

Estratto delle deliberazioni assunte dall'Assemblea Straordinaria degli Azionisti nella seduta del 15 aprile 1997

ORDINE DEL GIORNO N. 1

L'Assemblea Straordinaria degli azionisti del Lloyd Triestino di Navigazione S.p.A. di Trieste,

- udita la Relazione del Consiglio di Amministrazione in merito alle proposte di modifica degli artt. 5 e 28, primo comma, dello Statuto Sociale,
delibera
- di modificare come segue l'art. 5 dello Statuto Sociale:
"Il capitale sociale è di Lire 19.269.835.000 (diciannovemiliardiduecentosessantanovemilionioctocentotrentacinquemila) rappresentato da n. 19.269.835.000 (diciannovemiliardiduecentosessantanovemilionioctocentotrentacinquemila) azioni del valore nominale di Lire 1 (una) ciascuna"
- di modificare come segue l'art. 28, primo comma, dello Statuto Sociale:
"Il Collegio Sindacale si compone di cinque membri effettivi e di due supplenti".

ORDINE DEL GIORNO N. 2

L'Assemblea Straordinaria degli azionisti del Lloyd Triestino di Navigazione S.p.A. di Trieste,

- preso atto del rinvio operato, precedentemente, dall'Assemblea ordinaria in merito alla nomina del Collegio Sindacale per il nuovo triennio di carica,
- ringrazia per l'opera svolta il Collegio Sindacale in scadenza e

delibera

- di nominare il Collegio Sindacale per il triennio 1997/1999, nella persona dei Signori:

ENZO DE MARCHIS	Presidente
VERA CIMMINO	Sindaco Effettivo
ANNA MARIA ONNIS CANFORA	Sindaco Effettivo
MAURO MOGETTA	Sindaco Effettivo
LORENZO MURRALI	Sindaco Effettivo
ANGELO LEREDE	Sindaco Supplente
EUGENIO LAGOMARSINO	Sindaco Supplente

- di confermare gli emolumenti spettanti al Collegio Sindacale come segue:
Lit. 11.250.000 al Presidente
Lit. 7.500.000 a ciascun Sindaco Effettivo
- di confermare l'attribuzione di un gettone di presenza di Lit. 50.000 in relazione al numero di effettive presenze di ciascun componente il Collegio Sindacale alle riunioni del Consiglio di Amministrazione della Società.

ORDINE DEL GIORNO N. 3

L'Assemblea Straordinaria degli azionisti del Lloyd Triestino di Navigazione S.p.A. di Trieste,

- udite le Relazioni del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale

delibera

- di aumentare il capitale sociale da Lit. 19.269.835.000 a Lit. 55.000.000.000, gratuitamente, mediante l'utilizzo totale del Fondo riserva da fusione di Lit. 35.254.357.000 ed utilizzo della Riserva straordinaria fino a concorrenza dell'importo di Lit. 475.808.000, con emissione di n. 35.730.165.000 azioni del valore nominale da Lire 1 cadauna;
- di raggruppare le azioni sociali in ragione di una nuova azione del valore nominale di Lire 100.000 per ogni 100.000 azioni del valore nominale di Lire 1 possedute;
- di modificare, conseguentemente, l'art. 5 dello Statuto Sociale come segue:
"Il capitale sociale è di Lire 55.000.000.000 (cinquantacinquemiliardi) rappresentato da n. 550.000 (cinquecentocinquantamila) azioni del valore nominale di Lire 100.000 (centomila) ciascuna";
- di dare mandato al Presidente del Consiglio di Amministrazione affinché provveda a compiere tutto quanto occorra per l'esecuzione delle delibere sopra assunte.

Conseguentemente, il Patrimonio netto della Società risulta così costituito:

CAPITALE SOCIALE	Lire	55.000.000.000
RISERVA LEGALE	Lire	683.571.089
RISERVA STRAORDINARIA	Lire	8.470.361.949

LLOYD TRIESTINO 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,

nel commentare l'andamento della gestione nel corso dell'esercizio 1997 dobbiamo innanzitutto evidenziare che la Vostra Società ha operato in un contesto estremamente critico: tale esercizio è stato fra i più difficili degli ultimi anni.

Le difficoltà di mercato, già riscontrate nel precedente esercizio, si sono ulteriormente accentuate: l'entrata in servizio di navi di grandi dimensioni e la forte concentrazione degli operatori del settore hanno aggravato l'eccesso di offerta di stiva con conseguente ulteriore insostenibile spinta al ribasso dei noli. Su tale situazione ha inciso pesantemente la crisi economico/finanziaria che ha colpito alcuni paesi asiatici.

La Società ha cercato di far fronte a queste avverse condizioni attraverso il rafforzamento delle collaborazioni già in atto, la rinegoziazione dei costi di slot con i partner e delle tariffe di terminal, la modifica dell'assetto nautico di alcuni servizi. Si è inoltre cercato di contenere, ove possibile, ogni incremento dei costi di struttura della rete agenziale.

Il trasportato è passato dai 272.965 TEU del 1996 ai 334.573 TEU del 1997, segnando un incremento di 61.608 TEU pari al 22,6%.

I ricavi delle vendite e delle prestazioni sono ammontati a L.mil. 776.312 contro L.mil. 707.790 dell'esercizio precedente, con un aumento percentuale del 9,7%.

L'esercizio 1997 si è chiuso con un risultato negativo di L.mil. 45.497 nonostante l'apporto significativo di partite straordinarie come meglio specificato successivamente.

Il peggioramento rispetto all'esercizio precedente, che aveva registrato una perdita di L.mil. 1.382, è da ricollegare al quadro generale sopra sintetizzato che ha anzitutto causato un'ulteriore pesante flessione dei noli, interessando praticamente tutte le linee servite dalla Società e, in particolare, i servizi che collegano le grandi direttrici di traffico, ove da sempre la concorrenza è più agguerrita, quali Europa/Estremo Oriente e Mediterraneo/Golfo Arabico- India-Pakistan. Inoltre, nell'ultimo trimestre del 1997 si è avuto anche un forte calo del trasportato, specie sulle direttrici del Sud-est asiatico, che ha gravemente compromesso la redditività di alcuni servizi.

A ciò si è aggiunto un ancora maggiore sbilanciamento dei traffici import-export con i paesi asiatici a seguito della citata crisi finanziaria che ha colpito l'area e che ha comportato maggiori spese di trasporto e di terminal per il riposizionamento dei contenitori vuoti.

Tali fattori critici hanno completamente annullato i benefici derivanti dalla favorevole parità di cambio Lira/Dollaro, peraltro già attenuati dallo stanziamento al Fondo oscillazione cambi, resosi necessario per bilanciare l'incremento della valuta statunitense relativamente al mutuo, stipulato nel 1992 da Finmare con la Banca di Roma, volturato alla Società nel 1996 a fronte dell'acquisizione delle M/n Nuova Nipponica e Nuova Mediterranea.

Preme inoltre evidenziare che la prolungata attesa dell'avvio del processo di privatizzazione ha continuato a condizionare la ricerca e lo sviluppo di strategie di medio-lungo termine, tanto sotto il profilo dell'azione commerciale, quanto sotto quello degli assetti nautici e della struttura dei servizi.

Si ricorda che solo nel luglio scorso si è conclusa positivamente la procedura di infrazione aperta a metà del '94 dall'Unione Europea nei confronti del Governo Italiano in merito a quanto disposto dalla legge 204/95 che prevede la ricapitalizzazione delle due Società di linea del Gruppo Finmare finalizzata alla loro privatizzazione.

Tale operazione di ricapitalizzazione, che ha comportato per il Lloyd Triestino un apporto di L.m.di 48,9, è stata perfezionata con valuta 11 dicembre 1997 a seguito dell'approvazione, il 25 settembre '97, da parte del CIPE del Piano di riordino del Gruppo Finmare - limitatamente al solo settore della linea - e la successiva emanazione del Decreto interministeriale di approvazione dello stesso il 4 novembre 1997.

La delibera del CIPE ed il conseguente intervento di ricapitalizzazione, oltre ad attenuare - almeno in parte - le difficoltà derivanti dalla sottocapitalizzazione della Società, hanno consentito il concreto avvio dell'iter di privatizzazione.

Alla fine del 1997 sono stati infatti completati gli adempimenti previsti dalla vigente normativa, quali la determinazione dei criteri e delle modalità di privatizzazione ai sensi della legge 474/94 ed è stato ottenuto il parere delle competenti Commissioni parlamentari del piano industriale secondo il disposto della legge 662/96.

La procedura di cessione della Società e delle sue controllate e collegate è stata ufficialmente avviata in data 30 dicembre 1997 con la pubblicazione del bando di gara internazionale, ed è attualmente in corso.

IL MERCATO DI RIFERIMENTO

Nel corso del 1997 l'economia mondiale nel suo complesso, nonostante le forti perturbazioni sui mercati finanziari asiatici, ha continuato a mostrare un trend positivo. Il tasso di incremento medio del prodotto interno lordo è stato pari, secondo gli analisti di Standard&Poor's/DRI, al 3,1% (stesso valore del 1996). Tale crescita è stata condizionata solo in parte dalla crisi asiatica: in particolare, l'espansione dei paesi industrializzati si è confermata sostenuta e non inflazionistica.

I paesi anglosassoni hanno infatti continuato a crescere a ritmi elevati, in particolare Stati Uniti e Regno Unito, grazie soprattutto al forte dinamismo della domanda interna.

La maggior parte dei paesi europei, a sua volta, avvantaggiandosi dei recuperi di competitività, derivanti dall'apprezzamento del dollaro, sul fronte delle esportazioni, ha registrato una netta schiarita nell'andamento congiunturale.

Tuttavia, proprio in quei mercati asiatici ove il Lloyd Triestino opera con le sue navi, si è registrata nel secondo semestre '97 una drastica caduta delle importazioni dall'Europa e dagli Stati Uniti.

In effetti, la crisi finanziaria manifestatasi nel secondo semestre dell'anno ha messo chiaramente in luce gli squilibri e la fragilità dei sistemi bancari di quei paesi, con pesanti ripercussioni sull'economia reale.

Anche il Giappone, paese, tra quelli industrializzati, più esposto alle ripercussioni

della crisi del Sud-est asiatico, ha consuntivato una prestazione poco soddisfacente e, nelle attese, risulterà negativamente influenzato dalla situazione del sistema finanziario nazionale e dalle difficoltà politiche ad esso collegate.

In America latina, le politiche di stabilizzazione e le riforme avviate dopo la crisi messicana sono sfociate in risultati particolarmente promettenti.

Analogamente, si sono rafforzate le economie del Nord Africa e del Medio Oriente, grazie a sostanziali riforme strutturali che hanno favorito un progressivo ridimensionamento delle tensioni inflazionistiche.

Nei paesi dell'Europa centro-orientale, globalmente considerati, il 1997 ha rappresentato un anno di svolta, con un tasso di crescita finalmente positivo, in virtù soprattutto della ripresa dell'economia russa.

Nel 1997 il commercio mondiale ha fatto registrare complessivamente un incremento del 9,2%, di circa tre punti percentuali superiore rispetto all'anno precedente (+6,3%). L'accelerazione è stata particolarmente marcata nell'ambito dei paesi OCSE e, all'interno di questi, negli Stati Uniti. La tendenza nel medio periodo rimane improntata al dinamismo, pur se il ritmo dovrebbe decelerare al di sotto del 7%.

Per quanto riguarda l'Italia, il 1996 si era concluso con un forte rallentamento della 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, mentre l'occupazione ed il livello del debito pubblico rimangono i punti più critici dell'economia italiana.

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

Le previsioni più autorevoli sulla futura evoluzione economica mondiale sono improntate ad un certo ottimismo, anche se la recente crisi che ha colpito i Paesi del Sud Est asiatico potrebbe condizionare le economie occidentali, peraltro impegnate a porre in atto le più opportune misure per risanare tali situazioni.

Il quadro competitivo dei traffici di linea è risultato sempre più difficile a causa dell'elevatissima competizione.

La sempre maggiore ricerca di economie di scala ha portato ad una crescente concentrazione del settore in quanto gli operatori, dopo una prima fase caratterizzata dalla creazione di "mega accordi" di collaborazione interarmatoriale, hanno intrapreso la strada dei riassetti aziendali, conseguiti sia tramite fusioni societarie sia attraverso operazioni di acquisizione di altre Società.

Tra gli obiettivi di questo processo si evidenzia soprattutto, oltre al rafforzamento patrimoniale/finanziario (peraltro necessario per far fronte ai sempre più massicci investimenti) la riduzione dei costi, perseguita non più solo attraverso la riorganizzazione dei servizi (i cui margini di efficacia, in termini di risparmi stanno peraltro assottigliandosi) ma anche tramite la ristrutturazione delle aziende coinvolte.

Si è inoltre ulteriormente accentuata la tendenza a competere sull'offerta alla clientela di servizi sempre più "globali" (in termini sia di copertura geografica, sia di fornitura di servizi accessori a quello di trasporto in senso stretto), dall'altro, sul prezzo del servizio stesso.

Ciò ha portato gli stessi operatori a porre una particolare enfasi sulle economie di scala, conseguibili, oltre che tramite la riorganizzazione delle strutture aziendali, aumentando la capacità dei mezzi nautici impiegati.

In questo contesto, si è andato quindi sempre più affermando il cosiddetto fenomeno del "gigantismo navale" che, comportando un consistente aumento dell'offerta di stiva, ha esercitato forti pressioni sull'andamento delle rate di nolo.

Malgrado gli sforzi messi in atto dalle compagnie aderenti alle principali conferenze per fermare la tendenza al ribasso, su alcune linee di traffico si sono addirittura registrate riduzioni superiori al 20%, anche perché uno dei principali obiettivi dei grandi operatori è stato quello di mantenere le quote di mercato.

La massiccia entrata in servizio di navi di grandissime dimensioni ha continuato inoltre ad avere ripercussioni sul sistema portuale internazionale e sulla stessa struttura organizzativa dei servizi marittimi: poche toccate in "hub ports" adeguatamente attrezzati ed incremento dei servizi-satellite su cui si stanno trasferendo le navi di dimensioni medio-grandi tradizionalmente impiegate nei servizi principali.

In tale quadro, le attuali previsioni degli analisti per quanto riguarda l'andamento del mercato nei prossimi anni sono improntate ad una estrema prudenza, anche in considerazione della notevole complessità e rapidità dei fenomeni in atto.

Quello che, in ogni caso, è evidente è che il crescente grado di concentrazione del settore rende sempre più critica la dimensione minima di impresa necessaria non solo per operare con sufficiente profittabilità ma addirittura per rimanere sul mercato, tenuto anche conto del sempre maggiore interessamento dei grandi gruppi ai cosiddetti "mercati di nicchia".

Di conseguenza si viene a determinare un chiaro processo di "marginalizzazione" per le imprese che non dispongono delle risorse e dei mezzi necessari per crescere con la stessa rapidità della concorrenza.

ANALISI DELL'ATTIVITÀ COMMERCIALE

Per quanto riguarda l'attività della Vostra Società, si evidenzia quanto segue:

LINEA MEDITERRANEO / ESTREMO ORIENTE

La Società ha continuato a servire questa rotta attraverso un accordo di "joint service" con Evergreen, denominato "Medway". Il servizio, che ha frequenza settimanale, utilizza 15 navi, di cui tre di proprietà del Lloyd Triestino (Nuova Genova, Nuova Trieste e Nuova Lloydiana).

Alla fine del 1997 il partner Evergreen ha iniziato a sostituire progressivamente le sue 12 navi da 2.800/3.000 TEU con unità di maggiori dimensioni. Entro il 1998 la flotta impiegata nel servizio sarà costituita da 11 navi di proprietà Evergreen e tre sociali.

LINEA NORD EUROPA / SUD EST ASIATICO - ESTREMO / ORIENTE

Il servizio, denominato "Seaway", fino al dicembre 1997 è stato realizzato con frequenza quattordicinale impiegando 5 navi, di cui tre di Evergreen e due della Società (Nuova Mediterranea e Nuova Nipponica). A fine 1997 è iniziato l'up-grading della flotta con l'uscita dal servizio delle due motonavi sociali. Entro maggio '98 verranno impiegate 10 unità da circa 2.800 TEU conferite dal partner Evergreen al fine di garantire una frequenza settimanale.

LINEA ESTREMO ORIENTE / COSTA NORD OCCIDENTALE AMERICANA

La linea, che collega la costa pacifica nordamericana con l'Estremo Oriente, è stata svolta in "joint" al 50% con la Consorella Italia di Navigazione attraverso il noleggio di slots sulle 15 navi del servizio transpacifico di Evergreen (Pacway).

LINEA NORD EUROPA - MEDITERRANEO / AUSTRALIA - NUOVA ZELANDA

Come nel precedente esercizio, la Società ha noleggiato slots da P&OCL. Sulla rotta sono operanti 12 navi con partenze settimanali dal Nord Europa e 6 navi con partenze quindicinali dal Mediterraneo.

LINEA AUSTRALIA / SUD EST ASIA

Il Lloyd Triestino ha continuato a servire questa rotta in collaborazione con Regional Container Lines e Hanjin. Il servizio, denominato "ASA", viene svolto con quattro navi e garantisce partenze settimanali. Ogni partner conferisce una unità - che nel caso di Lloyd è un'unità noleggiata a time-charter (Nuova Australia). La quarta nave viene noleggiata in conto comune.

LINEA MEDITERRANEO / AFRICA

Nel corso del 1997 il servizio è continuato nell'ambito dell'accordo di "slot charter" con Safmarine, attraverso l'impiego di due unità da parte di ciascun partner (per il Lloyd, Nuova Africa e Nuova Europa). L'attuale configurazione del servizio è in fase di ristrutturazione con l'obiettivo di raggiungere una frequenza settimanale.

LINEA EUROPA / GOLFO ARABICO - INDIA - PAKISTAN

I collegamenti con l'area in questione hanno continuato ad essere svolti dal Nord Europa attraverso il noleggio di spazi stiva su unità di Contship Container Line.

Per quanto riguarda il Mediterraneo, la Società opera su questa linea dal maggio 1996 con un nuovo servizio indipendente denominato "Medipag". Dal novembre '97 la nuova configurazione operativa prevede l'utilizzo di tre unità da 1.900 TEU, ovvero due navi di proprietà (Nuova Mediterranea e Nuova Nipponica, uscite dal servizio Seaway) e un'unità conferita dal partner Croatia Line, in sostituzione delle tre navi a noleggio da circa 1.000 TEU, precedentemente impiegate su tale rotta. Sono state anche apportate modifiche all'itinerario del servizio: in particolare, nel Mediterraneo, il servizio è dedicato ai porti del Tirreno (Napoli, Livorno e Genova), mentre l'Adriatico è servito via feeder tramite "l'hub port" di Gioia Tauro.

FLOTTA ED ALTRE IMMOBILIZZAZIONI

La composizione della flotta sociale al 31.12.1997 è rimasta invariata rispetto all'esercizio precedente:

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	

Nel corso del 1997 la Società ha inoltre operato utilizzando le seguenti unità a noleggio "time charter":

- 3 unità sono state impiegate sulla linea "Medipag": la Nuova Adria fino al 25.10.97, la Sebastiano Caboto, di proprietà della Consorella Italia di Navigazione, fino al 7.11.97, la Nuova Asia fino al 24.11.97. Le tre suddette unità, come già anticipato, a seguito della nuova configurazione del servizio sono state sostituite con le due unità sociali M/nn Nuova Mediterranea e Nuova Nipponica e una terza unità conferita dal partner. Per quanto riguarda la M/n Nuova Adria, in attesa della scadenza del contratto di noleggio, l'unità è stata subnoleggiata al partner Safmarine.
- 1 unità (Nuova Australia) è stata utilizzata nel servizio "ASA".

I containers di proprietà al 31 dicembre 1997 sono n. 18.970.

PERSONALE

Nel corso del 1997, in vista della privatizzazione della Società, è stato dato corso all'accordo sindacale 26.9.96 che ha comportato l'assorbimento del personale Italmar ed Interlogistica, successivamente distaccato nelle aziende d'origine. La ripartizione dei predetti organici è stata effettuata tra Italia e Lloyd Triestino in base al criterio delle linee di traffico di reciproca competenza; pertanto il Lloyd Triestino ha assorbito dall'1.1.97 n. 88 dipendenti amministrativi delle suddette società (63 Italmar, 25 Interlogistica).

Sul fronte estero è stata avviata una profonda riorganizzazione della struttura periferica che ha comportato la chiusura definitiva dell'ufficio di Hong Kong ed il trasferimento dell'intero staff di Singapore all'agente locale del Lloyd; sono stati inoltre richiamati presso la Sede centrale i dipendenti distaccati a Singapore e Lagos.

Nell'ambito del personale navigante, come previsto dall'accordo sindacale 18.6.1997, si è fatto ricorso alla riapertura delle iscrizioni al turno particolare, mentre per il personale di S.M. sono stati impiegati allievi in formazione e lavoro soggetti ai benefici contributivi della legge 343/95.

Per quanto riguarda il problema degli esuberi del personale navigante, si è perfezionato il trasferimento a Società del Gruppo del personale individuato nell'accordo 20 febbraio 1996, che ha riguardato complessivamente n. 13 marittimi in CRL e n. 8 in TP.

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

	31 dic. 1997	31 dic. 1996	Occupazione media 1997
Amministrativi (compresi Dirigenti) di cui Interlogistica: 25 - Italmar: 63	213	126	211
Naviganti (compresi Turni Particolari)	209	224	209
Totale	422	350	420
Dipendenti locali esteri	63	81	76
Totale complessivo	485	431	496
non compresi in tali organici:			
Amministrativi C.F.L. / T.D.	4	1	2
Naviganti T.G.	24	31	24
Allievi C.F.L.	9	1	9

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 97/98.

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

Sul fronte del costo del lavoro vanno registrati gli effetti della seconda tranche dei rinnovi contrattuali e le sostanziali modifiche contributive connesse alla riduzione degli sgravi degli oneri sociali del Mezzogiorno. Per contro, i provvedimenti di cui al D.L. 30.12.97 n. 457 convertito nella Legge 27 febbraio 1998 n. 30, consentono il recupero di L.mil. 2.704.

Per quanto concerne la situazione sindacale, il rinnovo del contratto integrativo aziendale non ha avuto ricadute di costi a seguito dell'accordo raggiunto sulla graduale immissione in TP di 20 marittimi.

ALTRE FATTISPECIE

Il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 1997 è stato certificato dalla Società di Revisione Coopers & Lybrand, che già aveva certificato i bilanci dello scorso triennio ed il cui mandato è stato rinnovato dagli Azionisti nell'Assemblea ordinaria del 15 aprile 1997, in accordo alla comunicazione Consob 96/3558.

Nel corso del 1997 la Vostra Società, avendo stipulato nuovi mutui a medio e lungo termine, ha dovuto richiedere alla Capogruppo Finmare altrettante fidejussioni a favore di COFIRI. Amsterdam (per L.m.di 80) e COFIRI S.p.A. Roma (per L.m.di 20). Quest'ultima è stata cancellata in data 6.2.98, a seguito dell'avvenuta erogazione del mutuo di L.m.di 19,1 previsto dalla legge 135/85.

Sempre nel 1997, come già ricordato nella relazione dell'esercizio 1996, è stata estinta l'ultima fidejussione di L.m.di 31,8 a favore del Ministero dei Trasporti e della Navigazione.

SITUAZIONE PATRIMONIALE, ECONOMICA E FINANZIARIA

Al 31 dicembre 1997 i mezzi propri della Società ammontano a L.mil. 67.566 netti. Il rapporto tra questi e le immobilizzazioni materiali, pur salito al 16,7%, risulta peraltro ancora lontano dai normali standard dei concorrenti e/o partners.

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, pari a L.mil. 371.661, registra una diminuzione di L.mil. 3.256 rispetto al precedente esercizio. Esso risulta costituito: per L.mil. 425.251 da immobilizzazioni nette, ridottesi di L.mil. 50.962 di cui L.mil. 38.545 per ammortamenti di competenza, L.mil. 12.777 per rimborsi di immobilizzazioni finanziarie e L.mil. 125 per disinvestimenti di immobilizzazioni materiali obsolete, contro L.mil. 485 di nuovi investimenti. Il saldo del Capitale di Esercizio di L.mil. -39.169, risulta aumentato di L.mil. 50.291 essenzialmente a seguito dell'utilizzo dei contributi appostati nel fondo per rischi ed oneri, come successivamente descritto. Il Fondo trattamento di fine rapporto di L.mil. 14.421, è aumentato di L.mil. 2.585 per effetto delle maturazioni di competenza al netto delle liquidazioni corrisposte e per il trasferimento dei fondi del personale proveniente dalle controllate Italmar ed Interlogistica e dalla Finmare.

Il Capitale investito risulta coperto con mezzi propri per L.mil. 67.566, con indebitamento a medio e lungo termine per L.mil. 224.864 (ridotto di L.mil. 56.750 rispetto all'esercizio precedente) e con esposizione al breve per L.mil. 79.231, che evidenzia un aumento di L.mil. 50.082.

ANALISI REDDITUALE

I Ricavi complessivi ammontano a L.mil. 784.671, registrando un aumento di L.mil. 70.067, + 9,8%, rispetto al 1996.

Tale aumento è meno che proporzionale all'aumento del trasportato su tutte le linee (+22,6%), per la continua erosione delle rate di nolo, conseguenza dell'agguerrita competizione su scala mondiale che perdura ormai da molto tempo, solo in parte mitigata dal positivo andamento del rapporto di cambio medio con il dollaro (passato da Lit/USD 1.543 a Lit/USD 1.703).

I costi per consumi di materie e servizi esterni registrano invece un aumento proporzionale ai volumi attestandosi su L.mil. 777.423 (+ L.mil. 143.321, + 22,6%), nonostante gli sforzi profusi per il loro contenimento e razionalizzazione.

Pertanto il Valore aggiunto di L.mil. 7.248 evidenzia una drastica riduzione rispetto all'esercizio precedente.

Il costo del lavoro di L.mil. 40.959, aumentato oltretutto per normali fattori contrattuali ed inflattivi anche a causa del già descritto trasferimento del personale delle controllate Italmar ed Interlogistica, costi, peraltro, completamente recuperati nei proventi diversi, porta il Margine Operativo Lordo ad un livello negativo di L.mil. -33.711 (L.mil. 45.766 positivi nel 1996).

Conseguentemente anche il Risultato operativo segna una perdita di L.mil. 71.889, contro un valore positivo dell'anno precedente di L.mil. 4.000.

Il saldo tra Proventi ed oneri finanziari si attesta a L.mil. -14.250 (meno L.mil. 350 rispetto al 1996).

Il Risultato ordinario è pertanto negativo di L.mil. -86.139.

Il saldo positivo dei Proventi e oneri straordinari di L.mil. 40.642, ricomprende tra le altre voci, L.mil. 40.844 di contributi di credito navale, il cui criterio di utilizzo a conto economico è stato modificato secondo quanto descritto nella nota integrativa, per cui il Risultato economico dell'esercizio si chiude con una perdita di L.mil. 45.497, contro L.mil. -1.382 del precedente esercizio.

RENDICONTO FINANZIARIO

Il flusso monetario netto dell'attività d'esercizio è negativo per L.mil. 50.082, (il saldo del precedente periodo era stato positivo di L.mil. 7.151), determinato essenzialmente dalle attività dell'esercizio (L.mil. -84.025) comprensive della perdita economica, delle variazioni del capitale circolante e degli ammortamenti.

Le Attività di investimento in immobilizzazioni presentano un saldo positivo di L.mil. 13.204 derivante da disinvestimenti di attività finanziarie per L.mil. 12.777 e di realizzo di immobilizzazioni materiali per L.mil. 912, contro L.mil. 485 di investimenti in attrezzature varie.

Anche il flusso delle attività di finanziamento risulta positivo di L.mil. 20.739, quale saldo tra nuovi finanziamenti accesi nell'esercizio (L.mil. 73.500), conferimenti di soci conto futuro aumento del capitale sociale (L.mil. 48.909) ex lege 204/95, incasso delle rate di contributi scadenti nell'esercizio (L.mil. 28.580), detratti L.mil. 130.250 di rimborsi di finanziamenti.

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;
- 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. 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 agenziamiento;
- d) Italian General Shipping Ltd. di Londra, di cui la Vostra Società detiene il 70%, che svolge attività di agenziamiento.

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

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

La recente crisi del mercato asiatico nel quale opera la Vostra Società si è inserita nell'accentuato andamento negativo del mercato dei noli. In questo quadro, pur nella convinzione che il mercato - agli attuali livelli di margine - non potrà non evidenziare in tempi anche ravvicinati una maggior stabilità, le previsioni economiche per l'esercizio 1998 restano decisamente negative, malgrado le azioni di natura commerciale ed operativa che sono state intraprese e gli effetti positivi che derivano dall'introduzione del "registro internazionale".

Nel contempo, la Vostra Società è oggetto di un processo di privatizzazione che ne definirà le prospettive future nel quadro della globalizzazione del mercato in precedenza descritto.

A tale obiettivo l'Azionista Finmare è impegnato per garantirne la completa attuazione coi necessari supporti.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

In data 1° gennaio 1998, giusta delibera del Consiglio di Amministrazione del 22 ottobre 1997, è stato perfezionato l'acquisto dalla Consorella Adriatica di Navigazione di n. 1.250 contenitori di diverse tipologie per L.mil. 1.098.

Nel mese di febbraio 1998, l'inasprirsi dello stato di agitazione promosso dalla Federmar CISAL, motivato dalla richiesta di avviare una trattativa sulla definizione di garanzie occupazionali in vista del processo di privatizzazione in corso, ha comportato una serie di scioperi che hanno interessato quattro navi sociali per un periodo complessivo di oltre un mese, di fatto paralizzando l'attività della Società.

I danni subiti dalla Società sono stati ingenti sia dal punto di vista economico che commerciale, peraltro in un contesto di mercato già estremamente difficile.

In data 6 febbraio 1998 è stata perfezionata, per tramite di COFIRI, un'operazione di finanziamento relativa alla M/n Nuova Trieste. Tale finanziamento, di L.mil. 19.099 pari all'indennizzo liquidato nel 1996 - ex art. 2 legge 5.4.1985 n. 135 - per la perdita dei piroscafi "Conte Verde" e "Carignano" è assistito, ai sensi della predetta legge, da un contributo dello Stato in conto interessi.

La conversione in legge, in data 25 febbraio 1998, del Decreto Legge 30.12.1997 n. 457 ha sancito l'istituzione - a decorrere dal 1° gennaio 1998 - del Registro Internazionale. Tale provvedimento risponde all'obiettivo fondamentale di un recupero di competitività della flotta italiana che, grazie alla riduzione degli oneri fiscali nonché dei costi di equipaggio, può attestarsi su un livello complessivo di costi di gestione analogo a quello delle flotte europee più competitive. L'effetto congiunto di una serie di misure parallele di alleggerimento dei costi comporterà altresì un sostanziale taglio degli oneri a carico delle imprese armatoriali, tutelando nel contempo l'occupazione dei marittimi italiani..

AZIONI PROPRIE ED ATTIVITÀ DI RICERCA E DI SVILUPPO

Vi informiamo che nel corso dell'esercizio 1997 non si è verificato il possesso né di azioni proprie né di azioni della Controllante e non si è proceduto né ad acquisto né ad alienazione di azioni del tipo sopra esposto.

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