

del totale installato (48% alla fine del 1992), all'accentuazione dell'impiego dei portanti in fibra ottica ed all'estensione della copertura radiomobile in tecnologia analogica e digitale. Sotto il profilo della qualità delle prestazioni, la realizzazione del Programma di Qualità Totale ha fatto registrare importanti progressi confermati sia dalla percezione del servizio da parte del cliente sia dagli indicatori interni aziendali.

L'effetto sostitutivo della telefonia mobile e lo stadio di maturità comunque raggiunto da quella fissa hanno determinato una dinamica più contenuta nell'accesso al servizio di base: l'incremento netto degli abbonati si è attestato a 458.000 unità portando la densità telefonica a 42,4 abbonati per cento abitanti (42 a fine 1992) e a circa 95 abbonati per 100 famiglie (93 alla fine dello scorso anno).

È proseguito inoltre, con tassi molto interessanti, lo sviluppo dei servizi mobili, settore nel quale, oltre all'attivazione della rete GSM, è stata lanciata con successo la nuova formula tariffaria del servizio "family". Il livello della qualità del radiomobile, inteso nella sua totalità, si è mantenuto elevato in quanto basato su una struttura tariffaria in grado di ottimizzare la distribuzione del traffico.

Gli abbonati al servizio radiomobile risultavano, a fine 1993, pari a 1.207.000 unità con un incremento di 424.000 unità rispetto allo scorso anno, fra i più elevati in Europa.

Nel settore delle reti specializzate e della trasmissione dati, gli abbonati alla rete Itapac sono cresciuti del 42%, in linea con gli obiettivi programmati, mentre la trasmissione dati ha

risentito della fase congiunturale segnando un ritmo di sviluppo più contenuto: +6% delle consistenze rispetto ad inizio anno, per un complesso di 387.000 Punti Accesso Rete Dati al 31 dicembre 1993.

Nel comparto della telefonia pubblica si è registrato un positivo andamento dell'attività, sintetizzato dall'incremento del 16% dei ricavi, reso possibile dalle iniziative di ammodernamento del parco terminali e dallo sviluppo della rete di vendita delle carte telefoniche.

Con riferimento infine all'utilizzo del servizio, la crescita del traffico in termini di comunicazioni si è attestata su valori ancora apprezzabili ove si considerino gli effetti indotti dalla situazione economica generale:

STET



Lavori di installazione effettuati dalla Sirti presso una centrale telefonica numerica di Roma.

STET

5,2% nel segmento urbano e 8,8% in quello extraurbano (rispettivamente 7% e 12% nel 1992).

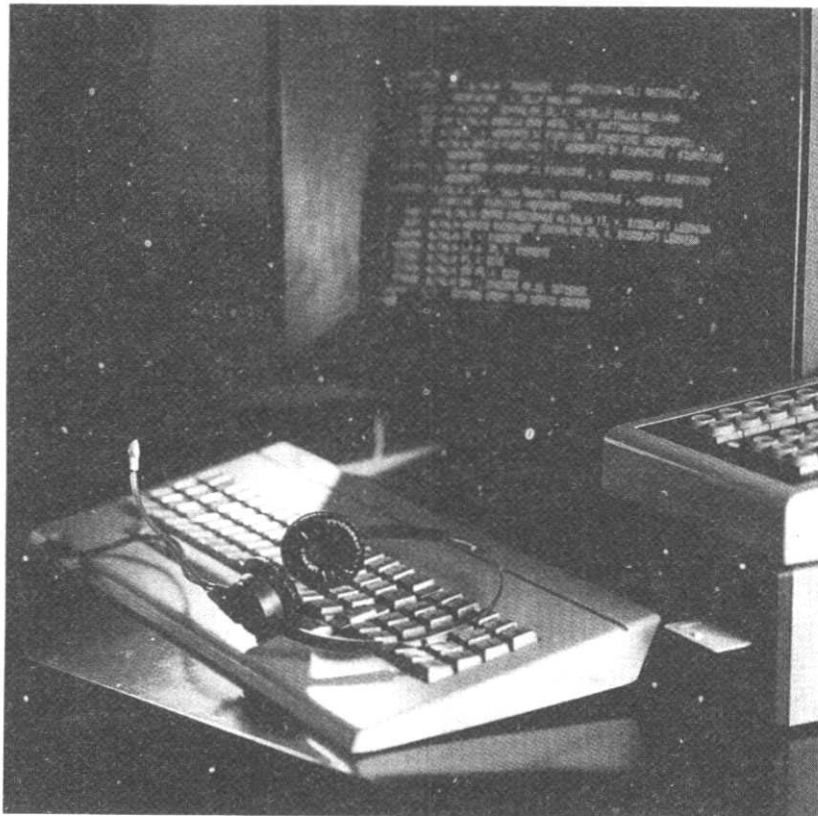
Per quanto concerne le telecomunicazioni internazionali l'Italcable, operando in un mercato caratterizzato da una crescente domanda di soluzioni integrate ad elevato rapporto qualità/prezzo, ha conseguito un significativo ritmo di crescita del traffico (mediamente del 12,4%) adeguando la propria offerta alle nuove tipologie che presentano buone potenzialità di sviluppo. Nelle varie componenti il traffico terminale trasmesso ha registrato un consistente incremento per effetto del notevole sviluppo del servizio Country Direct e Numero verde internazionale, mentre più contenuta è stata l'evoluzione del traffico di transito. Si è confermata la

flessione del telex, ormai in atto da tempo, ampiamente compensata dallo sviluppo di servizi a tecnologia più avanzata e di maggiore economicità. E' proseguito nell'anno il programma delle realizzazioni tecniche indirizzate in particolare al potenziamento ed ottimizzazione della rete, specie quella cablofonica sottomarina tra Stati Uniti ed Italia e tra Paesi del Mediterraneo ed Oceano Atlantico.

Nelle telecomunicazioni via satellite, la Telespazio, facendo leva sulla propria eccellenza tecnologica e sugli effetti derivanti dalla spinta alla diversificazione ed internazionalizzazione avviate da tempo, ha mantenuto la posizione di *leadership* a livello internazionale, conseguendo apprezzabili risultati, oltre che nelle tradizionali attività di telecomunicazioni, nelle altre aree di affari.

In particolare nei sistemi d'utente, è stata intrapresa una decisa azione di penetrazione sui mercati dell'Europa orientale basata su operazioni di *joint venture* con operatori locali di prestigio. Nei servizi spaziali, in cui si segnala la partecipazione al progetto Iridium per la telefonia cellulare globale, sono proseguiti i servizi di gestione in orbita dei satelliti e si è intensificata l'azione commerciale per l'acquisizione di nuovi contratti. Per la divisione di Osservazione della Terra sono in fase di avanzata definizione progetti finanziati da grandi organismi internazionali. Le principali realizzazioni tecniche riguardano il potenziamento delle grandi stazioni ricetrasmittenti del Fucino e del Lario ed il lancio

Una postazione operativa del servizio Sip per l'evasione immediata di richieste di informazioni su abbonati.



della seconda unità di volo del satellite Italsat.

Nel settore delle telecomunicazioni marittime, la tradizionale attività in concessione relativa alla gestione delle stazioni a bordo di navi e panfili ha raggiunto risultati che possono definirsi complessivamente positivi, tenuto conto della criticità dello scenario esterno, mentre l'attività commerciale ha risentito, sotto il profilo dei costi, dello sfavorevole andamento dei rapporti di cambio e della generale flessione del mercato.

Nell'industria delle telecomunicazioni il gruppo Italtel ha affrontato un 1993 particolarmente critico conseguendo risultati positivi. L'accentuata contrazione delle vendite sul mercato nazionale è stata parzialmente compensata dai successi ottenuti sui mercati esteri, in particolare Russia, Grecia ed Argentina, a conferma della competitività della sua tecnologia, rendendo comunque necessaria l'accelerazione del processo di razionalizzazione aziendale per ottenere un significativo recupero di produttività.

Per quanto concerne le principali aree di attività:

- nella commutazione pubblica le centrali UT sono presenti con oltre 12 milioni di linee nella rete delle telecomunicazioni italiane;
- nella trasmissione, l'Azienda ha confermato la posizione di leader sul mercato nazionale anche attraverso l'impegno nel rinnovamento ed ampliamento del catalogo prodotti;
- nel settore radiomobile, l'attività più significativa ha riguardato l'estensione della copertura della rete nazionale GSM ed il programma

estremamente accelerato della rete di telefonia mobile greca; interessanti contratti sono stati acquisiti per la realizzazione di sistemi completi in Russia e Cina;

- nel settore delle telecomunicazioni per la difesa sono stati conseguiti significativi risultati attraverso lo sviluppo delle reti tattiche e delle apparecchiature di cifratura ed identificazione;
- nel comparto delle telecomunicazioni private, l'impegno produttivo è stato rivolto principalmente alla realizzazione di terminali telefonici (più di 1.800.000 unità) e sistemi di commutazione di piccola e media dimensione.

Pur in un contesto nazionale di mercato, come detto, critico per il ridimensionamento degli investimenti dei gestori pubblici conseguente alla riduzione della nuova utenza e alle razionalizzazioni nella rete a lunga distanza, nel settore impiantistico le imprese di gruppo hanno registrato nell'anno un fatturato sostanzialmente in linea con quello dell'esercizio precedente conseguente all'aumento delle quote di mercato; la profittabilità si è mantenuta elevata per le razionalizzazioni effettuate e l'ottimizzazione delle strutture aziendali.

Conclusa la prima fase del processo di internazionalizzazione delle Società impiantistiche del gruppo, conseguendo l'obiettivo primario di una presenza stabile in tutti i principali Paesi dell'Europa Occidentale e dell'America del Sud con un fatturato estero pari a circa il 20% del totale, è stata attualmente avviata una fase di consolidamento per radicare tale

STET

STET

presenza e costituire le basi per una importante crescita. Nel settore dei servizi editoriali, telematici e per il mercato la gamma dei prodotti è stata ulteriormente arricchita con iniziative volte a specifici segmenti di mercato, permettendo una più puntuale soddisfazione dei clienti inserzionisti, il cui numero supera oggi le 500.000 unità. In particolare, per i servizi telematici è stato ottimizzato il portafoglio clienti dei servizi informativi con azioni di riconversione e selezione, è stata lanciata l'attività di Service Bureau per i servizi Auditel ed, in campo internazionale, è stata acquisita la commessa per un sistema di segreteria centralizzata per la rete GSM della Grecia. Nell'ambito delle attività informatiche il gruppo Finsiel ha realizzato risultati apprezzabili tenuto conto degli elementi critici dello scenario di riferimento e della ridefinizione dei rapporti con la Pubblica Amministrazione. Per quanto concerne le principali controllate, l'Italsiel ha operato rafforzando e riquilificando l'offerta verso i grandi clienti della Pubblica Amministrazione centrale e locale, in un mercato caratterizzato sia dall'incertezza congiunturale, sia da un intenso processo di rinnovamento ed articolazione degli interlocutori. La Sogei, oltre a rispondere adeguatamente alle esigenze espresse dalla Amministrazione finanziaria, ha proseguito nelle iniziative di arricchimento della gamma di attività orientate anche verso altri committenti. La Telesoft ha accentuato l'impegno nella realizzazione di sistemi di software per il controllo e la gestione delle

telecomunicazioni, avviando nuove iniziative sui mercati nazionali ed internazionali rivolte ai principali operatori nel settore.

Nel complesso il valore della produzione del gruppo STET ha raggiunto i 32.500 miliardi circa facendo registrare un incremento del 3% circa rispetto all'esercizio 1992, dovuto essenzialmente alla Sip in relazione sia allo sviluppo del traffico telefonico, sia anche alla manovra tariffaria disposta dal D.M. del 24.3.93 con decorrenza 30.4.93.

Gli investimenti tecnici si sono attestati sugli 8.400 miliardi circa (10.637 miliardi nel 1992). La flessione è riconducibile sostanzialmente alla Sip, che ha effettuato minori realizzazioni impiantistiche.

L'organico a fine anno risultava pari a 136.184 unità contro i 137.887 addetti del precedente esercizio.

Il risultato d'esercizio del gruppo registra un utile pari a circa 1.540 miliardi (1.425 miliardi nel 1992), nonostante lo sfavorevole contesto economico generale.

La STET S.p.A. evidenzia un risultato positivo pari a 787 miliardi contro i 775 miliardi dell'esercizio precedente.

ANDAMENTI
SETTORIALI

IRITEL

IRITEL	Consol. 1992	Bilancio 1993
	(miliardi di lire)	
Valore della produzione "tipica"	—	2.459
MOL	—	1.386
Risultato operativo	—	606
Oneri finanziari netti	—	- 114
Risultato ante comp. straord. e imposte	—	721
Risultato economico	—	215
Capitale investito netto	—	4.032
Coperto con:		
- Mezzi propri	—	265
- Indebitamento finanziario netto	—	3.767
Investimenti	—	(a) 6.518
Occupazione al 31.12. (n. addetti)	—	9.141

(a) Di cui beni trasferiti da ASST ed APT per 4.586 mldi.

Il 1993 ha rappresentato per l'IRITEL - Società costituita nel 1992 alla quale, il 29.12.1992, con Decreto Ministeriale, sono state trasferite le attività di telecomunicazione dell'Azienda di Stato per i Servizi Telefonici e di parte dell'Amministrazione P.T. - il primo anno di attività. Nel 1994, nell'ambito del processo di ristrutturazione già ampiamente descritto, è prevista la fusione di IRITEL e delle concessionarie del gruppo STET (Sip, Italcable, Telespazio e Sirm).

L'attività dell'IRITEL si concentra nei *business* traffico nazionale (49,5% del fatturato), traffico internazionale (30,4% del fatturato), affitto circuiti (12,3% del fatturato) e traffico intercontinentale (5,9% del fatturato).

I restanti *business* (servizi radiomarittimi, servizi da operatore e telefonia pubblica), oltre ad incidere in misura minima sul fatturato, hanno una redditività fortemente insoddisfacente.

I principali obiettivi di natura gestionale perseguiti nell'esercizio 1993 sono così riassumibili: realizzazione del passaggio e riconversione del personale proveniente dall'Asst e dall'Amministrazione P.T.; gestione delle problematiche tecniche ed organizzative della Società nell'ottica dell'integrazione in Telecom Italia; miglioramento delle condizioni di efficienza delle strutture.

Il perseguimento dei suddetti obiettivi nel corso del 1993 si è inserito in un contesto normativo che ha meglio delineato le condizioni operative dell'IRITEL. Alle disposizioni della L. 58/1992, concernenti la riforma

del settore delle telecomunicazioni, ed a quelle della Convenzione del 28.12.1992 stipulata con il Ministero P.T., ha fatto seguito, infatti, il D.L. 444/1993, convertito con modificazioni in L. 531/1993 che ha anticipato i tempi, rispetto a quelli previsti dalla L. 58/92, per la valutazione definitiva del complesso aziendale trasferito all'IRITEL. Detta valutazione è stata successivamente (23.12.1993) quantificata in 4.496 miliardi dalla Commissione Interministeriale all'uopo incaricata.

Per quanto riguarda le iniziative volte al rafforzamento e al miglioramento qualitativo delle infrastrutture si evidenzia l'avvio del progetto Start (infrastrutture tecnologicamente avanzate per l'utenza affari nazionali); l'attivazione della rete GEN, rete internazionale di circuiti dedicati, realizzata con i maggiori gestori europei, che permette connessioni di alta qualità/affidabilità; l'avvio di una razionalizzazione nel settore della telefonia pubblica e dei servizi radiomarittimi.

Inoltre sono stati introdotti 3 nuovi servizi internazionali (numero verde, reti private virtuali, ISDN).

Passando a considerare l'evoluzione della domanda si evidenzia, nonostante la critica congiuntura economica, un positivo *trend* di crescita del traffico sia interurbano (+ 6,7% rispetto al 1992, in termini di impulsi) sia internazionale - relativo essenzialmente all'Europa Occidentale - ed intercontinentale (rispettivamente + 7,6% e + 13,2% in termini di minuti tassati). Infine si è evidenziata una diminuzione del

IRITEL

traffico radiomarittimo (- 16,6% in termini di minuti tassati) per la tendenza ad una progressiva sostituzione con il radiomobile. Nell'aprile del 1993 è intervenuta la manovra tariffaria che ha comportato una riduzione media del 10% essenzialmente sulle tratte internazionali.

L'IRITEL ha registrato un valore della produzione di circa 2.460 miliardi, dovuto essenzialmente ad un positivo *trend* di crescita sia per il traffico interurbano che per quello internazionale ed intercontinentale.

Gli investimenti nel corso del 1993 sono stati pari a 6.518 miliardi (di cui 4.586 miliardi relativi, come detto, al valore degli impianti trasferiti ad IRITEL). L'importo residuo ha riguardato essenzialmente lo sviluppo della rete (46%), della commutazione (23%) e dei ponti radio (13%).

Gli addetti, al 31.12.1993, risultano pari a 9.141; la differenza di 3.728 unità rispetto alla consistenza dell'organico al 1.1.1993 è da mettere in relazione sia agli effetti del Decreto "Cassese" (5.7.1993) che fissava la data del 31.10.1993 come termine ultimo per l'esercizio d'opzione del personale ex Asst per la permanenza nel pubblico impiego, sia alle incentivazioni all'esodo (1.000 unità circa). Nei 9.141 addetti sono ricompresi circa 840 dipendenti ex Asst che pur avendo optato per la Pubblica Amministrazione, non avendo ancora trovato un'adeguata collocazione, sono stati riassunti temporaneamente in ottemperanza a specifici accordi sindacali.

Il 1993 ha evidenziato per IRITEL una situazione economica particolarmente positiva, con un

utile di circa 215 miliardi da mettere in relazione, essenzialmente, a positivi margini del traffico telefonico a lunga distanza. Si evidenziano, inoltre, i benefici ottenuti dalla rivisitazione attuata delle modalità e criteri di fornitura nei segmenti di attività, caratterizzati da margini economici negativi e dalla positiva gestione finanziaria.

ANDAMENTI SETTORIALI

IRITECNA

IRITECNA	Consol. 1992	Bilancio 1993
	(miliardi di lire)	
Valore della produzione "tipica"	8.506	6.645
MOL	1.602	1.248
Risultato operativo	- 801	384
Oneri finanziari netti	1.183	1.042
Risultato ante comp. straord. e imposte	- 1.984	- 1.350
Risultato economico di gruppo (a)	- 2.046	- 1.030
Capitale investito netto	12.259	12.376
Coperto con:		
- Mezzi propri	3.052	2.615
- Indebitamento finanziario netto	9.207	9.761
Investimenti	2.066	1.106
Occupazione al 31.12. (n. addetti)	24.644	23.965

(a) Il dato relativo alla perdita 1993 è provvisorio, essendo ancora in elaborazione il bilancio consolidato. Tale perdita tiene conto del beneficio connesso con la rinuncia a crediti da parte IRI per 602 miliardi e non comprende gli oneri collegati con il processo di ristrutturazione del settore. Si precisa che, con riferimento alla valutazione aggiornata dell'IMI circa l'onere complessivo della ristrutturazione del gruppo Iritecna, il conto economico dell'IRI recepisce nell'esercizio in esame un riflesso negativo dell'ordine di 3.500 miliardi.

L'attività del gruppo IRITECNA - operativamente avviata, come noto, nel 1992 con la fusione Italtat-Italimpianti - è stata nel 1993 fortemente condizionata da una serie di pesanti fattori negativi connessi sia alla crisi del mercato sia alle gravi difficoltà finanziarie e organizzative interne, che hanno portato, come detto, nel quadro di specifici indirizzi impartiti dall'azionista IRI, all'avvio dell'illustrato piano di ristrutturazione del settore. Le difficoltà, già evidenziate nell'esercizio precedente, si sono particolarmente acuite nell'anno, in presenza di un contesto di mercato interno ed esterno pesantemente recessivo in quasi tutti i settori di operatività del gruppo.

La domanda estera, in un contesto di profondo cambiamento dei mercati, è rimasta instabile e influenzata negativamente anche dalle difficoltà dei Paesi industrializzati ad uscire dalla stagnazione economica. Sul versante nazionale, si sono ulteriormente confermate le incertezze connesse con la modificazione del quadro legislativo in tema di meccanismi di aggiudicazione dei lavori, fatto che ha determinato, unitamente alle note vicende giudiziarie che hanno interessato il Paese, il sostanziale blocco degli appalti pubblici.

La modifica del quadro istituzionale ha delineato uno scenario di profonda trasformazione della struttura della domanda, con prospettive di concorrenzialità crescente e un tendenziale ridimensionamento del ricorso agli affidamenti fiduciari, nell'ambito dei quali le Società del gruppo avevano largamente

operato negli anni passati. In particolare nel settore delle costruzioni si è registrato un andamento particolarmente recessivo, con una notevole flessione della domanda, cui si sono affiancati i continui e progressivi ritardi negli incassi per lavori regolarmente effettuati nei confronti della Pubblica Amministrazione, generando effetti devastanti sull'equilibrio economico e sulle capacità di credito delle singole Società. La flessione produttiva del settore è stimata dall'Ance nella misura del 10% in termini reali rispetto al 1992, più accentuata nelle opere pubbliche (-18,6%), comparto di più diretto interesse delle Aziende IRITECNA.

L'impiantistica industriale del gruppo, che sviluppa la propria attività prevalentemente sui mercati esteri, non è stata in grado di cogliere sui mercati internazionali le opportunità connesse alla svalutazione della lira a seguito, oltre che delle problematiche interne, della contrazione della domanda dei grandi complessi siderurgici e della debolezza del "sistema Italia" quale sostegno politico/commerciale e finanziario all'esportazione di impianti e macchinari. Nel corso dell'anno, nonostante il quadro di profondo mutamento e nel difficile contesto di accentuata crisi finanziaria, sono comunque proseguite le iniziative di riassetto volte ad intervenire sui principali fattori di perdita.

E' continuata pertanto l'azione di chiusura di quelle realtà prive di valide prospettive economiche, con l'avvio delle procedure di liquidazione per ulteriori cinque unità (in ordine cronologico, Sicit, Nuova Saip, Tecnoporti,

IRITECNA

Forus e Tecnicon) che si aggiungono alle quindici di fine '92; per il 1994 è prevista anche la liquidazione di Sebi (già deliberata).

E' stato avviato altresì un piano di dismissioni, sulla base delle procedure Cipe per la privatizzazione delle Aziende IRI, che ha riguardato in particolare Italstrade, Metrroma, Cidonio, ISA, Mantelli Estero, Sistemi Urbani, Sogea, Sotea, Sotecni e Ponteggi Dalmine.

In generale, anche a motivo della difficilissima congiuntura dei mercati di riferimento, le offerte pervenute sono risultate spesso non conformi alle condizioni poste o comunque su livelli ritenuti insoddisfacenti; in tale contesto si sta proseguendo, ove possibile, con nuove fasi negoziali per le quali, peraltro, sembra profilarsi un miglior contesto congiunturale.

Per fronteggiare la difficile situazione, sono state emanate nell'anno specifiche direttive volte al drastico contenimento dei costi di struttura e delle spese generali del gruppo. Le azioni hanno riguardato in particolare l'organico con un massiccio ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni (ordinaria e straordinaria) che ha interessato circa 1.400 unità.

Con riferimento all'attività svolta dai singoli settori si segnala specificatamente, per il comparto delle costruzioni, in presenza del calo degli ordini, la prosecuzione delle commesse già in portafoglio al 31.12.1992, come il porto di Qatar e la ferrovia Bologna-Verona per la Società Condotte, la diga di Berke in Turchia e l'Autostrada dei Trafori per Italstrade, i centri controllo della Motorizzazione Civile per Garboli-Rep e la manutenzione

della rete autostradale per Pavimental. Tra le principali acquisizioni si cita la diga di Hamman Boughare in Algeria per Condotte.

E' inoltre da segnalare il recente concreto avvio del progetto Alta Velocità ferroviaria relativamente alla tratta Roma-Napoli, di competenza del consorzio Iricav 1, mentre si trova tuttora in fase di svolgimento il complesso iter approvativo per la tratta Verona-Venezia di competenza di Iricav 2, altro consorzio in cui è presente il gruppo.

Le Aziende di ingegneria e consulting, pur sostenute dall'importante portafoglio di concessioni acquisito negli anni passati nel settore dell'edilizia pubblica, hanno risentito in misura gravissima del forte calo delle attività, che ha investito in modo particolare Bonifica, Italeco e la stessa Servizi Tecnici, nonché del sostanziale blocco dei pagamenti da parte della committenza pubblica.

In tale situazione, le Aziende del settore hanno avviato processi di ristrutturazione tesi a fronteggiare l'attuale fase di criticità ed a prevenire le modificazioni in atto nella struttura della domanda pubblica con i mutamenti dei tradizionali meccanismi di aggiudicazione.

Circa le attività di prodotto, queste si sono incentrate essenzialmente sulla prosecuzione dei lavori al laminatoio Thailandia ed al Ponte Danimarca.

Da rilevare peraltro l'importante acquisizione, avvenuta a fine esercizio, dei due tubifici Baotou e Sumitomo.

I persistenti ritardi e rinvii decisionali da parte delle Amministrazioni locali hanno fortemente condizionato il settore

immobiliare che, in relazione alla intervenuta inefficacia dei preliminari di vendita sottoscritti, non ha potuto realizzare il progetto Portello Sud, mentre permane il sostanziale blocco delle attività nel Centro Direzionale di Napoli, aggravato dallo stato di dissesto finanziario dello stesso Comune verso il quale le Aziende del settore vantano ingenti partite creditorie. La situazione, che costituisce in molti casi palese violazione di intese contrattuali, ha comportato pesanti riflessi negativi sui bilanci dell'esercizio.

Le condizioni di mercato, la carenza di risorse patrimoniali e l'evoluzione del quadro normativo hanno notevolmente compromesso l'attività di quelle Società che operano prevalentemente quali concessionarie di sistema (Idrotecna, Italinpa, Infratecna, Sovis, etc.), e per le quali sono stati avviati radicali processi di ristrutturazione volti a razionalizzare ed ottimizzare l'attività.

Per il settore autostradale l'esercizio 1993 è stato caratterizzato da importanti innovazioni sul piano normativo, destinate ad incidere profondamente sull'attività della Società.

In particolare si segnalano, oltre alla legge quadro in materia di lavori pubblici, i primi provvedimenti volti a favorire la realizzazione del processo di privatizzazione dell'Azienda, quali il Decreto Legge n. 542 del 28.12.93, reiterato con D.L. n. 134 del 26.2.1994, e con D.L. n. 257 del 29.4.1994, che ha riconosciuto ad Autostrade la proroga della concessione fino al 2033; la Legge n. 537 del 24 dicembre 1993, di

accompagnamento alla Finanziaria '94, che prevede in particolare l'abrogazione dell'obbligo per l'IRI di detenere la maggioranza delle azioni della Società; l'eliminazione del limite massimo di remunerazione del capitale sociale, precedentemente fissato all'8%; l'introduzione di un canone annuo di concessione, da versare all'Anas, nella misura dello 0,5% degli introiti netti da pedaggio per i primi 3 anni e successivamente dell'1%; l'ampliamento dell'oggetto sociale di Autostrade che conserverà come missione prioritaria, ma non più esclusiva, la costruzione e la gestione di autostrade.

Relativamente all'attività realizzativa, è proseguito nell'esercizio il programma di costruzione avviato in attuazione della Legge 531 del 1982 e ormai giunto ad un avanzato stadio di completamento. Sono ancora da ultimare il tratto terminale dell'Autostrada dei Trafori ed il prolungamento della Mestre - Pian di Vedoia fino a Vittorio Veneto.

Nella critica situazione descritta, il gruppo ha consuntivato nell'esercizio un valore della produzione pari a circa 6.650 miliardi, considerevolmente già

IRITECNA

Il viadotto Somplago sull'A23 Udine-Tarvisio realizzata e gestita dalla Società Autostrade.



IRITECNA

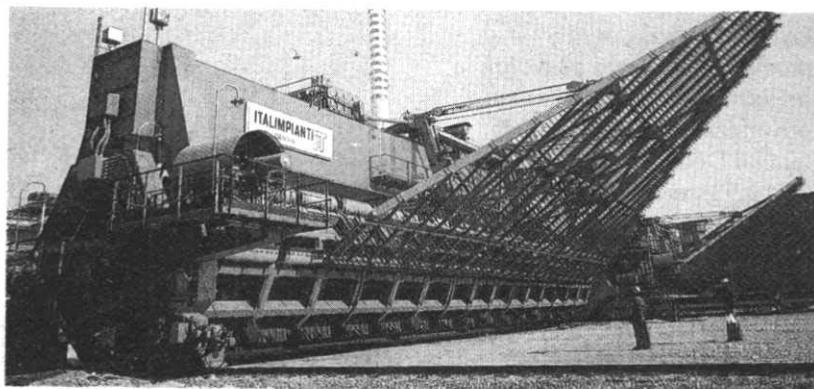
contenuto rispetto a quello del 1992 (8.506 miliardi). La minor produzione è ascrivibile a tutti i settori industriali di presenza, soprattutto nella Capogruppo IRITECNA e nelle Società di costruzione. Gli investimenti, riferiti in massima parte al settore autostradale, sono stati pari a circa 1.100 miliardi a fronte dei 2.066 miliardi del 1992. Tale riduzione è dovuta essenzialmente al blocco dei nuovi interventi ed alla progressiva ultimazione dei principali progetti in corso da parte delle concessionarie autostradali. L'occupazione al 31.12.1993 era pari a 23.965 addetti con una diminuzione di circa 700 unità rispetto all'esercizio precedente. Il consolidato del gruppo IRITECNA registra una perdita di

1.030 miliardi circa (-1.088 miliardi quella della Capogruppo), che tuttavia, come evidenziato in tabella, include il beneficio connesso con la rinuncia da parte IRI a crediti per oltre 600 miliardi e quello relativo a plusvalenze nette su cessioni di partecipazioni a FINTECNA per circa 330 miliardi, mentre non considera gli oneri (circa 1.800 miliardi) derivanti dal processo in atto di ristrutturazione del settore (oneri considerati nel bilancio IRI 1993 con accantonamenti di pari importo). Si ricorda che, con riferimento alla valutazione aggiornata effettuata dall'IMI circa l'onere complessivo della ristrutturazione del gruppo IRITECNA, il conto economico dell'IRI recepisce nell'esercizio in esame un riflesso negativo dell'ordine di 3.500 miliardi.



In alto, una fase avanzata del piano di urbanizzazione di Gaborone West realizzato dalla Società Italiana per Condotte d'Acqua.

In basso, il sistema di omogeneizzazione minerale impiantato nel parco carbone di Selby (Regno Unito) dall'Italimpianti.



ANDAMENTI SETTORIALI

FINMARE

FINMARE	Consol. 1992	Bilancio 1993
	(miliardi di lire)	
Valore della produzione "tipica"	1.977	2.120
MOL	323	347
Risultato operativo	49	106
Oneri finanziari netti	185	159
Risultato ante comp. straord. e imposte	- 135	- 54
Risultato economico di gruppo	- 132	- 88
Capitale investito netto	2.619	2.692
Coperto con:		
- Mezzi propri	269	283
- Indebitamento finanziario netto	2.350	2.409
Investimenti	646	439
Occupazione al 31.12. (n. addetti)	7.334	6.800

Nel corso del 1993, si sono avuti eventi di indubbio rilievo per il commercio mondiale, quali la positiva conclusione dei negoziati per il Gatt, che in prospettiva favorirà l'interscambio mondiale accelerando il processo di globalizzazione dell'economia e dei mercati ed, a livello regionale, la formalizzazione dell'accordo Nafta per la formazione di un mercato comune tra Stati Uniti, Canada e Messico.

In tale contesto, per quanto concerne il settore del trasporto marittimo, i traffici mondiali di merci, benché ancora influenzati dalla recessione che ha colpito importanti Paesi industrializzati, sono aumentati per il decimo anno consecutivo raggiungendo il massimo storico di 4.318 milioni di tonnellate (+2,4% rispetto all'anno precedente) per un totale di 18.800 tonnellate/miglia (+3,1%). In particolare sono cresciuti gli scambi di petrolio (+3,7%) e di minerali di ferro (+5,4%); sono viceversa calati quelli di cereali (-7,2%) e di carbone (-3%); il traffico di linea per i paesi Ocse e Nies è cresciuto nel suo complesso del 3,5%, con un netto calo nel *trend* di crescita rispetto all'anno precedente, per

un totale di circa 28 milioni di Teu (Twenty Equivalent Unit) movimentati.

La consistenza della flotta mondiale è cresciuta per il quinto anno consecutivo; il tonnellaggio rispetto al 1992, è aumentato del 2,5%, passando da 410,7 a 420,8 milioni di tonnellate di stazza lorda.

Nel corso del 1993 l'andamento dei noli, dopo un inizio che aveva fatto sperare in una sostanziale ripresa rispetto all'andamento fortemente depresso dell'anno precedente, è stato contraddistinto da miglioramenti soltanto parziali, in particolare nel comparto dei carichi secchi. Molto diversa la situazione nel comparto del liquido, dove, soprattutto per le navi di taglia maggiore, il mercato è rimasto in profonda depressione. In dettaglio, nel settore dei minerali di ferro e dell'acciaio, la rapida crescita delle importazioni da parte della Cina ha compensato le riduzioni dei volumi trasportati nel resto del mondo; al contrario, il traffico di carbone ha risentito della maggiore competitività del petrolio.

Il calo dei cereali è da ricondursi in parte ai migliori raccolti avutisi in alcune delle principali aree di importazione, in parte alle ridotte



La portacontaineri "Nuova Genova" del Lloyd Triestino di navigazione.

FINMARE

esportazioni verso l'ex Unione Sovietica per problemi di carattere valutario e finanziario. Il comparto dei carichi di linea ha continuato a risentire gli effetti negativi della recessione dei Paesi europei e del Giappone. Nel quadro delineato la FINMARE, nel corso del 1993, ha proseguito la propria azione volta ad effettuare una profonda ristrutturazione e privatizzazione del gruppo secondo le direttive espresse dal Governo e dall'IRI, presentando al Ministero della Marina Mercantile un apposito programma. Tale programma, esaminato dalle Commissioni, non ha trovato approvazione ed è stato a novembre ritirato dal ministro, che nel contempo ha invitato il gruppo a riformulare una nuova proposta. Il piano revisionato è stato presentato nel febbraio dell'anno

in corso ed è attualmente in attesa di verifica da parte del nuovo Governo. Nel corso del 1993 sono state cedute a terzi sette navi nonché le partecipazioni di minoranza della FINMARE nella Ausonia e della Società Italia nella Italmar. Per quanto riguarda l'internazionalizzazione, la Società Almare, attraverso la controllata Alsea International Sah, ha provveduto ad acquistare la residua quota del 20% delle controllate maltesi Corus Shipping Co. Ltd e Euris Shipping Co. Ltd, in conseguenza del realizzarsi delle condizioni previste negli accordi con la detentrica di tale quota di minoranza, Gotass Larsen, formalizzati all'atto di costituzione delle due Società. Relativamente agli accordi di collaborazione con altri operatori internazionali si segnala, per il Lloyd Triestino - oltre alla prosecuzione ed alla razionalizzazione degli accordi relativi ai collegamenti con l'Australia, con il Pakistan/Golfo, con l'Africa del Sud ed occidentale - la partecipazione al nuovo accordo che sostituisce il Consorzio Anzecs, giunto a termine alla fine del 1993 dopo 25 anni di attività; detto accordo comprende, oltre i tradizionali partner del precedente, l'inglese Contship, contestualmente entrata in Conferenza, e prevede due servizi integrati dedicati al Nord Europa ed al Mediterraneo con l'utilizzo complessivo di 17 unità di cui una, la Nuova Lloydiana, conferita dal Lloyd Triestino. Per quanto riguarda lo stesso Lloyd Triestino, è da segnalare inoltre l'istituzione, in joint con la compagnia taiwanese Evergreen, del nuovo servizio Medway, per il collegamento con



La portacontaineri "Cristoforo Colombo" dell'Italia di Navigazione nel porto di New York.

l'Estremo Oriente (in sostituzione della collaborazione con il consorzio Mafecs), nonché la sospensione, a causa della forte depressione del livello dei noli, della collaborazione con Beacon e Mediterranean Shipping Co., nel settore Africa Orientale, noleggiando in alternativa spazio stiva sulle navi del consorzio SAECS.

Con riferimento all'Italia di Navigazione, dall'inizio del 1994 è entrato in vigore il nuovo accordo di *joint-service* Medsap, che consentirà di migliorare il collegamento Sud America Pacifico.

La flotta di proprietà delle Società del gruppo FINMARE registrava al 31.12.1993 una consistenza di 129 navi, per complessive 1.439.400 tonnellate di stazza lorda, con una contrazione di 1 unità rispetto al 1992, (pari a 24.500 tonnellate di stazza lorda) come saldo tra l'ingresso in flotta di sette navi e la vendita di otto. Il portafoglio ordini ai cantieri da parte delle Società del gruppo ammontava, al 31 dicembre 1993, a 8 unità di varia tipologia, con consegne previste tra l'inizio del 1994 ed il 1996.

Circa l'attività del gruppo nell'anno si rileva che, nel settore dei servizi internazionali di linea, sono stati effettuati trasporti per complessive 212 mila Teus, con un incremento del 2,2% rispetto al 1992. Globalmente i volumi trasportati dal Lloyd Triestino non presentano sostanziali variazioni, ma modificazioni si riscontrano nelle diverse aree servite con sensibili incrementi nella linea dell'Estremo Oriente; per la Società Italia significativi si presentano gli incrementi del trasportato nella linea Nord America, principale relazione servita dalla Società.

Nel settore dei trasporti di massa, sono state trasportate circa 30 milioni di tonnellate contro i 39 milioni nell'esercizio precedente. In particolare la situazione di crisi del settore siderurgico ha comportato per le Società Sidermar una riduzione dei quantitativi trasportati.

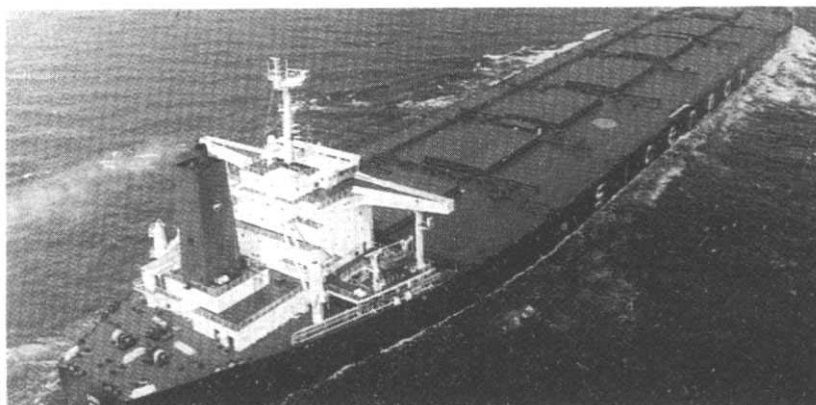
La riduzione del trasportato che si evidenzia per l'Almare è invece conseguente alla vendita, a fine 1992, di due delle quattro navi della Società a controllate estere, nel quadro di un riassetto organizzativo volto al contenimento dei costi di gestione, e non ha determinato quindi effetti sui valori di attività complessiva del gruppo.

Nel settore del cabotaggio, la Viamare, che ha avviato la propria attività nella seconda metà del 1992, ha effettuato nel 1993 trasporti di merci per 451 mila metri lineari e 403 mila autovetture.

Nei servizi di collegamento con le isole, la Tirrenia ha trasportato 3,5 milioni di passeggeri, 865 mila auto al seguito e 2,4 milioni di metri lineari relativi alle merci. L'attività ha risentito della negativa congiuntura economica che ha comportato una flessione del 6,7% nel trasportato di passeggeri e del 4,7% in quello delle auto al seguito; una

FINMARE

La rinfusiera "Lyra", della portata lorda di 260.980 tonnellate, in esercizio sulle rotte servite dalla Sidermar di Navigazione.



FINMARE

sostanziale tenuta si è verificata nel settore merci.

L'Adriatica ha effettuato trasporti di 593 mila passeggeri, di 67 mila auto al seguito e di 444 mila metri lineari relativi alle merci, con incrementi in tutti i settori a seguito della normalizzazione interna albanese che ha consentito l'intensificarsi dei relativi collegamenti. Nei collegamenti con le isole minori i trasporti hanno riguardato 9,1 milioni di passeggeri, 1,1 milioni di auto al seguito e 1,6 milioni di metri lineari per le merci, contro valori pari, nel 1992, rispettivamente a 8,7 milioni di passeggeri, un milione di auto e 1,8 milioni di metri lineari di merci.

La Saremar e la Caremar registrano aumenti del trasportato passeggeri e auto al seguito per effetto di una meno pressante presenza della concorrenza e del potenziamento dei servizi con mezzi veloci; la Toremar e la Siremar non presentano variazioni di rilievo.

La FINMARE registra un aumento del valore della produzione del 7% (2.120 miliardi circa contro i 1.977 miliardi del 1992), dovuto sia alla Viamare, in relazione al fatto che l'attività della Società ha interessato l'intero anno, mentre nel 1992 ha riguardato

solo il secondo semestre, sia ai maggiori introiti registrati in particolare nei servizi di linea e nelle Società convenzionate. Gli investimenti consolidati del gruppo sono ammontati complessivamente a circa 440 miliardi rispetto ai 646 dell'anno precedente. Essi hanno riguardato principalmente il comparto dei servizi di linea per il completamento degli interventi relativi alla seconda fase di attuazione del piano di ristrutturazione; il comparto di massa, per le "rate cantiere" relative alle nuove tankers dell'Almare; il cabotaggio, per il completamento di due nuovi traghetti, ed il comparto dei servizi convenzionati per l'acquisizione di nuovi mezzi veloci.

L'occupazione è diminuita di 534 unità (da 7.334 a 6.800), soprattutto nel comparto dei collegamenti con le isole (-323) e nei servizi internazionali di linea (-129), a seguito della prosecuzione dei prepensionamenti del personale esuberante ai sensi della Legge 160/89 e del minor ricorso a personale navigante iscritto al "Turno Generale".

Il gruppo evidenzia una perdita di esercizio pari a circa 90 miliardi (-132 miliardi nel 1992), dovuta principalmente al negativo andamento delle Società Sidermar, che risentono della grave crisi del settore siderurgico, nonché all'elevata incidenza degli oneri finanziari, conseguenti all'elevato indebitamento a fronte di un ammontare contenuto di mezzi propri.

La Capogruppo FINMARE registra un risultato pari a -66 miliardi.

Il traghetto monoscafo veloce "Guizzo" impiegato dalla Tirrenia di Navigazione per i collegamenti rapidi tra la Sardegna ed il Continente.



**ANDAMENTI
SETTORIALI****FINCANTIERI**

FINCANTIERI	Consol. 1992	Bilancio 1993
	(miliardi di lire)	
Valore della produzione "tipica"	2.690	2.659
MOL	266	252
Risultato operativo	151	197
Oneri finanziari netti	98	116
Risultato ante comp. straord. e imposte	53	80
Risultato economico di gruppo	- 120	3
Capitale investito netto	2.313	1.652
Coperto con:		
- Mezzi propri	583	587
- Indebitamento finanziario netto	1.730	1.065
Investimenti	62	25
Occupazione al 31.12. (n. addetti)	16.152	14.871

Nel corso del 1993 la crescita dei traffici marittimi, come detto nel precedente paragrafo, si è confermata complessivamente modesta (2,4% a fronte del 2,6% nel 1992), mentre i noli, per quanto cresciuti rispetto ai valori minimi del 1992, si sono mantenuti su livelli depressi per la permanenza in esercizio di un gran numero di navi completamente ammortizzate o comunque costruite con caratteristiche oggi considerate substandard e per questo offerte a prezzi molto bassi.

Pur in tale contesto, gli ordini sono passati dai 9,1 milioni di tonnellate stazza lorda compensata (tslc) del 1992 a 14,3 nel 1993 aumento che tuttavia non ha portato la domanda a raggiungere livelli soddisfacenti in rapporto alle capacità produttive dei cantieri. Il carico di lavoro è risultato pari a 25,3 milioni di tslc con un incremento del 12,5% rispetto ai valori di fine 1992, a fronte di completamenti scesi da 12,7 milioni di tslc nel 1992 a 12,2 milioni nel 1993.

In un contesto nel quale l'intensità della competizione è accentuata dal permanere di forti distorsioni operative, la Comunità Europea ha ritenuto di mantenere invariato al 9% il massimale degli aiuti ammessi per il 1993, ed ha ribadito la necessità di rilanciare le industrie marittime europee attraverso più sistematiche forme di cooperazione e l'intensificarsi degli investimenti in ricerca. Sono ripresi presso l'Ocse i negoziati per l'eliminazione degli aiuti alla navalmeccanica - sospesi dall'aprile del 1992 - a seguito delle pressioni degli USA che hanno minacciato di introdurre misure

protezionistiche con pesanti sanzioni nei confronti di quegli Stati che concedono sussidi alla propria cantieristica e di varare un programma nazionale di consistenti aiuti al settore. Per il medio termine le prospettive di domanda si confermano positive, in relazione all'attesa ripresa dell'economia e dei traffici marittimi ed all'obsolescenza della flotta che comporta la necessità di attuare un consistente programma di rinnovo.

Nel comparto delle navi passeggeri, i mercati delle crociere americano ed europeo hanno registrato un andamento soddisfacente che porta a stimare un raddoppio entro il 2000 del numero dei crocieristi. Nelle costruzioni speciali per la perforazione e lo sfruttamento di giacimenti marini di idrocarburi si sono aperte nuove prospettive di domanda per alcuni tipi di piattaforme e di unità monoscafo per la produzione e lo stoccaggio di greggio e per la realizzazione di terminali *off-shore* per l'immagazzinamento di gas metano liquefatto.

Per quanto riguarda le navi gasiere è prevista una certa crescita della domanda di trasporto legata alla diffusione di strategie energetiche basate sulla diversificazione delle fonti; allo stesso tempo interessanti prospettive potrebbero riaprirsi per le navi petroliere, considerati i nuovi e più severi regolamenti internazionali antiinquinamento. Il mercato delle trasformazioni navali sta attraversando una fase di stallo la cui causa principale risiede in un livello di noli particolarmente basso che non consente di remunerare lavori complessi ed impegnativi. Con riferimento al settore delle

FINCANTIERI

costruzioni militari, nel quadro del processo di distensione est-ovest e della connessa offerta di numerosi mezzi di seconda mano, il mercato continua a risentire degli effetti di una generalizzata recessione economica che ha comportato ulteriori tagli ai *budget* della difesa. Tale quadro è oggi tuttavia in evoluzione per il riaccendersi di numerosi conflitti in aree endemicamente instabili e il moltiplicarsi delle missioni di pace da parte dei Paesi aderenti ad organizzazioni internazionali. All'interno si evidenzia il difficile iter cui è stato sottoposto il piano per un nuovo modello di difesa. Se dal punto di vista politico ne sono state accettate le conclusioni, in termini di fabbisogno di mezzi la presenza dei noti vincoli di bilancio ha determinato l'impossibilità di finanziare il relativo programma con provvedimenti straordinari, sul tipo delle leggi speciali negli anni '70.

Per quanto riguarda il mercato della *dieselistica* il buon andamento della domanda di navi mercantili si è tradotto in un incremento del 35% degli ordini di motori per propulsione navale, passati da 9,3 nel 1992 a 12,6 milioni di CV nel 1993.

Il marchio Sulzer a fronte di un incremento del volume di ordinativi di motore a 2 tempi - cui ha peraltro corrisposto un arretramento in termini di quota del mercato - ha consolidato la propria *leadership* nel comparto dei motori a 4 tempi medio veloci con un raddoppio della quota passata dal 10,3% del 1992 al 22,8 % del 1993.

Anche la domanda di diesel medio-veloci e veloci per impieghi terrestri per la generazione di energia ha fatto

registrare nel 1993 una sensibile crescita (+31%), e in tale ambito il marchio Sulzer ha conseguito buoni successi commerciali nell'importante mercato cinese, ma anche in Paesi quali Indonesia, Pakistan, Mauritania, Grecia e Corea.

Nell'anno 1993 è proseguito, secondo le linee programmatiche già definite, il processo di riposizionamento strategico della FINCANTIERI, volto al disimpegno dalle attività di riparazione navale ed alla progressiva focalizzazione sulle lavorazioni più congeniali alle capacità economico-produttive dell'Azienda. Tale processo si è concretizzato in particolare: nella cessione dello stabilimento Sebm di Napoli a due distinte società costituite da imprenditori privati per l'attività di riparazione navale e per la gestione dei bacini di carenaggio; nella cessione delle attività produttive dello stabilimento Oarn di Genova e nel trasferimento a imprenditori privati, operanti nel settore della nautica da diporto, di parte del ramo di Azienda; nella chiusura della Divisione Riparazioni Navali e nel trasferimento degli stabilimenti di Palermo e di Trieste alla Divisione Costruzioni Mercantili, presso la quale è stata anche costituita un'apposita Linea Prodotto per gestire e sviluppare il settore delle trasformazioni navali; nella costituzione della Sestri Cantieri Navali S.p.a. alla quale il 29.10.93 è stato conferito con effetto dal 1.11.93 lo stabilimento di Sestri Ponente nella prospettiva di una cessione o cogestione con imprenditori privati.

Inoltre sono proseguite le azioni finalizzate alla dismissione del Cantiere di riparazione navale di