

Si segnala:

- i dati non sono omogenei in quanto nel 1991 e nel 1992 si sono verificate variazioni dell'area di consolidamento:
 - . nel 1991 gli stabilimenti Agusta di Tradate - VA (produzione di sistemi elettronici) e Roma (produzione di equipaggiamenti avionici e apparati per la fotogrammetria) sono stati scorporati in due nuove società, successivamente vendute alla consociata Sistemi e Spazio per L. 255 mld.. I conferimenti sono avvenuti sulla base di un valore netto di L. 71 mld. per l'Agusta Sistemi e L. 101 mld. per l'Agusta OMI; la plusvalenza realizzata con l'operazione è di L. 95 mld. (12 in sede di conferimento e 83 con la vendita);
 - . nel periodo 1.1/17.7.1992 gli stabilimenti di Sesto Calende (VA) e Borgomanero (NO) sono stati conferiti a valori contabili in due società di nuova costituzione (rispettivamente SIAI Marchetti e Mecaer).
- la presenza in bilancio di cospicue minusvalenze inesprese che andranno assoggettate ad una puntuale disamina:
 - . oneri poliennali su Canguro/C22J ancora da ammortizzare;
 - . ricambi obsoleti in magazzino;
 - . altre rimanenze finali che non trovano riscontro negli ordini in portafoglio (si parla esplicitamente di "lavori in corso da abbandonare");
 - . immobilizzazioni tecniche obsolete.
- nel bilancio consolidato al 31.12.1991 erano presenti:
 - . crediti netti verso l'Uganda per L. 33 mld. e verso la Libia per L. 58 mld. sostanzialmente inesigibili;
 - . attività legate a commesse Irak per L. 309 mld. fronteggiate da passività per L. 185 mld. (invariate al 17.7.1992); nel conto economico 1991 è stata iscritta tra i proventi straordinari la contabilizzazione di "claims" per L. 88 mld.;
- nel 1990 con riferimento a taluni ricambi in magazzino si è passati da una valutazione "al costo" ad una "a ricavo" (la modifica ha comportato un maggior utile di L. 8 mld.);
- gli ammortamenti tecnici sono calcolati in base ad aliquote inferiori a quelle fiscali;
- ai sensi della L. 439/91 sono stati rivalutati gli immobili per L. 174 mld..

* * *

Dall'esame dei "long form report" al 17.7.1992 emessi dagli auditors, incompleti soprattutto con riferimento a rimanenze, crediti e debiti (circolarizzazione non completata), emergono le seguenti rettifiche del patrimonio netto:

Agusta

L./mld.

Sopravvalutazione delle rimanenze	-46.2
Esborso per prepensionamenti non stanziato	-43.0
Carenza fondo oneri da swaps	-10.0
Penali su ritardati pagamenti	-7.5
Sovrastima TFR e rateo ferie non godute	+14.0
Altre partite	-6.7
	<u>-99.4</u>
	=====

Inoltre vengono segnalate numerose poste che potrebbero dare luogo a passività potenziali che non è stato possibile quantificare; le principali sono:

- . l'iscrizione tra le rimanenze di semilavorati che per poter essere utilizzati nel ciclo produttivo devono essere riparati a fronte dei quali la società non ha effettuato alcun accantonamento;
- . il fondo svalutazione magazzino stanziato dalla società ammonta a L. 61.5 mld. a fronte delle seguenti partite a lento rigiro:

L./mld.

partite non movimentate negli ultimi:

- . 5 anni 27
- . 3 anni 83

partite il cui utilizzo è stato trascurabile
negli ultimi 3 anni e non sono stati registrati
movimenti in entrata

64

174

===

- . la congruità del fondo svalutazione crediti (L. 11.1 mld.) non è stata verificata; lo scaduto è comunque importante:

L./mld.

Crediti commerciali:

. parte corrente	316
. scaduti da 90 a 180 gg.	47
. scaduti da 180 a 365 gg.	121
. scaduti da oltre 365 gg.	210
. crediti Irak	78
. crediti Libia	72
. crediti Uganda	4
	<u>848</u>
	===

- . qualora le differenze cambio fossero state calcolate in base ai corsi del 29.9.1991 si sarebbe registrata una maggiore perdita di L. 49 mld..

. il fondo cause legali stanziato dalla società (L. 5.0 mld.) non è congruo anche se è difficile stimare il rischio effettivo;
. crediti d'imposta per L. 43 mld. sono stati ceduti alla Manufacturers Hannover Trust e non figurano tra i conti d'ordine.

Da ultimo si riportano i principali progetti a fronte dei quali sono stati sospesi costi tra gli oneri pluriennali:

L./mld.

EH101	211
A109	45
A129	26
Altri progetti	18
Altri costi capitalizzati	28
	<u>328</u>
	===

SIAI Marchetti

Non si dispone del report degli auditors.

Dal report Agusta si rileva tuttavia che tale società presenta oneri pluriennali ed altre attività per L. 106 mld. relativi al programma "ala fissa" a fronte dei quali "non esistono ordini tali da assicurare una recuperabilità".

Elicotteri Meridionali

L./mld.

Differenza cambi su anticipi in valuta	-3.5
Esborso per prepensionamenti non stanziato	-3.1
Mancata contabilizzazione di fatture da emettere	+1.1
Altre partite	-1.0
	<u>-6.5</u>
	====

Inoltre vengono segnalate due fonti di passività potenziali:

- . costi sospesi per una fornitura ad un paese straniero non identificato verso cui sono state bloccate le esportazioni (L. 1.5 mld.); la società ritiene che entro breve otterranno una autorizzazione all'esportazione "in deroga" all'embargo;
- . qualora la società risultasse non idonea a beneficiare degli sgravi previdenziali previsti dalla L. 377/88 dovrebbe versare L. 12.9 mld..

SEI - Servizi Elicotteristici Italiani

Il solo rilievo significativo riguarda la presenza di crediti scaduti per L. 2.0 mld., di cui L. 0.6 mld. in contenzioso, a fronte dei quali si ha un fondo svalutazione crediti di soli L. 0.1 mld..

Agusta Aerospace Service

Non viene sollevato alcun rilievo; quali elementi d'incertezza vengono segnalati:

- . un rischio di contenzioso per circa \$ 1.5 mln. nell'ambito di una fornitura all'U.S. Army;
- . un rischio non quantificato relativo al personale impiegato presso una base americana in Germania.

Bilancio consolidato gruppo Agusta

In aggiunta a quanto rilevato con riferimento alle singole società (i report relativi a Mecaer, SIAI Marchetti, Agusta Aviation Far East - in liquidazione e SIAI - in liquidazione - non sono disponibili) nella redazione del bilancio consolidato non sono state effettuate:

- . rettifiche di consolidamento che avrebbero comportato una diminuzione del patrimonio netto di L. 11.2 mld.;
- . le eliminazioni dei profitti realizzati su operazioni infragruppo (importo non quantificabile a causa di errate riclassificazioni).

5.5.2 BREDA COSTRUZIONI FERROVIARIE, COMETRA E AVIS **(Comparto Mezzi e Sistemi di Trasporto)**

10) BREDA COSTRUZIONI FERROVIARIE S.p.A.=(Aviofer Breda 99,975%; Finanziaria E. Breda 0,025%).

Creata nel 1886, nel 1965 le aziende ferroviarie facenti capo alla Finanziaria E. Breda furono concentrate, assieme alla Officine Meccaniche Ferrovie Pistoiesi che ha assunto nel 1973 la definitiva denominazione di Breda Costruzioni Ferroviarie, Caposettore di piu' aziende (Sofer, Ferrosud, OMECA, IMESI, AVIS, Cometra, Breda Menarini Bus, Generalbus, Bredabus e CPA). Era prevista l'incorporazione della Ferrosud, della Omeqa, della Generalbus e della Bredabus.

Il processo di ristrutturazione e riorganizzazione del Gruppo Breda, avviato nel 1991 con la fusione per incorporazione nella Breda Costruzioni Ferroviarie di alcune societa' controllate e conseguente alle attivita' precedentemente sviluppate con l'obiettivo primario di conseguire sensibili riduzioni di costi diretti di struttura e delle spese generali, nonche' piu' elevati standard qualitativi che hanno consentito di migliorare la posizione competitiva della societa'.

Sono state eliminate duplicazioni delle medesime fusioni presenti nelle diverse societa' controllate e sono state centralizzate nella capo Gruppo Breda di Pistoia le seguenti principali attivita': ricerca e sviluppo, progettazione, commerciale, assistenza post vendita, acquisti, coordinamento produttivo, amministrazione e finanza.

Gli stabilimenti delle societa' incorporate continuano ad operare come unita' produttive.

Le fusioni gia' effettuate, con decorrenza 1° gennaio 1991, riguardano le societa' OMECA di Reggio Calabria e Ferrosud di Matera operanti nel settore ferroviario, nonche' le Societa' Bredabus S.p.A. e Generalbus S.p.A. del settore autobus.

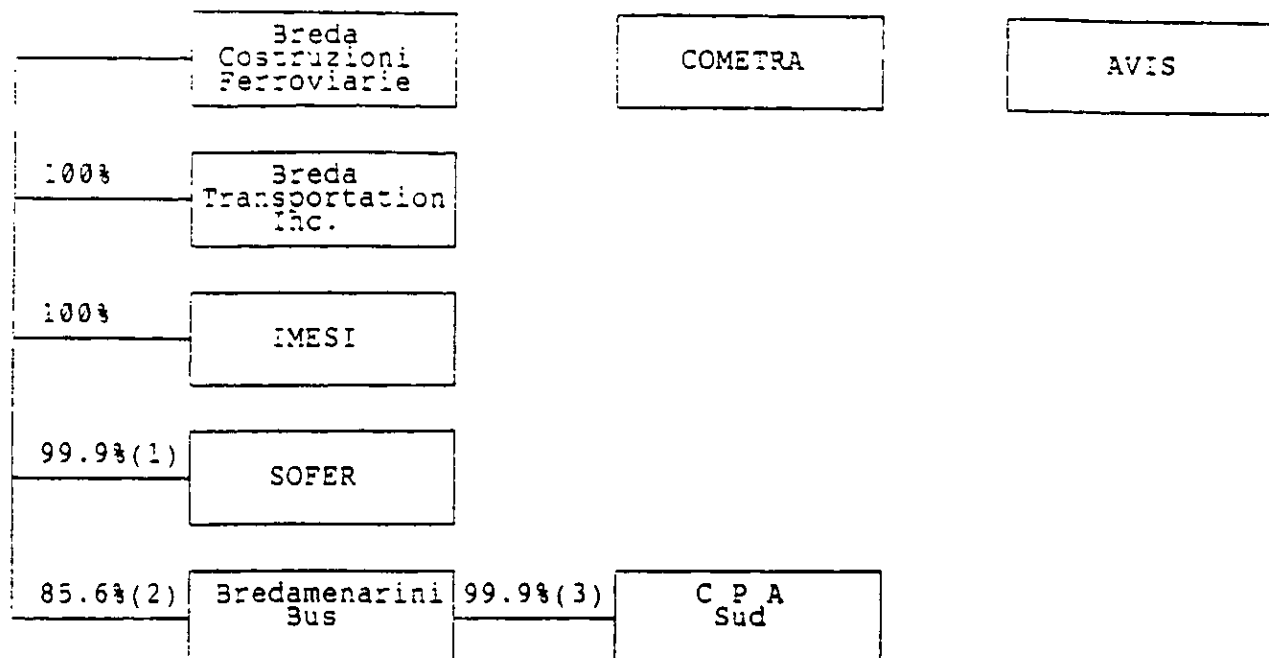
a) Capitale sociale ed azionariato

Nel seguito sono riportati il capitale sociale e l'azionariato delle tre societa' cui fa capo l'attivita' del comparto:

	<u>N. azioni</u>	<u>Val. nominale</u> (L./mln.)	<u>%</u>
Breda Costruzioni Ferroviarie			
. Aviofer Breda	199.950.000	199.950	99.9
. F.E.B.	50.000	50	0.1
	<u>200.000.000</u>	<u>200.000</u>	<u>100.0</u>
Cometra			
. Aviofer Breda	5.684.764	5.685	81.2
. Breda Costruz. Ferroviarie	700.000	700	10.0
. Faiveley Italia (1)	615.236	615	8.8
	<u>7.000.000</u>	<u>7.000</u>	<u>100.0</u>
AVIS			
. Aviofer Breda	3.076.231	3.076	99.9
. F.E.B.	769	1	0.1
	<u>3.077.000</u>	<u>3.077</u>	<u>100.0</u>
	<u>=====</u>	<u>=====</u>	

Lo statuto della Cometra prevede il diritto di prelazione in favore degli altri soci in caso di cessione di azioni.

(1) Gruppo Faiveley Entreprise (F).

b) Composizione del comparto

(1) 0.1% F.E.B..

(2) 14.4% Finanziaria Italiana di Partecipazioni (FIP).

(3) 0.1% Breda Costruzioni Ferroviarie.

c) Aree di attività

Le società del comparto producono mezzi di trasporto collettivo su rotaia e su ruota.

La gamma di prodotti del gruppo Breda Costruzioni Ferroviarie (BCF) comprende locomotive, elettrotreni in acciaio e in lega leggera, carrozze passeggeri, carri merci, metropolitane, carrelli motori e portanti, autobus, filobus, dualbus. Nel settore ferroviario, a causa della diminuzione negli ultimi anni delle commesse delle FF.SS., la produzione si è rivolta prevalentemente a veicoli per metropolitane, in larga parte venduti all'estero (S. Francisco, Los Angeles, Seattle, Ankara, Lille, Washington). La produzione per il mercato nazionale è prevista crescere per la realizzazione di 30 treni ad alta velocità affidata dalle FF.SS., nel febbraio 1992, al Consorzio Trevi, di cui la Breda Costruzioni Ferroviarie è capofila (l'ordine prevede anche un'opzione per ulteriori 70 treni). La Cometra opera nel settore della componentistica per i mezzi di trasporto su rotaia e su ruota.

L'attività dell'Avis consiste nella riparazione e ricostruzione di materiale ferrotramviario.

L'attività dell'intero comparto risente della diminuzione dei contributi statali e regionali e della situazione di squilibrio economico finanziario delle principali aziende municipali di trasporto.

La seguente è la ripartizione del fatturato per società:

(L./mld.)	1990		1991	
	%		%	
Gruppo BCF				
. ferroviario Italia	290	44.1	194	38.2
. viario Italia	179	27.2	121	23.8
. export (ferroviario + viario)	148	22.5	169	33.3
	617	93.8	484	95.3
Avis	27	4.1	21	4.1
Cometra	14	2.1	3	0.6
Totale	658	100.0	508	100.0
Rettifiche di consolidamento (1)	(17)		(12)	
Fatturato consolidato	641		496	
	==		==	

1) Voce calcolata per differenza

Non si dispone della ripartizione del fatturato del comparto per linea di prodotto e mercato di destinazione, di seguito si riporta l'evoluzione della composizione dei ricavi del solo gruppo BCF, il cui calo di fatturato è da attribuirsi principalmente alla contrazione degli ordini FF.SS.:

L'andamento della Società Breda Costruzioni Ferroviarie è reso evidente dai dati esposti in bilancio: al 31.12.85 la società vantava un attivo di 7.381,1 milioni, passato al 31.12.86, a 8.656; al 31.12.87 passa a +41.816,5 milioni; al 31.12.88 scende a 41.557; al 31.12.89 cala a 28.100; al 31.12.90 scende ancora a 18.800.

In proposito la relazione relativa all'esercizio 90 della Corte dei Conti conferma che "le principali cause delle presenti difficoltà incontrate nell'anno dalle controllate di Aviofer Breda che ha registrato nel corso del 1990 un utile netto di L. 21.851.654.185, di molto inferiore all'utile dell'esercizio precedente, e che ammontano a L. 75.845.668.447, possono sintetizzarsi per l'Agusta nella stretta riduzione delle commesse dell'Amministrazione difesa, e per la Breda Costruzioni Ferroviarie nella modesta domanda di mercato" (p.101 rel.90).

La relazione programmatica 1990 (per il quadriennio 1989-92) notava che nel corso del 1988 il settore dei mezzi di trasporto, pur in un contesto di difficoltà a causa della situazione che si è verificata nell'assegnazione delle commesse ferroviarie, il cui slittamento ha determinato un livello produttivo inferiore al previsto, ha comunque registrato, rispetto al 1987, un lieve aumento del valore della produzione (da 489 a 510 miliardi) e un ulteriore miglioramento dell'indice netto (da 30,1 a 36,5 milioni).

Le previsioni di piano per il quadriennio evidenziano un buon incremento del livello della produzione, con un valore attorno ai 668 miliardi di lire, dovuto appunto a Breda Costruzioni Ferroviarie. In relazione all'espletamento della fornitura USA (=236 dualbus per Seattle).

La relazione per il quadriennio 1990-93 nell'evidenziare la preponderanza dei due grandi comparti in cui si articola il settore dei mezzi e sistemi di trasporto (veicoli su rotaia per la trazione pesante, e veicoli su gomma per il trasporto urbano, interurbano e gran turismo) sul terzo (quello della componentistica), sottolineava che per essi l'andamento aveva fortemente risentito del perdurare della situazione di incertezza determinatasi con l'amministrazione straordinaria dell'Ente Ferrovie dello Stato che rappresenta, da solo, per il Gruppo, oltre l'80% del mercato italiano. Il blocco degli ordini ha penalizzato soprattutto Breda Costruzioni Ferroviarie, creando gravi difficoltà al processo di pianificazione strategica ed operativa delle aziende, soprattutto per la mancanza di un attendibile programma di investimenti dell'Ente Ferrovie al quale potersi riferire.

La relazione per il periodo 1991-94, pur ribadendo la perdurante situazione negativa determinata dalla grave carenza di ordini da parte delle Ferrovie, segnalava con favore la recente approvazione da parte del Governo del Contratto di programma dell'Ente Ferrovie che avrebbe riaperto legittime aspettative di comanda sul mercato italiano - (testimonianza ne sono già i ccordi stipulati da Ansaldo Trasporti e Breda con Siemens e ABB in funzioni dei programmi per l'alta velocità).

(Con ciò ribadendo ancora una volta che il futuro industriale del Gruppo Breda è legato ai grandi programmi nazionali, in qualsiasi forma stipulati).

Per quanto attiene la clientela, il gruppo si rivolge pressoché esclusivamente a pubbliche amministrazioni.

Il portafoglio ordini del gruppo BCF al 17.7.1992 ammontava a L. 1.470 mld., la seguente è la ripartizione per linea di prodotto a partire dal 31.12.1990:

(L./mld.)	31.12.1990	31.12.1991	17.7.1992
Ferroviario Italia	312	201 }	1.411
Ferroviario estero	663	876 }	
Autobus Italia	56	81 }	59
Autobus estero	-	11 }	
Totale gruppo B.C.F.	1.031	1.169	1.470
	=====	=====	=====

Il portafoglio ordini Avis e Cometra è di dimensioni trascurabili (complessivamente L. 18 mld. al 31.12.1990 e 1991).

Nel marzo 1992 i gruppi EFIM e Finmeccanica hanno raggiunto un'intesa di massima di collaborazione nel settore che si sarebbe dovuta tradurre in una progressiva integrazione, accompagnata anche da scambi di partecipazioni, tra Ansaldo Trasporti e Breda Costruzioni Ferroviarie: a tale processo di integrazione era previsto partecipi anche la Firema Trasporti. L'obiettivo degli accordi era quello di fronteggiare l'evoluzione della domanda, sempre più orientata verso l'acquisto di sistemi di trasporto completi con tecnologie avanzate (quali: treni ad alta velocità e sistemi di trasporto urbani automatici), nonché la concentrazione dei produttori che ha portato alla presenza in Europa di tre gruppi (GEC - Alsthom, Siemens e ABB) altamente integrati in grado di fornire tutti i componenti meccanici, elettrici ed elettronici di un sistema di trasporto.

(1) Voce calcolata per differenza.

di Unità produttive

	Organico al _31.3.1992_	Produzione
Breda Costruzioni Ferroviarie:		
. Pistoia	1.232	Ferroviario e viario
. Reggio Calabria	626	Ferroviario
. Matera	534	Ferroviario
Avis - Castellamare di Stabia (NA)	575	Riparazioni
BredaMenarinibus - Bologna	604	Viario
C.P.A. Sud - Pomezia (ROMA)	104	Viario
Cometra - Giammoro (ME)	132	Componenti
IMESI - Carini (PA)	191	Ferroviario
SOFER - Pozzuoli (NA)	751	Ferroviario e viario
	<u>4.799</u>	
	=====	

e) Organico

Al 17.7.1992 l'organico del Comparto Mezzi e Sistemi di Trasporto era composto da n. 4.770 dipendenti. Di seguito se ne riporta l'evoluzione per categoria dal 1990:

	31.12.1990		31.12.1991		17. 7.1992
Dirigenti	65	{	1.272	{	1.223
Impiegati	1.224	{		{	
Operai	4.090		3.723		3.547
Totale	<u>5.379</u>		<u>4.995</u>		<u>4.770</u>
Ricorso medio CIG/CIGS	710		1.582		858

f) Informazioni economico patrimoniali

Nel seguito sono riportati i principali dati economico-patrimoniali consolidati 1990, 1991 e al 17.7.1992 relativi all'intero Comparto Mezzi e Sistemi di Trasporto (si rimanda in allegato per maggiori dettagli):

(L. mld.)	31.12.1990		31.12.1991		17.7.1992	
	Totale	%	Totale	%	Totale	(%)
FATTURATO	641	100,0	496	100,0	286,7	100,0
Margine operativo lordo	2	0,3	-32	-6,5	-30,3	-10,6
Ammortamenti	-22	-3,4	-24	-4,8	-12,8	-4,5
Costi capitalizzati oneri biennali	15	2,3	13	2,6		
Saldo oneri/proventi diversi	10	1,6	28	5,7	11,4	4,0
Risultato operativo	5	0,8	-15	-3,0	-31,7	-11,1
Oneri finanziari netti	-15	-2,4	-27	-5,5	-23,8	-8,3
Risultato gestionale	-10	-1,6	-42	-8,5	-55,5	-19,4
Risultato netto	8	1,2	2	0,4	-52,7	-18,4
Attivo immobilizzazioni	224	34,0	342	62,4	286,0	55,3
Capitale circolante netto	316	76,1	326	59,5	353,9	68,4
Fondi diversi (-)	-125	-30,1	-120	-21,9	-122,4	-23,7
Capitale investito netto	415	100,0	548	100,0	517,5	100,0
Patrimonio netto	274	66,0	297	54,2	223,6	43,2
Interessi di terzi					5,6	1,1
Debiti finanziari/disp. (-) netti	141	34,0	251	45,8	288,3	55,7

Nel periodo considerato non si sono verificate variazioni significative nel "perimetro" di consolidamento.

Si osserva che:

- gli ammortamenti sono calcolati in base ad aliquote inferiori a quelle fiscali;
- nel corso dell'esercizio 1991 è stato modificato il criterio di valutazione delle rimanenze dal LIFO al "costo medio"; non si conosce l'impatto sul conto economico di tale modifica;
- nel 1991 il bilancio consolidato BCF presenta tra i ricavi L. 43 mld. per l'utilizzo di fondi in parte attribuito ad un presunto esubero degli stessi rispetto ai rischi effettivi.

- nel 1991, in applicazione della L. 413/91, sono state contabilizzate rivalutazioni di immobili per:

	L./mld.
BCF	10.7
Bredamerarini bus	5.4
Sofer	5.2
Imesi	4.0
Avis	3.3
CPA Sud	0.7
Cometra	0.5

Inoltre, sempre nel 1991, BCF ha rivalutato gli immobili delle società incorporate per L. 46.7 mld..

* * *

Dall'esame dei report redatti dagli auditors, incompleti con riferimento a scorte, crediti e debiti (circolarizzazione), emergono le seguenti rettifiche di patrimonio netto derivanti dall'applicazione di corretti principi contabili:

Breda Costruzioni Ferroviarie	L./mld.
Eliminazione costi di ricerca (commesse T401 - H28Q)	-5.8
Sopravalutazione rimanenze finali	-3.4
Mancata iscrizione risconti attivi	+0.5
Sottostima fondo oscillazione cambi	-0.3
Ricavi di competenza non contabilizzati	+3.2
Mancato accantonamento costi di prepensionamento	-5.6
	-11.4
Bredamenarinibus	
Costi di competenza non contabilizzati	-0.5
Altre partite	0.1
	-0.4
Sofer	
Mancato accantonamento costi di prepensionamento	-3.2
Obsolescenza magazzino	-0.2
Eliminazione costi di ricerca	-3.8
	-7.2
Avis	
Mancato accantonamento per prepensionamenti e ferie non godute	-1.8
Cometra	
Mancato accantonamento per prepensionamenti	-0,1
Vengono segnalate inoltre alcune situazioni incerte:	
- B.C.F.: sulla posizione in cambi al 17.7 ed in base ai corsi di fine settembre si determina una perdita nell'ordine di L. 0,6 mld.;	
- Inesi: merci a lento rigiro (L. 1,1 mld.);	
- Sofer:	
. crediti in contenzioso verso personale (L. 1,1 mld.);	
. giacenze di autobus a fronte dei quali non si hanno ordini (L. 4,0 mld.);	
. mancata esecuzione da parte di banche di pagamenti già contabilizzati prima del 17.7.1992 (L. 2,5 mld.);	
- gruppo BCF: mancata riconciliazione delle partite intragruppo (L. 5,3 mld.).	
- Avis:	
. credito in contenzioso con FF.SS. (L. 1,5 mld.);	
. crediti di dubbia esigibilità (L. 0,9 mld.);	
. merci a lento rigiro (L. 0,8 mld.);	
- Cometra: merci a lento rigiro (L. 0.6 mld.).	

5.6. ALUMIX E COMSAL
(Comparto Alluminio)

a) Capitale sociale ed azionariato

Il capitale sociale dell'Alumix ammonta a L. 10 mld. ed è ripartito come segue:

	<u>N. azioni</u>	<u>Val. nominale</u> (L./mln.)	<u>%</u>
EFIM	999.994	10.000	100.0
Aviofer Breda	6	n.s.	n.s.
Totale	<u>1.000.000</u> =====	<u>10.000</u> =====	100.0

Il capitale sociale Comsal ammonta a L. 31 mld. ed è interamente controllato direttamente dall'EFIM.