

RELAZIONE TRIMESTRALE DEL GRUPPO SAVINO DEL BENE AL 31 MARZO 2002

I fattori che hanno maggiormente caratterizzato l'andamento trimestrale del Gruppo sono stati i seguenti:

- il consolidamento dei margini operativi rispetto sia al primo trimestre 2001 che all'intero esercizio precedente nonostante la fase economica non favorevole che ha attraversato l' economia mondiale e americana in particolare;
- la prosecuzione della strategia di globalizzazione e diversificazione verso nuovi mercati di sbocco con l'apertura di nuovi uffici ;
- la fornitura di servizi di elevata qualità e professionalità che ha consentito, nonostante la fase di rallentamento del principale mercato di riferimento, di mantenere elevati i volumi di merce spediti e l'acquisizione di traffici importanti.

Andamento del Gruppo nel primo trimestre

Nel corso del primo trimestre 2002 il Gruppo ha continuato ad intermediare considerevoli volumi di merce , prevalentemente nel settore via mare. Il settore via aerea ha invece maggiormente risentito della difficile situazione presente sui mercati mondiali e che ha investito in modo pesante anche l'attività delle Compagnie Aeree. In particolar modo risultano attenuati i traffici riguardanti il settore moda sull' area di New York. Sia il settore aereo che quello marittimo sono da sempre estremamente strategici per l'attività del Gruppo e si stanno intensificando gli sforzi per svilupparli ulteriormente.

Il traffico via mare complessivo è stato nel primo trimestre 2002 di n° 38.610 TEUS rispetto a n° 36.289 TEUS al 31.03 2001 con un incremento del 6,4 %. Tale incremento è stato prevalentemente concentrato sulla Capogruppo Savino Del Bene che ha beneficiato anche dei traffici della filiale di Genova.

In particolare si riportano qui di seguito le percentuali, rispetto al totale, dei Teus spediti nelle varie aree geografiche:

	31.03.2002	31.03.2001
NORD AMERICA	70,37	73,41
CENTRO AMERICA	1,31	1,02
SUD AMERICA	3,90	3,89
EUROPA	3,92	3,28
AFRICA	3,17	3,17
MEDIO ORIENTE	6,01	5,39
ESTREMO ORIENTE	5,72	7,27
OCEANIA	3,99	1,59
SUD ASIA	1,61	0,99
TOTALE	100	100

Il traffico via aerea complessivo è stato pari a Kgs. 7.036.933 rispetto a 10.128.618 Kgs. del primo trimestre 2001 con un decremento del 30,52 %. Per quanto riguarda le aree geografiche di destinazione delle merci, l'area principale resta il Nordamerica mentre risultano notevolmente incrementati i traffici verso l'Europa a dimostrazione

dell'attenzione mostrata verso il comparto delle importazioni dagli Stati Uniti. Restano sostenuti i traffici verso l'Estremo Oriente e il Medio Oriente e in aumento quelli verso il SudAmerica in relazione all'importanza che tali aree geografiche rivestono per il Gruppo in un ottica di massima globalizzazione dei traffici. In particolare si riportano qui di seguito le percentuali, rispetto al totale, dei Kgs. spediti nelle varie aree geografiche:

	31.03.2002	31.03.2001
NORD AMERICA	60,63	61,16
CENTRO AMERICA	0,54	1,02
SUD AMERICA	5,87	4,29
EUROPA	7,04	5,84
AFRICA	2,01	2,14
MEDIO ORIENTE	2,82	4,05
ESTREMO ORIENTE	16,93	18,30
OCEANIA	2,31	0,79
SUD ASIA	1,85	2,41
TOTALE	100	100

Non si sono verificati fatti di natura straordinaria nel corso del primo trimestre 2002.

PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI E RELATIVE NOTE DI COMMENTO

Principi e metodi contabili

La Relazione trimestrale è stata redatta in osservanza di quanto previsto dall'art. 82 del "Regolamento recante norme di attuazione del Decreto Legislativo 24 febbraio 1998 n° 58 in materia di emittenti" (delibera Consob n° 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche).

La Relazione trimestrale è predisposta secondo i principi ed i criteri contabili adottati per la redazione dei conti annuali e consolidati, in quanto compatibili.

Qui di seguito si riporta una sintesi della situazione economica e finanziaria consolidata:

Sintesi della situazione economica e finanziaria consolidata

(migliaia di Euro)

<u>Dati economici</u>	31.03.2002	31.12.2001	31.03.2001
Fatturato	112.520	483.828	118.002
Altri ricavi e proventi	348	2.105	615
Valore della produzione	112.868	485.933	118.617
Acquisti materie prime	(403)	(2.513)	(828)
Costi per servizi	(91.576)	(399.530)	(97.171)
Costi per godimento beni di terzi	(1.152)	(4.512)	(977)
Valore aggiunto	19.737	79.378	19.641
Costo del lavoro	(13.453)	(51.479)	(12.067)
Oneri diversi	(282)	(1.796)	(313)
Margine operativo lordo	6.002	26.103	7.261
<u>Dati finanziari</u>			

Indebit. (disponibilità) finanziarie Nette			
Debiti finanziari a medio-lungo termine	4.144	3.514	3.161
Crediti finanziari a lungo termine	0	0	0
Indebitamento (disponibilità) netta a Medio-lungo termine	4.144	3.514	3.161
Debiti finanziari a breve termine	32.240	35.846	24.526
Disponibilità e crediti a breve termine	(30.522)	(28.328)	(28.196)
Indebitamento (disponibilità) netta a Breve termine	1.718	7.518	(3.670)
Totale indebit. (disponibilità) netta	5.862	11.032	(509)

L'andamento dei ratios operativi nel corso del trimestre comparato con i trimestri dell'esercizio precedente è stato il seguente:

	I Q 2002	TOT. 2001	IV Q 2001	III Q 2001	II Q 2001	I Q 2001
Fatturato (mgl. Euro)	112.520	483.828	137.051	111.715	117.060	118.002
Altri ricavi (mgl. Euro)	348	2.105	861	209	420	615
Tot. val prod. (mgl. Euro)	112.868	485.933	137.912	111.924	117.480	118.617
Cons. mat. e servizi/Fatt.	82,78	84,03	84,32	83,63	84,23	83,88
VA/Margin	17,54	16,41	16,31	16,56	16,13	16,64
Labour Cost/Margin	11,96	10,64	9,30	11,10	12,19	10,22
Oneri div./Fatturato	0,25	0,37	0,45	0,30	0,46	0,27
EBITDA Margin	5,33	5,40	6,56	5,16	3,48	6,15

Dall'analisi dei dati su riportati è possibile effettuare alcune importanti considerazioni: i ratios operativi si sono mantenuti su ottimi livelli. Il Value Added Margin è risultato addirittura in crescita rispetto ai quattro trimestri precedenti a dimostrazione dei notevoli sforzi operati dal Gruppo nel contenimento del costo dei noli e delle spese generali. L'EBITDA Margin si è allineato sui livelli dell'esercizio 2001 confermando quindi un'ottima redditività operativa nonostante la difficile situazione persistente sui mercati mondiali.

Contenuto e variazione delle principali voci

Fatturato

Nei primi tre mesi del 2002 il fatturato consolidato del Gruppo Savino Del Bene è stato di Euro 112.520 /000 rispetto a Euro 118.002 /000 al 31 marzo 2001.

Risultano quindi confermati i dati già ottimi del primo trimestre 2001 evidenziando la solidità e soprattutto la straordinaria flessibilità del Gruppo che è riuscito ad attenuare i rischi legati al rallentamento dell'economia americana. Il consolidamento delle posizioni raggiunte nell'anno precedente è stato possibile grazie soprattutto alla forte espansione di alcune importanti società del Gruppo che hanno notevolmente allargato la base della loro clientela.

La suddivisione del fatturato per settore di attività con riferimento alle principali società del Gruppo è stata la seguente (Dati espressi in migliaia di Euro):

Dati al 31.03.2002	Via mare	Via aerea	Via terra	Import & brokerage	Totale
Savino Del Bene	26.452	13.111	1.322	2.591	43.476
Leonardi S.p.A	11.123	0	0	53	11.176
Albatrans S.p.A	2.829	1.881	0	45	4.755
Do. Ca S.r.l.	5.281	0	0	0	5.281
C.R.T. S.r.l.	99	0	1.639	3	1.741
Fashion Tr. S.r.l.	31	1.848	236	28	2.143
Fiorino Ship. S.r.l.	830	763	0	48	1.641
General Noli S.p.A	10.155	282	15	18	10.470
Novibrama S.r.l.	0	0	708	48	756
Savitransp. S.p.A	1.591	2.734	14	285	4.624
SDB Usa Group	3.440	1.483	0	4.587	9.510
SDB Spain	2.490	730	767	0	3.987
G. Noli Valencia	3.363	23	0	0	3.386
Totale	67.684	22.855	4.701	7.706	102.946

Valore aggiunto

Il valore aggiunto si è posizionato in termini assoluti sullo stesso livello del primo trimestre 2001. Nei primi mesi dell'anno 2001 il rallentamento economico in atto negli Stati Uniti aveva posto le basi per una riduzione del costo dei noli che, se anche non contestuale alla riduzione del fatturato, avrebbe comunque permesso di riequilibrare verso l'alto i margini operativi in tempi brevi. In effetti la riduzione dei noli, avviata con la riduzione dei traffici nel corso dell'anno 2001, è stata solo parziale anche a seguito degli eventi del 11 settembre. Il mercato dei noli aerei è rimasto piuttosto alto mentre i noli marittimi hanno cominciato piano piano ad allinearsi al ribasso. A dimostrazione di ciò si può notare che l'incidenza percentuale del valore aggiunto rispetto al fatturato è aumentata nel primo trimestre 2002 rispetto all'ultimo trimestre 2001. Occorre comunque ricordare che tale incremento è stato anche legato alla attenta politica di contenimento delle spese generali posta in atto dal Gruppo.

I costi per servizi (pari a Euro 91.584 /000) sono principalmente rappresentati dai costi per i noli (aerei e marittimi), dai costi per trasporti terrestri, dalle competenze riconosciute ad agenti e corrispondenti, dalle spese doganali nonché dalle spese generali inerenti l'attività (spese amministrative, spese per consulenze legali e fiscali etc.)

Qui di seguito si riporta un prospetto riepilogativo con riferimento alle società del Gruppo più rappresentative (Dati espressi in migliaia di Euro):

Dati al 31.03.2002	Noli	Trasporti terrestri	Comp.agen ti e corrisp.	Spese doganali	Altri costi	Totale
Savino Del Bene	26.322	2.758	3.797	755	2.806	36.438
Leonardi S.p.A	9.625	33	0	0	418	10.076
Albatrans S.p.A	2.803	150	723	11	354	4.041
Do.Ca S.r.l.	3.068	284	995	0	244	4.591
C.R.T. S.r.l.	78	1.512	0	5	34	1.629
Fashion Tr. S.r.l.	1.293	260	0	104	153	1.810
Fiorino Ship. S.r.l.	942	94	200	14	196	1.446
General Noli S.p.A	6.965	1.711	29	158	521	9.384

Novibrama S.r.l.	0	567	0	0	88	655
Savitransp. S.p.A	2.777	225	416	26	414	3.858
SDB Usa Group	4.981	0	0	0	1.053	6.034
SDB Spain	2.705	535	0	0	160	3.400
G. Noli Valencia	2.958	11	0	0	104	3.073
Totale	64.517	8.140	6.160	1.073	6.545	86.435

Margine operativo lordo

Il dato in esame ha sostanzialmente mantenuto lo stesso livello in termini assoluti rispetto all'esercizio 2001. Ciò è da intendersi in termini oltremodo positivi alla luce del prosieguo della non favorevole fase congiunturale verificatasi nel primo trimestre dell'esercizio in corso. L'incidenza percentuale di tale parametro rispetto al fatturato è diminuita sia rispetto al 31.03.2001 che rispetto al 31.12.2001. Tale diminuzione trova la sua principale spiegazione nell'aumento dell'incidenza percentuale del costo del lavoro sul fatturato. Il Gruppo non è riuscito a ridurre il peso dell'incidenza di tale parametro in quanto nello scorso esercizio erano stati effettuati importanti investimenti in risorse umane proprio per trarre ulteriore beneficio dal boom economico avviato negli Stati Uniti già a partire dall'anno 2000. Nel primo trimestre tuttavia la fase di rallentamento economico non ha permesso di ammortizzare più di tanto il peso di questi costi.

Posizione finanziaria netta

Le variazioni nei dati finanziari rispetto al 31.12.2001 evidenziano una ottima solidità finanziaria alla luce anche delle operazioni effettuate nel corso dell'ultimo trimestre 2001. In particolare l'indebitamento finanziario a medio/lungo termine è passato da Euro 3.514 /000 al 31.12.2001 a Euro 4.144 /000 al 31.03.2002 mentre l'indebitamento finanziario a breve termine ha registrato una consistente diminuzione passando da Euro 35.846 /000 al 31.12.2001 a Euro 32.240 /000 al 31.03.2002. La disponibilità netta a breve termine (cassa e titoli) è invece passata da Euro 28.328 /000 al 31.12.2001 a Euro 30.522 /000 al 31.03.2002.

L'ottima situazione finanziaria non esclude operazioni di sviluppo importanti. Fra l'altro il Gruppo potrebbe, in presenza di favorevoli opportunità far eventualmente ricorso anche alla leva finanziaria per supportare la crescita.

Prevedibile evoluzione dell'attività per l'esercizio in corso

L'anno in corso si presenta come un anno di transizione. Il Gruppo Savino Del Bene dovrà principalmente cercare, per quanto possibile, di difendersi dalla fase di rallentamento congiunturale in atto su tutto il territorio mondiale e sul mercato americano in particolare sia mediante un rafforzamento degli sforzi commerciali volti all'allargamento della propria base di clientela sia mediante lo sviluppo del traffico dagli Stati Uniti verso l'Europa e le altre aree del mondo. Una politica commerciale più aggressiva non è tuttavia incompatibile con un altro imprescindibile obiettivo del Gruppo che è quello di porre particolare attenzione alle caratteristiche dei potenziali clienti e alla loro solvibilità. Difatti l'aumento del capitale circolante, se da un lato non desta particolari preoccupazioni in quanto "normale" in fasi economiche recessive o stazionarie e nell'ambito di uno sviluppo globale quale quello che sta interessando il Gruppo Savino Del Bene, dall'altro necessita di un attento monitoraggio soprattutto nell'ottica di un allargamento dei tempi commerciali di incasso dei crediti. Questa problematica, tipica dell'operatività nel Far East e in altre aree del mondo, sta adesso interessando anche il mercato americano con riflessi non del tutto positivi. Ciò non comporterà tuttavia un appesantimento della Posizione Finanziaria Netta del Gruppo in

quanto lo stesso risulta solo marginalmente indebitato e pertanto pienamente in grado di far fronte a questa situazione con le proprie risorse finanziarie.

La seconda parte dell'anno 2001 e soprattutto gli sviluppi successivi agli eventi terroristici del 11 settembre, hanno determinato una situazione anomala nell'ambito del mercato dei noli aerei. Infatti la crisi in cui sono piombate molte compagnie aeree ha provocato una drastica riduzione delle rotte e un taglio degli stessi vettori utilizzati. Ciò ha comportato, nonostante la fase economica recessiva e la riduzione del volume dei traffici, una riduzione degli spazi sui vettori e il mantenimento, su livelli elevati, del costo dei noli. Tale situazione, che continua a persistere nel corso dell'anno 2002, potrebbe provocare una certa tensione sui margini operativi legati in particolare al settore aereo. Tale settore, pur non essendo quello di maggior traffico per il Gruppo, è tuttavia quello che garantisce margini più elevati ed è quello che riveste una grande importanza strategica per il Gruppo. In questo senso si stanno valutando alcune importanti opportunità sia per garantire uno sviluppo ulteriore dei traffici aerei.

Inoltre il probabile indebolimento della divisa americana rispetto alla divisa europea, se confermata nel corso dell'anno, oltre a determinare in condizioni economiche normali, un rallentamento delle esportazioni dall'Europa verso gli Stati Uniti, non consentirà di conseguire differenziali cambi netti attivi con i conseguenti riflessi sulla gestione finanziaria e sulla redditività netta.

Tuttavia la consolidata reattività dell'economia americana lascia sperare in una seppur timida ripresa già a partire dal secondo semestre dell'anno 2002 favorendo quindi una ripartenza dei traffici e conseguentemente della richiesta di servizi logistici e di trasporto ad elevata specializzazione e ad alto valore aggiunto. Ciò sarà ancora più determinante alla luce della sempre maggiore importanza rappresentata nel settore dallo sviluppo tecnologico e organizzativo e dalla capacità di estendere e potenziare la propria attività in tutti i Paesi del mondo.

Il fatturato dovrebbe crescere comunque in linea con gli indici medi storici di riferimento del Gruppo anche senza tener conto dell'ampliamento dell'area di consolidamento mentre la dinamica del **valore aggiunto**, seppur in crescita, risentirà come detto, dell'andamento del mercato dei noli. Le spese generali non dovrebbero appesantire ulteriormente il margine in quanto si stanno facendo notevoli sforzi per una loro ottimizzazione.

Il margine operativo lordo risentirà dell'andamento del costo del lavoro che tuttavia non dovrebbe aumentare. A seguito della fase di rallentamento economico, il top management ha apportato alcune modifiche alla allocazione delle risorse umane, soprattutto per quanto riguarda l'area Nord Americana. Questo non significa rinunciare a perseguire obiettivi di sviluppo nei traffici anche dagli Stati Uniti all'Europa e ad altre aree del mondo, ma significa razionalizzare l'impiego delle risorse umane in modo più consona allo sviluppo e alle necessità del Gruppo. Occorre portare la concorrenza del Gruppo a livelli di penetrazione più rilevanti proprio nel mercato principe delle grandi case di spedizione statunitensi: ciò consentirà nel lungo periodo anche di ammortizzare parzialmente i costi dei trasporti in seguito allo sfruttamento dei vantaggi derivanti dalla bilateralità del traffico.

Se tali sforzi produrranno i risultati sperati, gli uffici americani saranno interessati da un forte sviluppo che produrrà consistenti effetti sul loro fatturato verso altre aree del mondo e sui loro profitti aumentando così sia il loro apporto agli utili consolidati sia la loro capacità di autofinanziare ulteriori progetti di espansione.

L'indebitamento finanziario netto resterà su livelli più che accettabili e comunque molto bassi rispetto ai mezzi propri. La facilità di poter eventualmente reperire sul mercato ulteriori risorse a basso costo lasciano intravedere una forte attenzione al mercato e alle opportunità che si presenteranno legate al processo di concentrazione in

atto nel settore trasporti. Il management ritiene infatti che, essendo l'expertise e la complementarietà delle risorse umane la base del successo nell'ambito del servizio spedizionieristico, è estremamente improbabile che la concentrazione di aziende con elevati profili dimensionali e soprattutto con diverse filosofie operative possa produrre benefici allo sviluppo di tale aziende.

Pertanto esiste una reale possibilità di acquisire piccoli rami di azienda con elevate potenzialità e creare quindi delle sinergie con gruppi di persone che gestiscano consolidati portafogli clienti e che abbiano deciso di intraprendere autonomamente una certo percorso di sviluppo non condividendo le scelte strategiche fatte dalle società di cui facevano parte.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione