

Come già anticipato nella relazione sulla gestione dello scorso esercizio, si sono di fatto concretizzati alcuni fattori critici, quali:

- una sempre crescente concentrazione degli operatori in grandi alleanze che coprono attualmente circa il 70% dell'offerta di stiva a livello mondiale; tali alleanze sono caratterizzate dall'ampiezza della copertura geografica dei servizi offerti, da un elevato grado di integrazione a livello intermodale e da una lunga durata (in media 5/7 anni), anche in considerazione degli investimenti effettuati in termini di assetto nautico;
- l'immissione di nuovo naviglio di grandi dimensioni.

Sia la formazione di alleanze cosiddette "globali" che la ricerca di economie di scala attraverso l'utilizzo di unità di sempre maggiore capacità hanno portato ad un'eccessiva offerta di stiva che, a sua volta, ha generato una spinta al ribasso dei noli poiché gli operatori hanno cercato di aumentare le proprie quote di mercato. In questo contesto altamente competitivo le imprese di dimensioni marginali si sono trovate in una situazione di significativa debolezza.

Si prevede che il livello dei noli si manterrà depresso ancora nel 1997, anche se in maniera meno accentuata rispetto al 1996.

Per quanto riguarda l'attività della Vostra Società, sono state rafforzate le collaborazioni già in atto e in alcune aree si è proceduto a importanti processi di riassetto e ristrutturazione dei servizi, che hanno interessato, in particolare, la linea Mediterraneo/Golfo Arabico-India-Pakistan e la linea Nord Europa/Estremo Oriente - come verrà più avanti analizzato nel dettaglio.

Il servizio Mediterraneo/Estremo Oriente, che ha rappresentato circa il 45% del traffico totale della Vostra Società, ha continuato a essere gestito nell'ambito dell'accordo "MEDWAY" insieme alla compagnia taiwanese Evergreen. L'attività è continuata con frequenza settimanale e tramite l'utilizzo di 15 navi da 2.800/3.000 TEU, di cui 3, Nuova Genova, Nuova Trieste e Nuova Lloydiana, conferite dalla Vostra Società.

In questa area la maggiore offerta di stiva è stata accompagnata da una leggera contrazione dell'offerta di carico (specialmente dall'Italia a causa delle ridotte esportazioni). Inoltre vi è stata una forte accentuazione dei servizi via feeder da quasi tutti i porti sia tirrenici che adriatici.

Sempre nell'ambito dell'accordo con Evergreen, la Società, in collaborazione con la Consorella Italia di Navigazione, ha continuato ad operare il collegamento tra l'Estremo Oriente e la costa occidentale del Nord America - ASIAPAC. Nell'aprile '96 inoltre la Società ha rafforzato la sua presenza commerciale aumentando gli spazi disponibili.

Mentre i traffici westbound hanno registrato un aumento di circa il 9%, la tratta eastbound Estremo Oriente/USA-Canada ha subito una compressione del trasportato superiore all'8%.

Nel maggio 1996 la Società ha inoltre dato il via, sempre in collaborazione con Evergreen, ad un nuovo servizio denominato SEAWAY che collega il Nord Europa ed il Mediterraneo all'Estremo Oriente. Grazie all'interazione con i servizi MEDWAY e MEDIPAG, attraverso gli "hub ports" di Gioia Tauro nel Mediterraneo e di Singapore nel Sud Est Asiatico, vengono coperte altre aree quali il Sub Continente Indiano e l'Estremo Oriente, oltre ad Hong Kong. Il servizio ha operato con frequenza quattordicinale, tramite l'impiego di 5 navi da circa 1.800 TEU, di cui due sociali, Nuova Mediterranea e Nuova Nipponica. Nel corso del 1997 il servizio verrà potenziato con altre unità conferite dal partner Evergreen.

Il SEAWAY, oltre a permettere importanti sinergie con le altre linee in cui opera la Società, ha esteso la presenza commerciale del Lloyd Triestino a nuovi porti, ampliando quindi ulteriormente i servizi offerti alla clientela.

Per quanto riguarda la linea Europa/Australia-Nuova Zelanda, l'attività è stata svolta, come in passato, sulla base di un accordo di acquisto slot con P&OCL e Contship. L'accordo, si ricorda, prevede due servizi integrati, uno dedicato al Nord Europa ed uno dedicato al Mediterraneo. È stata impiegata una flotta di 18 navi (12 da/per il Nord Europa e 6 da/per il Mediterraneo) con frequenza settimanale da/per il Nord Europa e l'Italia e quindicinale da/per gli altri porti del Mediterraneo.

Per quanto riguarda il servizio Australia/Sud Est Asiatico (ASA), la favorevole congiuntura dell'economia australiana e dei principali paesi del Sud Est Asiatico ha reso quest'area di traffico particolarmente importante in termini di volumi.

L'assetto nautico del servizio è rimasto invariato a quattro navi da circa 1.000 TEU, di cui una, reperita sul mercato del noleggio, conferita dal Lloyd Triestino. La frequenza settimanale è stata confermata.

Relativamente ai traffici con il Sud Africa, la svalutazione del rand, unita al rafforzamento della lira nei confronti del dollaro, ha inciso negativamente sui volumi di traffico in esportazione sia dall'Italia che dagli altri paesi mediterranei, che hanno segnato un aumento minimo dell'1-2%. La Società è comunque riuscita a mantenere le proprie quote di mercato.

Il servizio - che impiega 4 navi, di cui due sociali Nuova Africa e Nuova Europa - ha subito alcune variazioni nell'itinerario: in particolare dal giugno '96, al posto di Pireo, è stato inserito lo scalo di Gioia Tauro, quale porto di trasbordo per l'Adriatico ed il Mediterraneo orientale; inoltre da agosto '96 le due unità sociali scalano su base mensile il porto di Luanda in Angola.

Come nell'esercizio precedente, l'utilizzo della stiva delle navi è stato riservato per 2/3 al traffico Mediterraneo/Sud Africa e viceversa mentre il rimanente terzo è stato utilizzato per il carico destinato all'Africa Occidentale (via Abidjan) e all'Africa Orientale (via Durban).

La Società ha continuato ad operare nella direttrice di traffico Nord Europa/Golfo Arabico-India-Pakistan attraverso il noleggio di slots sulle 8 navi da circa 1.600 TEU conferite dalla Contship e dalla CMB-T. Il servizio ha mantenuto la frequenza settimanale.

Per quanto riguarda i traffici dal Mediterraneo, come già anticipato nella relazione sulla gestione del precedente esercizio, al fine di fornire un servizio efficiente ed affidabile, la Società ha interrotto la collaborazione con la Croatia Line e nel maggio '96 ha iniziato un servizio indipendente, denominato MEDIPAG, con frequenza quattordicinale, tramite l'impiego di tre unità da circa 1.200 TEU, noleggiate a "time charter", tra cui - dal novembre '96 - la M/n Caboto della Consorella Italia di Navigazione. La Compagnia taiwanese Evergreen partecipa al servizio tramite acquisto di slots.

Il nuovo assetto del servizio ha permesso una proficua interazione con le navi già operative nei servizi MEDWAY e SEAWAY, rispettivamente via Trieste/Larnaca e Gioia Tauro, ampliando in tal modo l'area commerciale servita; inoltre il MEDIPAG ha rappresentato un ulteriore passo nel processo di razionalizzazione e modernizzazione dei servizi offerti, fornendo una risposta di qualità e di efficienza in un mercato in cui la Società è presente da oltre un secolo.

FLOTTA ED ALTRE IMMOBILIZZAZIONI

All'inizio del 1996 la Società ha proceduto all'acquisto dall'Almare di Navigazione di due navi portacontaineri "Genova" e "Trieste", ribattezzate rispettivamente "Nuova Mediterranea" e "Nuova Nipponica".

Si ricorda che tali unità erano fino ad allora utilizzate sulla base di un contratto di noleggio a "bare boat".

Le due motonavi Nuova Mediterranea e Nuova Nipponica, dopo un noleggio a "time charter" per alcuni mesi alla Canadian Maritime, sono state impiegate nel servizio SEAWAY.

La flotta sociale al 31.12.1996 risulta così composta:

NAVI SOCIALI	Stazza lorda (tonn.)	Portata lorda (tonn.)	Velocità (nodi/h)	Capacità in teu	Anno costruz.
M/n Nuova Genova	38.395	41.500	21,0	2.987	1993
M/n Nuova Trieste	38.395	41.700	21,0	2.987	1993
M/n Nuova Lloydiana	35.629	40.196	20,5	2.758	1989
M/n Nuova Mediterranea	30.824	31.364	19,2	1.939	1988
M/n Nuova Nipponica	30.824	31.364	19,2	1.939	1989
M/n Nuova Africa	23.689	26.636	17,5	1.555	1989
M/n Nuova Europa	23.689	26.636	17,5	1.555	1990
Totale	221.445	239.396		15.720	

La Società ha inoltre operato utilizzando 4 unità nolleggiate a "time charter":

- 3 unità (Nuova Asia, Nuova Adria e Nuova Ionia) sono state impiegate sulla linea MEDIPAG. Come già anticipato, dal 13.11.96 la Nuova Ionia è stata sostituita dalla M/n S. Caboto della Consorella Italia di Navigazione;
- 1 unità (Nuova Australia) è stata utilizzata nel servizio ASA.

I containers di proprietà al 31 dicembre 1996 sono 20.583.

Si segnala che nel corso del 1996 la Società ha proceduto all'acquisto di 3.500 nuove unità da 20' e 1.000 nuove unità da 40', al fine di rendere il parco contenitori di proprietà più adeguato ai maggiori volumi di traffico, riducendo contestualmente l'oneroso ricorso a noleggi.

PERSONALE

Nel corso del 1996 sono stati effettuati ulteriori prepensionamenti di personale dichiarato in esubero ed in possesso dei requisiti previsti dalla L. 856/86. In relazione alle disposizioni che estendevano sino al 31.12.1996 tale provvedimento, sono stati posti in prepensionamento 10 amministrativi e 18 marittimi.

L'incorporazione nel Lloyd Triestino della Sidermar Trasporti Costieri ha comportato l'inserimento nell'organico di personale amministrativo e navigante già facente parte della predetta Società (2 amministrativi e 25 marittimi). Peraltro, anche alcune unità di tale personale sono state interessate dal programma di prepensionamento avviato dalla Sidermar prima della fusione per incorporazione (2 amministrativi e 3 marittimi).

Nell'organico del personale amministrativo sono stati inseriti 3 marittimi che già esplicavano funzioni amministrative.

Per effetto di tali variazioni, l'organico della Società è risultato essere il seguente:

	31 dic. 1996	31 dic. 1995	Occupazione media 1996
Amministrativi (compresi Dirigenti)	126	135	132
Naviganti (compresi Turno Particolare)	224	231	228
Totale	350	366	360
Dipendenti locali esteri	81	75	78
Totale complessivo	431	441	438

Sul fronte del costo del lavoro, il cui incremento nel 1996 è stato pari al 7,1% rispetto al 1995, comprensivo anche della quota di seconda tranche di rinnovo dei contratti collettivi di lavoro, vanno segnalati i provvedimenti legislativi che, modificando sostanzialmente la misura degli sgravi degli oneri sociali nel Mezzogiorno e le aliquote contributive a carico del datore di lavoro, hanno comportato un sensibile appesantimento dei costi aziendali.

Per contro, i provvedimenti varati con la L. 647/96 - riguardante misure straordinarie in favore delle imprese armatoriali - consentono per l'anno in esame uno sgravio di circa L.mil. 2.400.

Va infine segnalato l'avvio delle trattative per la contrattazione integrativa aziendale.

Per quanto concerne la situazione sindacale, il 1996 non ha evidenziato particolari problematiche, eccetto la permanenza di una certa tensione legata alla mancata definizione del Piano di Riordino del Gruppo Finmare. Nel corso dell'anno gli scioperi si sono mantenuti ad un livello ridotto.

Si segnalano infine alcuni imbarchi di allievi ufficiali in contratto di formazione e lavoro con i benefici della legge 343/95.

ALTRE FATTISPECIE

Anche il presente bilancio, come quello dei due esercizi precedenti, è certificato dalla Società Coopers & Lybrand.

Nel corso del 1996 e sino ad oggi la Vostra Società non ha dovuto richiedere nuove fidejussioni. Sono state invece cancellate fidejussioni per L.mil. 81.670, a cui si aggiungono L.mil. 31.818 per la restituzione, nel febbraio '97, dell'ultima fidejussione a favore del Ministero dei Trasporti e della Navigazione.

A seguito del già citato acquisto dalla Almare della Nuova Mediterranea e Nuova Niponica, la Società si è accollata le ipoteche già iscritte sulle due motonavi.

SITUAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA

Alla fine del 1996 i mezzi propri della Società ammontavano a L.mil. 64.154, su cui hanno inciso significativamente i mezzi apportati dalla fusione per incorporazione della Sidermar Trasporti Costieri S.p.A. pari a L.mil. 50.149.

Pertanto il rapporto fra il patrimonio aziendale e il valore netto delle immobilizzazioni materiali è salito al 14,5%, pur rimanendo ancora insufficiente e lontano dai normali standard delle principali società di navigazione concorrenti e/o partner.

Va rilevato inoltre il miglioramento dell'incidenza degli oneri finanziari netti sui ricavi totali, attestata al 5,4%, contro il 7,7% del precedente esercizio.

Si riportano di seguito le tavole per l'analisi della Struttura Patrimoniale, dei Risultati Reddittuali ed il Rendiconto Finanziario, con il commento delle poste più significative.

STRUTTURA PATRIMONIALE

Il capitale netto investito ammonta a L.mil. 374.917, con una variazione in aumento di L.mil. 73.693, formato da Immobilizzazioni nette per L.mil. 476.542 (accresciute di L.mil. 49.505 quale saldo tra investimenti netti complessivi - navi, container, finanziari, ecc. - dell'esercizio di L.mil. 89.291, dedotti gli ammortamenti di competenza di L.mil. 39.719 e disinvestimenti netti per L.mil. 67).

Alle suddette si contrappone il saldo del Capitale d'esercizio per L.mil. -89.789 (le cui componenti sono variate con una riduzione netta di L.mil. 24.176) e il Fondo trattamento di fine rapporto per L.mil. 11.836, rimasto pressoché invariato.

Il Capitale investito risulta coperto con mezzi propri per L.mil. 64.154 (accresciutisi di L.mil. 48.767, quale saldo tra l'aumento netto da operazione di fusione di L.mil. 50.149 e la perdita dell'esercizio di L.mil. 1.382); con debiti a medio e lungo termine per L.mil. 281.614 (con un aumento di L.mil. 32.077) e con esposizione a breve per L.mil. 29.149, migliorata di L.mil. 7.151.

ANALISI REDDITUALE

I Ricavi complessivi ammontano a L.mil. 712.775, con una crescita di L.mil. 55.849, + 8,5 % sull'esercizio precedente, che aveva beneficiato dell'ultima annualità di contributi di avviamento per L.mil. 38.885.

L'incremento dei ricavi consegue dall'aumento del volume del trasportato sulle linee gestite, che sono stati però penalizzati da una generalizzata flessione dei noli cui si aggiunge l'incidenza negativa dell'apprezzamento della lira sulle valute straniere, specie nei confronti del dollaro.

Il Valore Aggiunto di L.mil. 78.673 risulta inferiore a quello dell'esercizio precedente per gli stessi suesposti motivi.

Anche il Margine operativo lordo di L.mil. 43.937 ed il Risultato operativo di L.mil. 2.171, hanno risentito di quanto precede.

Il Saldo oneri e proventi Finanziari è migliorato di L.mil. 16.484 attestandosi a L.mil. -12.771, per effetto da un lato dell'allineamento dei criteri di assorbimento dei contributi di credito navale (per L.mil. 10.700) come già accennato nella presente Relazione, cui si aggiunge il beneficio derivante dalla fusione per incorporazione della Sidermar Trasporti Costieri.

Il Saldo proventi ed oneri Straordinari si cifra in L.mil. 9.218; ricordiamo che nell'esercizio precedente il saldo era ammontato a L.mil. 19.480, di cui L.mil. 19.099 per indennizzo danni di guerra. Conseguentemente, il Risultato economico chiude con una perdita di L.mil. 1.382 a fronte di un utile del 1995 di L.mil. 10.862.

RENDICONTO FINANZIARIO

Il Flusso monetario dell'esercizio registra una variazione positiva di L.mil. 7.151.

Il Flusso monetario di attività dell'esercizio, comprendenti tra le altre il risultato economico, gli ammortamenti, la variazioni del capitale circolante, salda con un flusso finanziario positivo di L.mil. 2.739.

Il saldo invece tra investimenti per l'acquisizione delle due navi dalla Almare SpA nonchè per l'acquisto di 4.500 contenitori, e disinvestimenti effettuati, comporta un fabbisogno di L.mil. 87.918.

Tale fabbisogno è stato fronteggiato con l'acquisizione di nuovi finanziamenti netti per L.mil. 32.076 (finanziamento collegato all'acquisizione delle due navi dall'Almare per L.mil. 73.456, dedotti rimborsi di rate effettuati nell'esercizio per L.mil. 41.380), incassi di contributi in conto capitale per L.mil. 5.650 e l'effetto finanziario derivante dalla fusione con la Sidermar S.T.C. per L.mil. 57.264.

RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, CONTROLLANTI E IMPRESE SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DI QUESTE ULTIME

Le imprese controllate sono:

- a Italmar S.r.l., agente generale per l'Italia, che ha ulteriormente consolidato la propria posizione sul mercato in termini di volumi di traffico, con positivi risultati economici;
- b Interlogistica S.p.A., che gestisce il parco containers per conto della Vostra Società e delle consorelle Italia di Navigazione ed Adriatica di Navigazione, registrando miglioramenti in termini di efficienza e costi.
Inoltre, la Società gestisce, sempre su mandato, i trasporti terrestri sul territorio nazionale con particolare riguardo al trasporto combinato ferrovia/strada;
- c Lloyd Triestino Overseas di Hong Kong, con attività di agenzamento;
- d Italian General Shipping Ltd. di Londra, di cui la Vostra Società detiene il 70%, che svolge attività di agenzamento.

Rapporti di agenzamento intercorrono anche con le collegate Lloyd Triestino Pte di Singapore, Lloyd Triestino Pacific Ltd. di Hong Kong e Witty S.A. di Barcellona.

I rapporti con la controllante Finmare hanno riguardato essenzialmente attività di natura finanziaria.

Con le consorelle Italia SpA, Adriatica SpA, Tirrenia SpA i rapporti hanno riguardato, nell'ordine, la gestione in joint venture del servizio Asiapac, l'interscambio di contenitori e il già citato noleggio a "time charter" della M/n S. Caboto; noleggi di attrezzature; cessioni di personale marittimo in esubero della Società.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Nella relazione al bilancio dell'esercizio 1995 avevamo menzionato che, stante i disposti della legge 204/95, la Vostra Società avrebbe beneficiato nel corso del 1996 di un rilevante aumento di capitale. Purtroppo, la prevista operazione di ricapitalizzazione non ha avuto luogo. L'iter necessario per ottenere l'approvazione da parte delle competenti autorità della Unione Europea dovrebbe comunque essere ormai in fase conclusiva, per cui si può ragionevolmente ipotizzare che l'auspicata capitalizzazione sarà finalizzata nei primi mesi del 1997.

L'attuale evoluzione del mercato fa prevedere anche per il 1997 un andamento dei noli ancora depresso, i cui effetti potranno essere in buona parte neutralizzati dal rafforzamento registrato dal dollaro nei confronti della nostra valuta, qualora la tendenza di questi primi mesi dell'anno fosse confermata per l'intero esercizio.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

In attuazione degli accordi sindacali del 27.3.1996 e 26.9.1996, a far data dal 1° gennaio 1997, il personale delle Società Italmar e Interlogistica è passato al Lloyd Triestino ed all'Italia di Navigazione, pro-quota in ragione delle linee di traffico gestito. Detto personale, pari a 63 unità provenienti dall'Italmar e 25 unità dall'Interlogistica, ha continuato ad essere impiegato nelle rispettive Società di provenienza.

La Società, di concerto con la Capogruppo Finmare, ha perfezionato in data 7 marzo 1997 l'acquisizione di un mutuo a medio termine in eurolire con la COFIRI S.p.A.. Tale mutuo, a valere sulla M/n Nuova Genova, riguarda un importo di L.mil.di 80. È in avanzata fase di perfezionamento anche un ulteriore mutuo di circa L.mil.di 19 per la M/n Nuova Trieste, per il quale è previsto l'intervento contributivo sugli interessi da parte del Ministero del Tesoro, ai sensi della legge 5.4.85, n. 135.

Si è in attesa infine dell'emanazione di un provvedimento di legge per l'istituzione anche in Italia del Registro Internazionale, che consentirà agli operatori italiani - come già in atto negli altri Paesi europei - il riallineamento dei costi operativi per meglio fronteggiare la concorrenza internazionale.

AZIONI PROPRIE ED ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Vi informiamo che nel corso dell'esercizio 1996 non si è verificato il possesso nè di azioni proprie nè di azioni della Controllante e non si è proceduto nè ad acquisto nè ad alienazione di azioni del tipo sopraesposto.

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

SISTEMAZIONE DELLA PERDITA DI ESERCIZIO

Signori Azionisti,

il bilancio dell'esercizio 1996 - che sottoponiamo alla Vostra approvazione - chiude con una perdita di Lire 1.382.390.145.

Vi ricordiamo che in data 22 maggio 1996 in Assemblea Straordinaria totalitaria avete deliberato la fusione per incorporazione della Sidermar Trasporti Costieri S.p.A. di Genova e la susseguente destinazione del patrimonio dell'incorporata di Lire 50.149.636.651.

A seguito di tale deliberazione, nonché del risultato dell'esercizio 1996, la composizione del patrimonio netto della Vostra Società risulta come segue:

Capitale sociale, costituito da n. 19.269.835.000 azioni da Lire 1 (una) cadauna pari a	Lit.	19.269.835.000
Riserva legale	Lit.	683.571.089
Fondo riserva da fusione	Lit.	35.254.357.000
Riserva straordinaria	Lit.	10.319.405.276
Utili esercizi precedenti	Lit.	9.154.818
Perdita dell'esercizio	Lire	(1.382.390.145)
Patrimonio netto al 31.12.1996	Lit.	64.153.933.038

Vi proponiamo di coprire la perdita dell'esercizio 1996 di Lire 1.382.390.145 mediante utilizzo dei residuali utili degli esercizi precedenti per Lire 9.154.818 e per Lire 1.373.235.327 utilizzando la riserva straordinaria.

Signori Azionisti,

Vi ricordiamo che al 31.12.1996 è venuto a scadere il mandato del Collegio Sindacale della Vostra Società. Siete, quindi, chiamati a provvedere alla nomina del nuovo Collegio Sindacale per il triennio 1997/1999, fissandone i relativi emolumenti.

Vi ricordiamo, inoltre, che in relazione alla già citata incorporazione della Sidermar Trasporti Costieri S.p.A. siete chiamati a provvedere all'adeguamento al nuovo livello del capitale sociale dei compensi e degli emolumenti spettanti al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale.

Signori Azionisti,

Vi ricordiamo 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 dicembre 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 aprile 1996 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 aprile 1996, ammonta a L.mil. 166.

Vi invitiamo quindi a deliberare in merito.

Desideriamo infine esprimerVi un doveroso ringraziamento per la fiducia che in ogni occasione ci avete accordato, nonché per il fattivo e costante supporto sempre fornitoci nel corso del 1996.

Trieste, 7 marzo 1997

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

TAVOLA DI ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

L.mil.	31-12-1996	31-12-1995	Variazioni
A IMMOBILIZZAZIONI			
Immobilizzazioni immateriali	363	118	245
Immobilizzazioni materiali	441.549	395.932	45.617
Immobilizzazioni finanziarie	34.630	30.987	3.643
Totale	476.542	427.037	49.505
B CAPITALE DI ESERCIZIO			
Rimanenze di magazzino	22.055	21.819	236
Crediti commerciali	71.506	76.816	- 5.310
Altre attività	72.419	69.003	3.416
Debiti commerciali	-102.139	- 95.755	- 6.384
Fondi per rischi ed oneri	-124.684	-145.711	21.027
Altre passività	- 28.946	- 40.137	11.191
Totale	- 89.789	-113.965	24.176
C CAPITALE INVESTITO			
dedotte le passività di esercizio (A+B)	386.753	313.072	73.681
D TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	-11.836	-11.848	12
E CAPITALE INVESTITO			
dedotte le passività d'es. e il TFR (C-D)	374.917	301.224	73.693
Coperto da:			
F CAPITALE PROPRIO			
Capitale sociale versato	19.270	4.525	14.745
Riserve e risultati a nuovo	46.266		46.266
Utile (perdita) del periodo	-1.382	10.862	-12.244
Totale	64.154	15.387	48.767
G INDEBITAMENTO FINANZIARIO A M/L TERMINE	281.614	249.537	32.077
H INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE (disponibilità monetarie nette):			
• debiti finanziari a breve	32.634	41.024	- 8.390
• dispon. e crediti finanz. a breve	- 3.485	- 4.724	1.239
Totale	29.149	36.300	- 7.151
(G+H)	310.763	285.837	24.926
I Totale come in E (F+G+H)	374.917	301.224	73.693

TAVOLA PER L'ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI

L.mil.	31-12-96	31-12-95
A RICAVI	714.382	655.808
Variazioni rimanenze, prod. in corso di lav. lavori su ord., prodotti finiti e merci	-1.607	1.118
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		
B VALORE DELLA PRODUZIONE "TIPICA"	712.775	656.926
Consumi di materie e servizi esterni	- 634.102	- 560.076
C VALORE AGGIUNTO	78.673	96.850
Costo del lavoro	- 34.736	- 32.430
D MARGINE OPERATIVO LORDO	43.937	64.420
Ammortamenti	- 39.719	- 38.207
Altri stanziamenti rettificativi		- 377
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	- 7.585	- 5.239
Saldo proventi ed oneri diversi	5.538	40
E RISULTATO OPERATIVO	2.171	20.637
Proventi e oneri finanziari	-12.771	- 29.255
Rettifiche di valore di attività finanziarie		
F RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE IMPOSTE	-10.600	- 8.618
Proventi ed oneri straordinari	9.218	19.480
G RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	-1.382	10.862
Imposte sul reddito dell'esercizio		
H UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	-1.382	10.862

TAVOLA DI RENDICONTO FINANZIARIO

L.mil.	31.12.96	31.12.95
A DISPON. MONET. NETTE INIZIALI (Indeb. finanz. netto a breve iniziale)	- 36.300	-105.504
B FLUSSO MONETARIO DI ATTIVITÀ DI ESERCIZIO		
Utile (perdita) del periodo	-1.382	10.862
Ammortamenti	39.719	38.207
(Plus) o minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni (Rivalutazioni) o svalutazioni di immobilizzazioni	- 955	- 347
Variazioni del capitale di esercizio	- 33.641	45.454
Variazione netta del "TFR di lavoro subordinato"	-1.002	47
Totale	2.739	94.223
C FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO IN IMMOBILIZZAZIONI		
Investimenti in immobilizzazioni:		
• immateriali	- 364	
• materiali	- 85.283	-1.102
• finanziarie	- 9.550	-7.587
Prezzo di realizzo o valore di rimborso di immobilizz.	7.279	457
Totale	- 87.918	- 8.232
D FLUSSO MONETARIO DI ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO		
Nuovi finanziamenti	73.456	
Conferimenti dei soci		
Contributi in conto capitale	5.650	14.864
Rimborsi di finanziamenti	- 41.380	- 31.651
Rimborsi di capitale proprio		
Effetti derivanti dalla fusione	57.264	
Totale	94.990	-16.787
E DISTRIBUZIONE DI UTILI	- 2.660	
F FLUSSO MONETARIO DEL PERIODO (B+C+D+E)	7.151	69.204
G DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE FINALI (indeb. finanz. netto a breve finale) (A+F)	- 29.149	- 36.300

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

PAGINA BIANCA

Relazione del Collegio Sindacale al bilancio del Lloyd Triestino di Navigazione S.p.A. chiuso al 31 dicembre 1996

Signori Azionisti,

il bilancio al 31 dicembre 1996, che viene sottoposto alla Vostra approvazione, presenta, in sintesi, i seguenti dati:

STATO PATRIMONIALE

Attività		Lire 664.757.856.264
Debiti, ratei e risconti passivi	Lire 445.333.030.567	
Fondi per rischi ed oneri e T.F.R.	Lire 155.270.892.659	
Capitale sociale e riserve	Lire 65.536.323.183	Lire 666.140.246.409
Perdita dell'esercizio	.	Lire 1.382.390.145

I conti d'ordine espongono un totale di L. 407.044.238.136.

Il risultato d'esercizio trova dimostrazione e conferma nel seguente:

CONTO ECONOMICO

Valori della produzione	Lire 726.834.019.775
Costi della produzione, oneri finanziari netti ed altri	Lire 728.216.409.920
Perdita dell'esercizio	Lire 1.382.390.145

Nel 1996, a seguito della fusione per incorporazione della Sidermar Trasporti Costieri nella Vostra Società, si è determinata una ricapitalizzazione di L.mil.di 50,1.

In particolare, l'Assemblea Straordinaria del 22 maggio 1996 ha deliberato di destinare tale importo per L.mil.di 14,8 ad aumento del capitale sociale e per L.mil.di 35,3 al "Fondo riserva da fusione".

Il risultato di esercizio comprende contributi alla gestione ex art. 11 della legge 234/89 e legge 647/96. Nel 1996 sono cessati i contributi relativi alle leggi 856/86 e 383/90.

Il Bilancio è stato redatto in conformità alle prescrizioni del Codice Civile e del D.Lgs. 9 aprile 1991, n. 127.

Dal bilancio, ed in particolare dalla Nota integrativa che ne costituisce parte integrante, risultano tutti i dettagli e le informazioni necessarie per una completa conoscenza dei fatti di gestione e della loro incidenza sul risultato dell'esercizio e sul patrimonio della Vostra Società, nonché le prescritte indicazioni sui criteri di valutazione adottati.

In tale documento viene altresì evidenziato il mutato criterio di contabilizzazione dei contributi di credito navale e degli ammortamenti delle navi, da porre in correlazione alla sopracitata cessazione dei contributi di cui alla legge 856/86.

Non riteniamo necessario formulare altre particolari osservazioni o commenti oltre a quelli esposti nella Nota integrativa e nella Relazione sulla gestione prevista dall'art. 2428 C.C.

Da parte nostra Vi assicuriamo che il bilancio sottoposto alla Vostra approvazione corrisponde alle risultanze delle scritture contabili e che la valutazione degli elementi dell'attivo e del passivo è stata effettuata in conformità ai criteri dell'art. 2426 C.C..

Vi diamo atto inoltre che i costi di ampliamento sostenuti in relazione all'incorporazione della Sidermar Trasporti Costieri sono stati iscritti con il consenso del Collegio.

Tenuto conto di quanto sopra nonché delle risultanze degli accertamenti eseguiti dal Collegio in osservanza del disposto dell'art. 2403 del Codice Civile, esprimiamo parere favorevole all'approvazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 1996 così come propostoVi dal Consiglio di Amministrazione della Vostra Società.

Il Collegio concorda sulla proposta del Consiglio di Amministrazione circa la copertura della perdita dell'esercizio.

Vi ricordiamo che con l'esercizio 1996 è venuto a scadere il nostro mandato, per cui siete chiamati a provvedere alla nomina del nuovo Collegio Sindacale per il triennio 1997/1999.

Trieste, 20 marzo 1997

IL COLLEGIO SINDACALE