Africa e la Nuova Europa, conferite dal Lloyd Triestino.

L'attività commerciale di marketing continua a essere espletata in conto mandato

nelle rispettive aree di competenza (Lloyd Triestino per il Mediterraneo e Safmarine per il Sud Africa).

L'utilizzo della stiva delle navi è riservato per 2/3 al traffico Mediterraneo/Sud Africa e viceversa mentre il rimanente terzo è utilizzato dalla Società per il carico destinato all'Africa occidentale (via Abidjan).

Sebbene i volumi nel '95 siano stati contenuti, il Lloyd Triestino ha ripreso i trasporti regolari da e per l'Africa orientale via Durban, il cui andamento è in ripresa.

Per quanto riguarda la direttrice Europa/India-Pakistan-Golfo Arabico, il Lloyd Triestino ha continuato ad operare con frequenza settimanale da/per il Nord Europa attraverso noleggio di slots sulle 8 navi da circa 1.600 TEU conferite dalla Contship e dalla CMB-T mentre il servizio da/per il Mediterraneo è stato espletato tramite un accordo di slot charter con la Croatia Line, utilizzando 5 navi da circa 2.000 TEU. Nel novembre '95 la flotta impiegata è stata ridotta a 4 unità.

Sia il servizio Nord Europa/IPAG che il servizio Mediterraneo/IPAG hanno nel complesso registrato nel corso del 1995 un'importante crescita del trasportato. Purtroppo, verso la fine del '95, il servizio Mediterraneo/IPAG è stato fortemente ridimensionato dalla Croatia Line in termini di capacità di stiva, condizionando l'attività commerciale della Società, per cui sono in corso di verifica soluzioni alternative tendenti a garantire quell'efficienza e quell'affidabilità che caratterizzano i servizi del Lloyd Triestino nelle altre aree di traffico e a rafforzare la positiva immagine commerciale costruita con lunghi anni di presenza nell'area in esame.

FLOTTA ED ALTRE IMMOBILIZZAZIONI

Nel trascorso esercizio la flotta sociale non ha subito variazioni ed è composta da:

	Stazza lorda (tonn.)	Portata lorda (tonn.)	Velocità (nodi/h)	Capacità in teu	Anno costruz.
NAVI SOCIALI					
M/n Nuova Genova	38.100	35.500	21,5	3.000	1993
M/n Nuova Trieste	38.100	35.500	21,5	3.000	1993
M/n Nuova Lloydiana	35.629	34.074	20,5	2.700	1989
M/n Nuova Africa	23.689	27.730	16,5	1.500	1989
M/n Nuova Europa	23.689	27.730	16,5	1.500	1990
TOTALE (tonn.)	159.207				

La Società ha continuato a noleggiare a scafo nudo dalla società Almare di Genova le due portacontainer "Genova" e "Trieste". Queste unità sono state riacquisite in proprietà, come più avanti citato, a far data dal 1° gennaio 1996.

I containers di proprietà al 31 dicembre 1995 sono risultati in n. 17.042.