

L'organico delle società alla data del 30.6.1992 era di 4.945 unità.

La SIV (e le sue controllate) è stata la prima società del gruppo ad essere posta sul mercato, in attuazione della delibera del Consiglio dei Ministri del 25 settembre 1992, fin dai primi giorni del mese di dicembre del 1992, attraverso una procedura che prevedeva l'invio, da parte del Commissario liquidatore, assistito da Mediobanca, di lettere d'invito a diverse società (nazionali ed estere) interessate all'acquisto, a presentare offerte condizionate; il Commissario liquidatore ha poi, previa firma del patto di segretezza da parte dei concorrenti, inviato un memorandum informativo sulla società. I concorrenti hanno presentato un'offerta, condizionata e hanno chiesto di poter procedere alla seconda fase attivando il meccanismo che prevede la verifica di ulteriori dati al fine di formulare un'offerta definitiva. Esaurita la fase del *due diligence* i concorrenti, ai quali è stato inviato il testo del contratto predisposto dal Commissario liquidatore e da mediobanca, sono stati invitati a formulare un'offerta definitiva.

Dopo l'assottigliamento della lista dei possibili acquirenti (inizialmente quattro, poi ridotti alla sola Pilkington/Techint, è stata formulata un'offerta di acquisto, corredata di *business plan*, del 100% delle azioni Siv da parte del gruppo Pilkington/Techint.

Il 19 luglio 1993, dopo una lunga trattativa, è stato stipulato il contratto di compravendita del 100% delle azioni Siv fra Pilkington/Techint e il Commissario liquidatore.

E' opportuno segnalare che il contratto di compravendita è stato sottoposto all'autorizzazione della Commissione UE in ordine all'operazione di concentrazione Pilkington/Siv, ai sensi del Regolamento del Consiglio n. 4064/89, è stata notificata alla Commissione UE il 30 luglio 1993. La Commissione UE ha espresso una valutazione positiva in merito all'acquisto da parte di Pilkington della Siv e quindi il 23 dicembre 1993, essendosi verificata la condizione sospensiva, si è proceduto al *closing* del contratto ed è stato pagato il prezzo da parte degli acquirenti, che si sono accollati tutte le posizioni debitorie del gruppo Siv. Gli acquirenti avevano presentato domande per pretese di risarcimento dei danni che sono state integralmente abbandonate.

8. CESSIONE DEL SETTORE DIFESA ED AEREO SPAZIALE

Le società operanti nel settore erano le seguenti:

	RISULTATO AL 31.12.91 UTILE (+) PERDITE 8-) L/Milioni	RISULTATO AL 31.12.92 UTILE (+) PERDITE (-) L/Milioni
AGUSTA AEROSPACE CO. (USA)	+ 695 USD	+ 110.029 USD
AGUSTA AEROSPACE SERVICE (Belgio)	+ 83.292 FB	+ 789.172 FB
AGUSTA OMI	*	- 14.333
AGUSTA SISTEMI	*	- 3.539
AGUSTA	- 178.648	- 858.080
BREDA MECCANICA BRESCIANA CE.TE. V.	+ 345 *	- 4.627 *
ELICOTTERI MERIDIONALI	+ 90	- 3.556
GALILEO CORP. OF AMERICA(USA) +	881 USD	+ 768 USD
GALILEO SISCAM	+ 12	- 6.806
GALILEO VACUUM SISTEM (USA)	- 305	- 73 USD
GALILEO VACUUM TEC	- 480	- 20.809
MICREL	- 280	- 7.886
MICROCONTROL	- 330	- 53
OFFICINE GALILEO	+ 115	- 75.201
OMI CORPORATION OF AMERICA(USA) -	435 USD	- 430 USD
OTO MELARA	- 43.106	- 167.918
OTO SEA	*	- 1,147 SD
OTO SISTEMI CIVILI	- 1.141	- 49
S.E.I.	+ 51	- 3.358
S.M.A.	- 4.783	- 65.096
SELESMAR INTERNATIONAL (Danimarca)	+ 176 CRD	- 531 CRD
SELESMAR ITALIA	- 1.852	- 4.689

S.I.A.I. MARCHETTI	*	- 70.228
S.I.A.I. in liquid.	+ 419	+ 281
SMARADAR CANADA	- 5 CD	- 5 CD

L'occupazione delle società alla data del 30 giugno 1992 era di 12.500 unità.

- 8.1 In attuazione della delibera del Consiglio dei Ministri del 23 ottobre 1992 è stato stipulato in data 21 dicembre 1992 fra Efim in liquidazione ed IRI S.p.A. il "Contratto d'affitto e successiva cessione di aziende" delle società del settore difesa ed aerospaziale.

L'IRI S.p.A. designava Finmeccanica S.p.A., destinataria di tutti i rapporti giuridici conseguenti al contratto di affitto, disponendo che essa avrebbe potuto operare attraverso una società da quest'ultima interamente posseduta. Finmeccanica ha affidato la gestione dei complessi aziendali alla controllata GF-Gestioni Industriali S.r.l. con sede in Roma.

Nel "Contratto di Affitto e successiva Cessione di Aziende" del 21 dicembre 1992, le parti hanno concordato che, al termine dell'affitto, Finmeccanica avrebbe dovuto acquistare i complessi aziendali dati in affitto.

Poichè l'EFIM voleva avere la certezza che le vendite concordate, quali che fossero le modalità, avessero effettiva esecuzione, il contratto prevedeva che - una volta che i Ministri competenti avessero approvato il piano (il che è avvenuto il 4 agosto 1993 con decreto interministeriale-Tesoro e Industria - n. 948473) l'EFIM potesse, anche unilateralmente e senza concordare le modalità del trasferimento, determinare il trasferimento in proprietà di FINMECCANICA delle aziende date in affitto. A tal fine il contratto prevedeva che la sottoscrizione del contratto stesso costituisse da parte di FINMECCANICA offerta ferma ed irrevocabile di acquisto delle aziende date in affitto: EFIM avrebbe potuto pertanto, in caso di mancato accordo o di mancata esecuzione da parte di FINMECCANICA circa le modalità di vendita, determinare un automatico trasferimento in proprietà di FINMECCANICA delle aziende date in affitto semplicemente comunicando la propria accettazione dell'offerta ferma, ed irrevocabile di FINMECCANICA.

- 8.2 Il 12 febbraio 1994 sono stati stipulati i contratti di cessione delle aziende: Oto Melara, Agusta, Agusta OMI, Agusta Sistemi, Breda Meccanica Bresciana, SMA, Officine Galileo. Il 10 maggio 1994 sono stati stipulati i contratti di cessione delle aziende minori: Elicotteri

Meridionali, Galileo Vacuum Tec, Galileo Siscam, Mec. Aer., Micrel, Microcontro, Oto Sistemi Civili, S.E.I., Selesmar, Siai Marchetti.

Entrambi i contratti prevedevano la facoltà di Finmeccanica S.p.A. ad esercitare il diritto di opzione per l'acquisto delle azioni delle società del settore difesa ed aerospaziale. Tale opzione è stata esercitata da Finmeccanica il 15 luglio 1994 per le quote azionarie posseduta dall'Efim, o da società da questa controllate, delle sette principali società. Il 30 dicembre 1994 è stato stipulato fra le parti il contratto di cessione delle quote azionarie delle sette principali società che ha determinato la risoluzione dei precedenti contratti di cessione dei complessi aziendali in esecuzione degli accordi in questi contenuti. Il prezzo viene determinato dopo il passaggio delle azioni in contraddittorio fra le parti ed in mancanza di accordo da un arbitratore nominato dal Presidente del Tribunale di Roma.

- 8.3 La vendita delle aziende della difesa deve essere allocata in un piano di riorganizzazione del polo pubblico che si è imperniato un decreto interministeriale 4 agosto 1993, emanato sulla base di un piano per la riorganizzazione delle aziende nel quadro di indirizzi di settore e di un organico programma di commesse predisposto dai consulenti di FINMECCANICA, e poi ripreso ad opera del Commissario del testo del decreto ministeriale ora citato. Il suddetto decreto interministeriale è innovativo perchè stabilisce l'obbligo a carico dello Stato del pagamento di un indennizzo qualora non vi fosse la prevista assegnazione di commesse nel settore militare.

La riorganizzazione del settore ha portato alla decisione assunta con il d.l. 74/94 convertito dalla legge n. 242/93 di impiegare una parte dei fondi stanziati dall'art. 5 della l. 33/93 per aumenti di capitale delle società della difesa, incrementando poi tale disponibilità con lo stanziamento disposto dal d.l. 643/94 convertito con modificazioni dalla legge 738/94 di 3.000 miliardi attribuiti al Commissario liquidatore per provvedere agli aumenti di capitale delle aziende della difesa sino alla concorrenza predetta. Questi aumenti, che non vengono considerati aiuti di Stato agli effetti della normativa comunitaria ai sensi dell'art. 221 del Trattato di Roma come è stato esplicitamente determinato dalla Commissione, hanno consentito la piena ricapitalizzazione, il pagamento dei creditori, la stipulazione di accordi fra la FINMECCANICA e il sistema bancario. Nello stesso modo il d.l. 516/94 convertito in l. 598/94 ha stabilito che le posizioni derivanti dalle operazioni con Irak, Iran, Venezuela, Perù, Libia, Indonesia venissero trasferite ad una società che il Commissario liquidatore doveva costituire e trasferire al Ministero del Tesoro. Il Commissario liquidatore ha dato attuazione alla normativa ricordata.

9. CESSIONE DEL SETTORE IMPIANTISTICA

Le società del settore sono le seguenti:

	RISULTATO	RISULTATO
	AL 31.12.91	AL 31.12.92
	UTILE (+)	UTILE (+)
	PERDITE (-)	PERDITE (-)
	L/Milioni	L/Milioni
BREDA PROGETTI E COSTR.	- 961	- 5.986
ECOSAFE	- 154	- 63
EDINA	+ 26	- 7.631
EFIMPIANTI	- 39.195	- 100.160
METALLOTECNICA VENETA	- 1.274	- 11.096
REGGIANE OMI	- 6.588	- 86.296
TERMOMECCANICA ITALIANA	- 6.828	- 39.510

OCCUPAZIONE DELLE SOCIETA' ALLA DATA DEL 30 GIUGNO 1992: 1.549 UNITA'

Dopo aver posto in vendita tutte le società del settore impiantistica: Reggiane Omi, Termomeccanica Italiana, Metallotecnica Veneta, Efimpianti, Ecosafe, Breda Progetti e Costruzioni, Edina e dopo aver constatato che il mercato ha risposto con un sostanziale disinteresse, (totale in taluni casi), visto che esso si portava sull'acquisto dei complessi aziendali di tali società e che per tale acquisto i potenziali acquirenti pretendevano una dote, si è considerato il fatto che tutte le società del settore impiantistica sono possedute direttamente o indirettamente, al 100% dall'Efim e che quindi si applica l'articolo 5 del decreto-legge n. 487/1992, che prevede la garanzia dello Stato sul pagamento dei debiti di tali società, debiti che verranno pagati al 100% al momento in cui le società verranno poste in liquidazione.

Poichè le offerte per l'acquisto delle azioni non sono state soddisfacenti, il mercato ha risposto con un sostanziale disinteresse, mentre l'interesse si è portato sull'acquisto dei complessi aziendali di tali società; i potenziali acquirenti pretendevano però il pagamento di una "dote", il che era impossibile; si è provveduto, pertanto, a vendere i cespiti ed a liquidare le società.

Per quanto concerne le società Efimpianti, Ecosafe, Breda Progetti e Costruzioni ed Edina, la procedura di vendita non ha dato esito favorevole e quindi, anche in considerazione del fatto che taluni dirigenti di queste società sono oggetto di indagine giudiziarie da varie Procure della Repubblica, le suddette società sono state assoggettate alla procedura di liquidazione coatta amministrativa.

Altra particolarità della dismissione del settore impiantistica, che ha fatto sorgere non pochi problemi per la peculiarità di privatizzazione di medie imprese e non di complessi societari, (che però vale la pena di ricordare, è regola generale per il Commissario liquidatore) sono gli sforzi fatti per raggiungere un accordo con le parti sociali per quello che concerne la riassunzione dei dipendenti delle società liquidate da parte di imprenditori che acquistano i beni.

Si sono così concluse dopo lunghe e laboriose trattative le cessioni dei cespiti aziendali delle società Reggiane Omi S.p.A. e Metallotecnica Veneta S.p.A..

I cespiti aziendali della Reggiane Omi S.p.A. sono stati ceduti a Officine Meccaniche Fantuzzi S.p.A., già operante a Reggio Emilia nel settore impiantistica. E' stata assicurata, con accordo di programma al quale hanno partecipato il Comune di Reggio Emilia e Provincia, la riassunzione di 450 unità di personale.

I cespiti aziendali della Metallotecnica Veneta S.p.A. sono stati ceduti a Idromacchine S.p.A. del Gruppo Capuzzo di Venezia. L'accordo di programma con la partecipazione della Regione Veneto, del Comune di Venezia, dell'Associazione Industriali e delle Organizzazioni Sindacali, prevede la riassunzione di 176 unità di personale.

I cespiti di Termomeccanica Italiana sono stati ceduti ad una società del gruppo spagnolo Huarte, costituita con la partecipazione anche di lavoratori, dirigenti, Comune della Spezia, Cassa di Risparmio della Spezia e Cariplo. Questa società ha partecipato all'accordo di programma che assicura il coinvolgimento delle forze locali ad una significativa privatizzazione di un'area sempre dominata dall'imprenditoria pubblica.

Per le due società la cui proprietà è sempre dell'Efim, il Commissario liquidatore ha quindi, presentato al Ministro del Tesoro istanza di liquidazione coatta amministrativa ai sensi dell'art. 4 comma 3 del d.l. 487/92 convertito con modificazioni dalla l. 33/93. Il Ministro ha accolto l'istanza del Commissario liquidatore ed ha emanato i decreti di assoggettamento alla liquidazione coatta

amministrativa di entrambe le società. E' in corso analoga procedura per la società Termomeccanica.

Attualmente per quanto riguarda le succitate società Efimpianti, Ecosafe, Breda Progetti e Costruzioni ed Edina sono in corso, ad opera dei commissari liquidatori, le procedure di vendita dei relativi cespiti aziendali.

10. CESSIONI DELLE ALTRE SOCIETA'

La società Finanziaria E. Breda, in parte proprietaria di azioni di società della difesa, Oto Breda Finanziaria, Breda Meccanica Bresciana, in parte di azioni di altre società Oto Trasm, Sigma, Nuova Breda Fucine Meridionali, come meglio descritto nell'Appendice 2, ha cessato le ragioni della sua esistenza ed è stata posta in liquidazione coatta amministrativa, così come è avvenuto per tutte le società finanziarie (ad eccezione di Aviofer, tuttora titolare di azioni di società che debbono essere vendute).

Le alterazioni di bilancio che facevano risultare utili in realtà non sussistenti risultanti da vendite immobiliari infragruppo, hanno imposto di esporre i fatti alla Procura di Milano e di promuovere azioni di responsabilità nei confronti di amministratori.

Tutte le società delle quali era prevista la vendita nel programma di liquidazione sono state poste in vendita seguendo lo stesso schema: pubblicazione di avviso sui quotidiani, richiesta di memorandum, presentazione di offerta provvisoria, eventuali verifiche, offerta definitiva.

La Oto Breda Sud S.p.A. di Gioia Tauro è stata ceduta il 23 agosto 1993, tutti i debiti vengono saldati dall'acquirente Isotta Fraschini; l'acquirente ha prestato idonea garanzia bancaria per la riassunzione del personale, puntualmente avvenuta come risulta dai controlli effettuati dal competente Ufficio del Lavoro

La Ittica Ugento S.p.A. è stata ceduta a seguito del perfezionamento della transazione che ha posto fine ad una lite per la quale gli acquirenti, in forza di un contratto stipulato prima della messa in liquidazione dell'Efim, avevano posto sotto sequestro le azioni della Società.

La Oto Trasm S.p.A. è stata dismessa con contratto di cessione di azienda il 2 novembre 1994. E' in corso la procedura di liquidazione coatta amministrativa.

Per la Nuova Breda Fucine S.p.A., la Breda Energia, l'Istituto Ricerche Breda S.p.A., la Cesic S.p.A. e la Cesis S.p.A. le trattative sono in corso in fase conclusiva.

L'Efimdata S.p.A. è stata posta in liquidazione coatta amministrativa a seguito della impossibilità di cedere le azioni ed in considerazione del fatto che una volta posta in liquidazione si sarebbero potuti cedere i cespiti senza debiti che sarebbero stati pagati dallo Stato.

11. CESSIONE DEL SETTORE FERROVIARIO

La situazione del settore ferroviario al momento della liquidazione era la seguente:

SOCIETA':	RISULTATO	RISULTATO
	Al 31.12.91	al 31.12.92
	UTILE (+)	UTILE (+)
	PERDITE (-)	PERDITE (-)
	L/Milioni	L/Milioni
AVIS	- 13.405	- 16.982
BREDA COSTRUZ.FERROVIARIE	+ 18.478	- 88.982
BREDA FUCINE MERIDIONALI	+ 14.235	- 27.620
BREDA TRASPORTATION (USA)USD	+ 267	+ 395.106USD
BREDA MENARINIBUS	+ 276	- 13.082
C.P.A. SUD	- 862	- 2.454
COMETRA	- 2.226	- 2.394
IMESI	+ 1.444	- 5.779
SOFER	- 10.332	- 14.919

OCCUPAZIONE DELLE SOCIETA' ALLA DATA DEL 30 GIUGNO 1992: 4.824 UNITA'

- 11.2 Premesso che la questione sorta sull'interpretazione del compromesso stipulato in data 15 dicembre 1992 tra EFIM e FINMECCANICA riguardante in particolare la validità ed efficacia vincolante nei confronti dell'EFIM in liquidazione di tali accordi in virtù dei quali EFIM e FINMECCANICA si devono reciprocamente riconoscere diritto di prelazione in caso di vendita di cointeressenze azionarie dirette ed indirette in società operanti nel settore ferroviario è stata sottoposta ad un arbitro (Prof. Natalino Irti) e risolta da questo nel senso di riconoscere l'esistenza del patto di prelazione in favore di FINMECCANICA, patto che spiega i suoi effetti, a parità di condizioni, in caso di vendita a terzi, ferma la piena autonomia del Commissario liquidatore nel decidere la vendita e nello stabilire le modalità di questo.

Sono state quindi avviate le procedure di messa in vendita del settore ferroviario con l'assistenza della società di valutazione Mediobanca. Sono stati pubblicati annunci sui

maggiori quotidiani esteri e nazionali, le società del settore ferroviario sono state offerte in vendita in pacchetto, con possibilità di separare dall'insieme alcune delle società. La procedura seguita è quella della vendita internazionale nella quale i concorrenti sono invitati a presentare un'offerta non vincolante in un primo tempo (avendo essi assunto informazioni solo da un memorandum informativo messo a loro disposizione previa firma di un patto di segretezza) e vincolante in un momento successivo, dopo che i concorrenti abbiano assunto ulteriori informazioni attraverso una attenta verifica effettuata in azienda (due diligence). All'annuncio hanno risposto 9 concorrenti (compresa Finmeccanica), ma soltanto 5 di essi (compresa Finmeccanica) hanno firmato il patto di segretezza per avere la disponibilità delle prime informazioni attraverso il ricevimento del memorandum informativo. Nessun concorrente (neppure Finmeccanica) ha presentato offerta né non definitiva, né definitiva nel termine stabilito (20 novembre 1993).

Tale situazione è stata determinata con ogni probabilità sia dalla particolare situazione del mercato italiano dovuta al blocco delle commesse nel settore dell'alta velocità sia dal patto a favore di Finmeccanica.

Successivamente sono state presentate offerte di acquisto di aziende del ramo da parte di Costamasnaga e di Finmeccanica.

Nel frattempo il ramo ferroviario delle Reggiane S.p.A. inizialmente posto in vendita insieme al comparto ferroviario è stato ceduto insieme ai cespiti aziendali delle Reggiane Omi S.p.A. a Ditta Officine Meccaniche Fantuzzi.

Le trattative in corso, interessanti le società del comparto in questione, appaiono particolarmente importanti alla luce del necessario riassetto dell'industria nazionale del settore.

- 11.3 Le prospettive di riordino dell'industria ferroviaria vanno inquadrare in uno scenario che negli ultimi anni nel generale contesto di crisi economica è stato caratterizzato da una brusca caduta di ordini da parte delle Ferrovie dello Stato. Le dimensioni della concorrenza europea, già riorganizzatasi negli ultimi anni, impongono una riduzione della capacità produttiva per consentire quelle revisioni organizzative e tecnologiche in grado di favorire un incremento di competitività delle aziende italiane.

Nell'ambito delle riorganizzazioni complessive che dovrà interessare l'intero settore industriale ferroviario italiano, che non potrà evitare una forte riduzione di personale, si inserisce la riduzione di organici per 722 unità relative agli stabilimenti Breda Costruzioni Ferroviarie (ivi compresi gli stabilimenti relativi alle incorporate Sofer ed Imesi), per i quali provvedendo con i prepensionamenti previsti dal d.l. n. 516 del 29 agosto 1994, oltrechè ricorrendo ad altri ammortizzatori sociali e ad interventi diversi. Nel complesso facendosi riferimento a Breda Costruzioni Ferroviarie, Breda Menarini, CPA Sud, Avis e Cometra a programma prepensionamento attuato la riduzione di personale ammonterà complessivamente a 951 unità.

Le perdite subite dalla società sono conseguenti al blocco degli ordini nel settore ferroviario e nel settore viario che non si può controbilanciare con una adeguata ristrutturazione in termini di personale e di unità produttive, finalizzata ad adeguare la capacità produttiva ai nuovi livelli della domanda.

Il deterioramento della posizioni finanziaria netta del Gruppo ha causato crescenti difficoltà nel ricorso al capitale di credito. Anche i semplici affidamenti per elasticità di cassa e il rilascio di garanzie per la operatività corrente sono preclusi al Gruppo, fintanto che - questa è la pregiudizievole opposta dal sistema bancario - non si individuerà il nuovo azionista.

Ciò nonostante, nel corso dell'anno, e in particolare in questa parte finale, il Gruppo ha acquisito sia nel comparto ferroviario sia in quello viario, diverse commesse, rilevanti sia per ammontare sia per tipologia dei prodotti che vengono illustrate nella seguente sintesi sull'andamento commerciale della Costruzione Ferroviarie:

- 11.4 Nel 1994 l'acquisizione ordini del Gruppo Breda è ammontata a circa 873 miliardi, di cui per 753 miliardi nel ferroviario e per 120 miliardi nel viario.

Nel mercato nazionale ferroviario, dove si sono sbloccate nella parte finale dell'anno le assegnazioni da parte delle FS, il consuntivo degli ordini ha registrato importanti acquisizioni: per l'ETR 500 è stata acquisita la seconda tranche del contratto, di cui la quota Breda Costruzioni Ferroviarie è di 316 miliardi; per le locomotive E 402 è stata ratificata da Ansaldo la redistribuzione delle locomotive (14 miliardi per la Breda Costruzioni Ferroviarie); per gli elettrotreni ad Alta Frequentazione, sono stati acquisiti in luglio ordini dalle FS per un valore di 220 miliardi; nel segmento Ferrovie Concesse, pur permanendo la

grave stasi di mercato, si sono acquisiti ordini per circa 29 miliardi. Nel mercato estero si sono avuti ordini per circa 156 miliardi di lire derivanti principalmente dalla acquisizione per 123 miliardi per la commessa di 42 HRV di Los Angeles, avvenuta nel giugno scorso.

Nel settore autobus, dove l'acquisizione ordini del 1994 è stata condizionata dai ritardi nelle tempistiche dei programmi di acquisto collegati alle disponibilità dei 450 miliardi per il rinnovo del parco veicoli degli enti locali, si sono registrate le prime approvazioni dei piani di riparto delle aziende di trasporto con le conseguenti assegnazioni di ordini, nel cui ambito sono stati acquisiti circa 275 veicoli da parte della Bredamenarinibus. Il carico di lavoro collegato a tali acquisizioni è di circa 350.000 ore. Il portafoglio ordini finale consolidato del Gruppo Breda al 31.12.94 è stato di circa 1,834 miliardi, contro i 1.358 miliardi di fine 1993. Nel settore ferroviario il carnet al 31.12.94 ammontava a 1.750 miliardi, contro i 1.347 dell'anno precedente, mentre nel viario è stato di circa 84 miliardi, rispetto agli 11 miliardi di fine 1993.

Nel corso del 1994 si è infine portata a termine una importante trattativa con le FS e la FIAT, che prevede l'assegnazione da parte della FIAT di un volume di 1.000.000 di ore dirette per la esecuzione di alcune fasi produttive del Pendolino nel prossimo triennio. Tale commessa, che ha per la Breda un valore di ricavi di circa 85 miliardi, comporterà il trasferimento dell'attività produttiva dell'Omeca dallo stabilimento di Reggio Calabria a quello di Saline Ionica, ceduto in comodato dalle FS.

Nei primi giorni del 1995 sul mercato nazionale sono già stati acquisiti altri 51 miliardi per i treni ad alta frequentazione ed altri 30 miliardi per le locomotive E402; nel mercato estero nel frattempo si è conclusa con Eurotunnel l'acquisizione di 16 carri (per circa 41 miliardi), anche se vi sono difficoltà a causa dei problemi finanziari.

Per evitare che, decorso il periodo di due anni dalla data di approvazione ministeriale del programma di liquidazione dell'EFIM le diverse società appartenenti al comparto in questione fossero assoggettate a procedure di liquidazione coatta amministrativa, si è richiesto al Ministro del Tesoro di determinarne con decreto l'esclusione dall'assoggettamento alle procedure di liquidazione ai sensi dell'art. 3, comma 1, del d.l. 643/94, convertito, con modificazioni, dalla l. 738/94, che ha sostituito l'art. 4, comma 3, del d.l. n.487/92.

In particolare, le società per le quali si è richiesto il decreto di esclusione sono Avis, Breda Costruzioni Ferroviarie (nella quale sono state incorporate Imesi e Sofer), Breda Fucine Meridionali, Bredamenarini Bus, CPA Sud, Cometra.

Anche per l'Aviofer si è ritenuto opportuno, per il momento, evitare la liquidazione coatta amministrativa, in quanto la società in questione risulta essere la controllante di gran parte delle società del comparto ferroviario e quindi è possibile che anche ad essa possa estendersi l'interesse dei compratori.

12. RIORGANIZZAZIONE DEL SETTORE DELL'ALLUMINIO

12.1 Le società operanti nel settore sono:

	RISULTATO	RISULTATO
	AL 31.12.91	AL 31.12.92
	UTILE (+)	UTILE (+)
	PERDITE (-)	PERDITE (-)
	L/Miioni	L/Milioni
ALMAX ITALIA	- 67	- 291
ALUCASA	- 81	- 1.069
ALUMIX Gmbh (Germania) DM	- 31.979,93	+ 5.156,83 DM
ALUMIX S.A. (Francia) FF	- 2.960,920	- 1.673,880FF
ALUMIX S.A. (Spagna) PTS	+ 861.823	+ 172.032PTS
ALUMIX U.K.(G.Bretagna)LGS	+ 662	+ 27,281LGS
ALUMIX	- 424.944	- 583.783
ALURES	+ 16	- 2.965
ALUTEKNA in liquid.	- 24.748	- 34.529
COMITAL ALUMIN.(German.)DM	+ 70.360,41	+ 1.444,09DM
COMITAL SUD	- 3	- 18
COMITAL	+ 945	+ 286
COMSAL in liquid.	- 16.931	- 30.721
EURALLUMINA	+ 53	+ 31
METALPACK	+ 120	+ 43
NUOVA COMSAL	---	---
SARDAL	+ 419	- 384
TUBETTIFICIO EUROPEO	- 5.221	- 6.295

OCCUPAZIONE DELLE SOCIETA' ALLA DATA DEL 30 GIUGNO 1992: 6.547.

12.2 Alumix, con un fatturato di 1000-1100 miliardi ha perso (tra partite ordinarie e straordinarie) oltre 400 Miliardi nel 1991, quasi 600 Miliardi nel 1992 e ancora circa 300 M.di nel 1993, nonostante che la lira l'abbia favorita deprezzandosi e che goda, anche se in

maniera non stabile, di una delle tariffe energetiche più basse in Europa.

Le perdite di Alumix non sono storia recente, perché l'alluminio pubblico italiano (da MCS ad Alumix) perde fondamentalmente da sempre, nonostante che abbia già potuto contare su due piani di ristrutturazione (1982-84 e 1988-90= che hanno iniettato risorse finanziarie (500 Miliardi già col piano 1982-84) senza per altro risanarla effettivamente.

Ci troviamo di fronte a ragioni strutturali di insufficiente competitività e di errori previsionali (evidenziati dai grafici 1, 2, 3 seguenti), che non possono essere risolte nel solito modo (cancellando il passato coi soldi dei cittadini, ma che occorre qualcosa di diverso e più radicale (partner vincenti per rafforzare i settori più competitivi e abbandono dell'insostenibile).

Ci basti ricordare che i limiti strutturali di Alumix sono l'alto costo dell'energia in Italia (solo temporaneamente superato con provvedimenti contestati dalla UE che esigono una modificazione), la scala limitata dei suoi impianti (per altro non più correggibile per mancanza di risorse finanziarie e per eccesso di capacità produttiva nel mondo, in Europa e in Italia, ciascuno relativamente ai suoi prodotti di riferimento) e le mancate razionalizzazioni (dopo una storia di acquisizioni) che hanno lasciato Alumix con una ridondanza di siti non sostenibile.

A livello di settori la situazione competitiva di Alumix è variegata e presenta alcuni punti di forza (purché siano gestiti in ottica di razionalizzazione e alleanze), peraltro non sufficienti a compensare le debolezze complessive. In sintesi, Alumix è apparsa competitiva sugli estrusi, (mercato nazionale) a patto di eliminare la ridondanza di siti e concentrarsi sulle produzioni economicamente sostenibili nonché competitiva nell'imballaggio rigido (Tubettificio Europeo, ove pure occorrerebbero razionalizzazioni) e nell'imballaggio flessibile(Comital)

12.3 Nell'ultimo anno Bain, Cuneo e Associati ha sviluppato, per incarico del Commissario Liquidatore, un piano per Alumix. I piani sono stati presentati tempestivamente dal Commissario Liquidatore a norma dell'art. 2, comma 2, lett. d), del D.L. 13.12.1992 n. 487, convertito con modificazioni dalla L. 17.2.1993 n. 33. Pur con diversità di approccio i piani e proposte concordano nell'indicare che:

- Alumix deve realizzare una forte razionalizzazione, per ridurre la ridondanza di siti ed aumentare la propria competitività
- Alumix non può comunque risanare con le sue sole forze la sua situazione finanziaria data la gravità del dissesto pregresso
- Per onorare i suoi debiti lo Stato dovrà comunque intervenire con le somme stanziare, che purtroppo sono "già spesi" perché legati al dissesto pregresso. Questa cifra potrebbe ridursi se si operasse rapidamente razionalizzando ed esplorando attivamente ipotesi di cessione. Tale cifra potrà anche aumentare di molto per gli oneri finanziari e le difficoltà operative se la situazione di stallo non sarà sbloccata rapidamente;