

tecnologie informatiche nella Pubblica Amministrazione, la produzione realizzata a livello consolidato della Finsiel, 1.487 miliardi, non si è discostato da quella consuntivata nel 1993 (1.514 miliardi).

L'attento controllo dei costi ha consentito il mantenimento dei livelli di redditività che si sono tradotti in un risultato netto consolidato d'esercizio di 55,3 miliardi (53 miliardi nel 1993). Gli investimenti sono ammontati a 120 miliardi e sono stati destinati prevalentemente all'adeguamento tecnologico di impianti e macchinari ed all'acquisizione di licenze d'uso software. Le iniziative di ricerca e sviluppo, particolarmente finalizzate ad un'ulteriore qualificazione del gruppo verso i clienti della Pubblica Amministrazione, hanno impegnato risorse per 80 miliardi, corrispondenti ad oltre il 5% del valore della produzione.

Il personale al 31.12.1994 ha raggiunto le 7.661 unità e registra un incremento di 200 unità rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio.

STET

ANDAMENTI SETTORIALI

FINTECNA

FINTECNA	Consolidato 1993 (a)	Bilancio 1994
(miliardi di lire)		
Valore della produzione "tipica"		4.933
Valore aggiunto		2.814
MOL		1.810
Risultato operativo		946
Oneri finanziari netti		496
Risultato ante comp. straord. e imposte		444
Risultato netto		171
Capitale investito netto		8.795
Coperto con:		
- Mezzi propri		3.353
- Indebitamento finanziario netto		5.442
Cash-flow		1.017
Investimenti		735
Occupazione al 31.12. (n. addetti)		16.057
(a) Il gruppo FINTECNA ha avviato la sua attività operativa nei primi mesi del 1994.		

Nell'anno è stata realizzata la piena operatività della Società, che ha assunto il ruolo guida delle attività, sane o suscettibili di riposizionamento e rilancio, rappresentate dai settori autostradale, dell'impiantistica industriale, delle costruzioni e dell'ingegneria civile, allo scopo di porre le premesse per un loro collocamento sul mercato.

La struttura organizzativa di FINTECNA, estremamente ridotta e strettamente focalizzata sugli obiettivi prefissati, è diventata operativa dal 1° marzo 1994.

L'assetto dell'intero gruppo si è invece delineato in due fasi:

— a *febbraio* con l'acquisizione da IRITECNA delle partecipazioni in Autostrade (66,2%), Pavimental (52,94%), Spea (98%), Servizi Tecnici (100%), Autostrade International (90%), Aeroporti di Roma (43%), Sovis (56,99%), Condotte d'Acqua (91,17%), Italmimpianti (100%) e Italstat International (100%);

— a *dicembre* con l'acquisizione, sempre da IRITECNA, di Italstrade (100%), Italmimpianti of America Inc. (100%), Italmimpianti Deutschland (100%), Innse Santeustacchio (100%), Metroroma (100%) e altre minori.

Sono state quindi realizzate, e poi perfezionate nei primi mesi del 1995, alcune operazioni di compattamento e di semplificazione del gruppo per aree omogenee, essenzialmente attraverso l'accorpamento in Autostrade di partecipazioni funzionali allo svolgimento delle sue attività (Autostrade International e Autostrade Finance) ed in Servizi Tecnici di Italsocotec.

Nel corso dell'esercizio, in relazione a quella che è la missione precipua della Società,

sono state avviate le prime operazioni di privatizzazione, sviluppando la procedura, ormai in fase conclusiva, per la ricerca di partners o acquirenti per l'intero comparto

dell'impiantistica industriale e avviando quella per le società del comparto grandi lavori.

Nell'ambito del processo riorganizzativo, non sono mancate le necessarie azioni di contenimento dei costi di struttura, attuate anche con il ricorso agli ammortizzatori sociali: a dicembre su un organico complessivo di circa 15.000 dipendenti, risultavano in Cassa Integrazione Guadagni 258 unità, mentre 262 erano interessate da contratti di solidarietà e 45 impiegati in lavori socialmente utili. Nel corso dell'esercizio, inoltre, 221 unità hanno potuto usufruire della "mobilità lunga", e 95 addetti del settore metalmeccanico di provvedimenti di prepensionamento.

L'attività sopra descritta è stata sviluppata in un contesto particolarmente difficile, dove pur in presenza di una ripresa del ritmo di crescita economica del Paese, la componente investimenti ha presentato, al contrario, una flessione rispetto al 1993, imputabile essenzialmente al settore delle costruzioni (-3,5%).

Come per l'esercizio precedente, il grave dissesto della finanza statale, unitamente alla mancata definizione di un assetto normativo appropriato e funzionale, ha comportato un forte ridimensionamento della spesa per opere pubbliche, per cui è proseguita nel corso del 1994 la grave fase recessiva dei settori industriali collegati, con

una flessione della domanda che ha ormai raggiunto il 30% rispetto ai livelli del 1990.

In particolare per il settore delle costruzioni, la contrazione dell'attività produttiva nel 1994 è stata stimata tra il 12% (Ance) ed il 3,6% (Cresme) e la crisi, che si è manifestata soprattutto per le opere pubbliche, è testimoniata anche dall'estrema competitività del mercato che ha registrato ribassi del tutto eccezionali (oltre il 50% rispetto alla base d'asta), nonché dall'elevata frammentazione delle opere appaltate, con circa la metà dei lavori posti in gara nel corso dell'anno di importo inferiore ai 3,6 miliardi.

Per quanto riguarda l'impiantistica industriale, nel 1994 sono stati scontati gli effetti dei bassi volumi di acquisizione di ordini consuntivati l'anno precedente a causa della fase economica recessiva. La flessione della domanda nazionale è stata solo parzialmente compensata dall'incremento dei contratti acquisiti all'estero. Le migliorate condizioni della congiuntura economica nel 1994, unitamente alla necessità di nuovi investimenti di ammodernamento degli impianti e di razionalizzazione della produzione siderurgica, e un contesto di profonda rielaborazione normativa per il settore ambiente, lasciano intravedere una ripresa del settore.

Risulta invece positivo l'andamento del settore di gestione delle infrastrutture, che fa capo alla società Autostrade, che ha beneficiato della ripresa della mobilità autostradale, con una crescita sull'intera rete nazionale pari a circa il 3,7%. Gli investimenti effettuati dal

gruppo ammontano a 735 miliardi e l'occupazione di fine periodo è di 16.057 unità.

Sul piano della gestione, i risultati del gruppo sono stati particolarmente positivi, con un valore della produzione tipica di 4.933 miliardi ed un utile consolidato pari a 171 miliardi, nonostante l'ulteriore manifestazione di oneri correlati alla ristrutturazione, con particolare riferimento al comparto delle costruzioni ed a quello dei servizi alla Pubblica Amministrazione.

Il valore aggiunto è stato di 2.814 miliardi con un'incidenza sul valore della produzione tipica del 57%. Per quanto riguarda la produttività del gruppo, con un'occupazione media retribuita di 13.309 unità si registra un valore aggiunto per dipendente di 211,4 milioni.

Il margine operativo lordo, pari a circa 1.810 miliardi, è stato conseguito in presenza di un'incidenza del costo del lavoro (1.004 miliardi) sul valore della produzione tipica del 20%.

Il risultato operativo al netto degli ammortamenti, altri stanziamenti ed oneri diversi risulta di circa 946 miliardi. Pertanto il risultato netto d'esercizio, dopo le imposte e gli oneri e proventi finanziari, si attesta come detto sui 171 miliardi.

Il capitale investito è di miliardi 8.795 ed è coperto per il 38% dai mezzi propri (3.353 miliardi) e per il restante 62% dall'indebitamento netto (5.442 miliardi).

Con riguardo agli altri specifici settori di intervento si segnala quanto segue.

Il settore impiantistico fa capo all'Italimpianti che, a partire dal 1° febbraio 1994, ha acquisito da IRITECNA il ramo d'azienda

FINTECNA

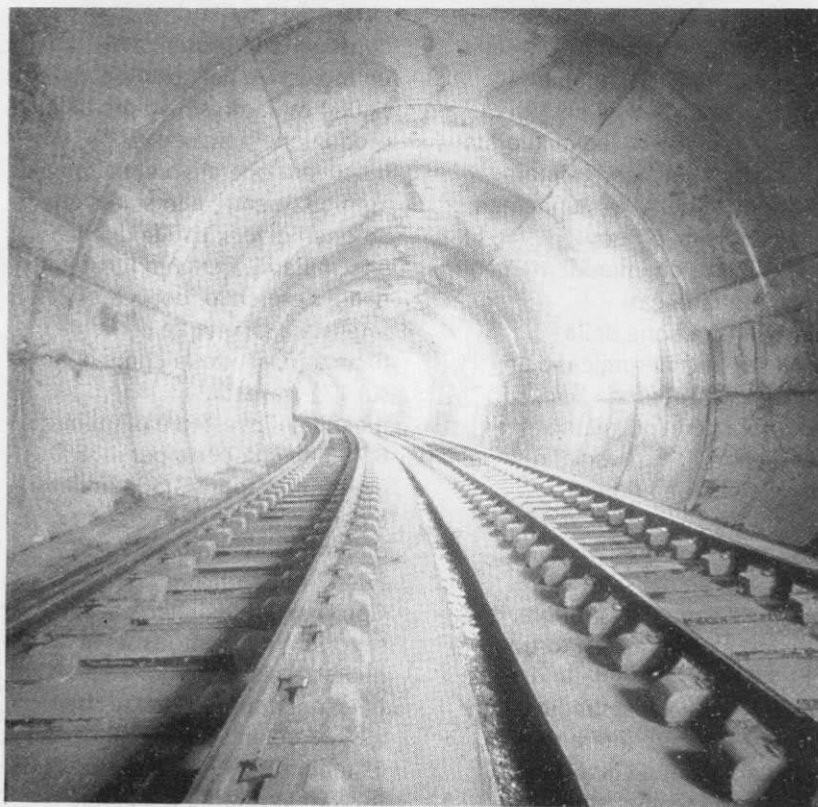
FINTECNA

costituito dalle attività relative alle unità di business metallurgia, impiantistica ambientale e logistica. L'esercizio 1994 ha visto quindi l'avvio dell'attività operativa della società ed il rilancio del marchio Italmimpianti sul mercato internazionale. Tale settore configura un utile di esercizio di 9 miliardi. Al positivo andamento reddituale e finanziario della capogruppo Italmimpianti e della Nitco si contrappongono i risultati negativi della controllata Castalia, che ha risentito delle difficoltà di definizione con la Pubblica Amministrazione di ingenti crediti maturati negli scorsi esercizi. Il risultato dell'anno non comprende i conti economici delle società acquisite a fine esercizio (Innse Santeustacchio, Innse Engineering, Italmimpianti

of America, Italmimpianti Deutschland) che hanno interessato il bilancio consolidato del gruppo solo per la componente patrimoniale non avendo avuto Italmimpianti responsabilità nella gestione dell'esercizio 1994.

Le acquisizioni dell'anno hanno riguardato principalmente il revamping dell'altoforno per la Sider in Algeria, il forno elettrico per Avesta in Svezia, tre forni a longheroni per Bokaro in India, e la manutenzione degli impianti ausiliari delle centrali termoelettriche di Abu Dhabi, nonché in Italia, la variante al sistema di movimentazione del carbone per l'Enel di Brindisi, il terminal contenitori del porto di Cagliari, l'ammodernamento dell'ospedale Galliera a Genova. L'attività dell'esercizio ha riguardato principalmente

I lavori per il prolungamento della - linea B della Metropolitana di Roma da Termini a Rebibbia eseguiti dalla Società Italiana per Condotte d'Acqua.



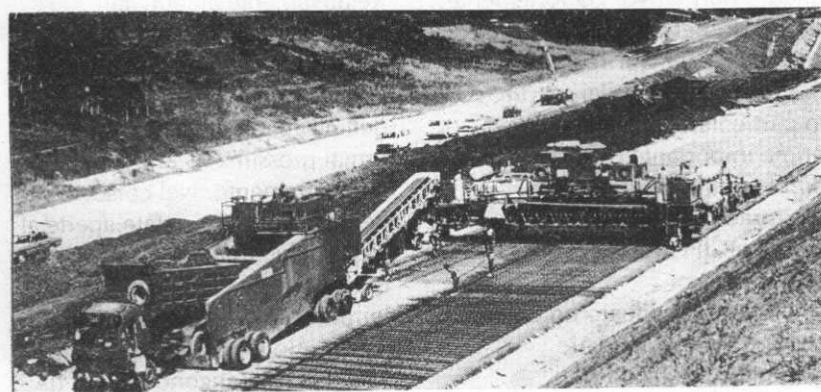
commesse già in portafoglio, come il rifacimento dell'altoforno 5 di Taranto, l'impianto di dissalazione Al Taweelah (Abu Dhabi), la "finitura Tubificio" in Indonesia, il Tubificio Tianjin in Cina e la centrale Enel di Brindisi.

Il settore costruzioni, composto dal gruppo Condotte, da Italstrade a partire dal 28.12.1994 e da Pavimental, ha sviluppato nell'esercizio un volume di produzione di 649 miliardi. Tale settore ha risentito anche nel 1994 dei riflessi della pesante crisi di mercato in atto in Italia da almeno due anni, pur risultando le perdite complessive contenute rispetto al precedente esercizio anche a seguito degli interventi e delle azioni effettuati. Le acquisizioni di ordini dell'esercizio 1994 fanno riferimento per il mercato estero all'aeroporto di Bucarest in Romania, alla diga Xiaolangdi in Cina ed al viadotto Lijak in Slovenia, mentre per il mercato nazionale, oltre alla quota IRITECNA relativa ai lavori dell'Alta Velocità per la tratta Roma-Napoli, si segnalano nuovi affidamenti nel campo della pavimentazione stradale. L'attività dell'esercizio ha riguardato:

— all'estero, i lavori del porto di

Ras Laffan in Qatar, la realizzazione di infrastrutture civili a Gaborone in Botswana, la prosecuzione dei lavori dell'impianto di trattamento acque al Cairo, la diga di Hamman Boughrara in Algeria; — in Italia, oltre all'avvio dei lavori sull'Alta Velocità per la tratta Roma-Napoli, il raddoppio della linea ferroviaria Bologna-Verona e della Orte-Falconara, la costruzione della sede della Banca d'Italia a Frascati, la costruzione dello stabilimento Alenia a Nola ed il prolungamento della linea "A" della metropolitana di Roma. Il settore ingegneria e consulting, composto dalle società Servizi Tecnici e Spea, pur sostenuto dal portafoglio di concessioni acquisito negli anni passati nel settore dell'edilizia pubblica, ha risentito dell'evoluzione del quadro normativo che al momento tende a mettere in discussione alcuni istituti tecnico-giuridici su cui si è fondato lo sviluppo, negli ultimi anni, dell'assistenza alla Pubblica Amministrazione. Si è conseguentemente proceduto con interventi di profonda ristrutturazione ricercando, contestualmente, nuove modalità operative. Peraltro il patrimonio di

FINTECNA



Pavimentazione stradale in calcestruzzo armato senza giunti in corso di realizzazione a cura della Pavimental.

FINTECNA

esperienze accumulate e le concrete esigenze della committenza suggeriscono che, pur nel quadro di un'ampia apertura del mercato, non vengano abbandonati strumenti attuativi quali l'appalto di servizio alla Pubblica Amministrazione che costituisce elemento fondamentale per il rilancio degli investimenti in opere pubbliche. Nell'esercizio 1994 tale settore ha sviluppato un volume di produzione di 565 miliardi evidenziando un andamento reddituale negativo ascrivibile alla Servizi Tecnici (-10,4 miliardi).

Il settore *autostradale* evidenzia un risultato positivo (158 miliardi) sensibilmente superiore a quello consuntivato nell'anno precedente (99 miliardi), sia per la positiva evoluzione del traffico (+3%), che per gli aumenti delle tariffe e gli interventi attuati in termini di contenimento dei costi operativi. Il margine operativo lordo della gestione è stato pari a 1.768 miliardi, con un incremento del 12% sul 1993.

L'indebitamento evidenzia un'esposizione finanziaria netta di 5.340 miliardi a fronte di un capitale investito di oltre 9.000 miliardi.

L'esercizio 1994 ha presentato ulteriori significativi sviluppi del quadro normativo, già fortemente rinnovato nel corso del 1993, allo scopo di favorire il processo di privatizzazione del settore. In particolare ha trovato una prima importante ridefinizione la problematica della tariffe autostradali, attraverso la delibera CIPE del 7.12.1994 con la quale:

— è stato individuato un criterio per la revisione annuale automatica delle tariffe

autostradali (c.d. "price cap"), ai sensi dell'art. 11 della legge 23.12.1992 n. 498, pari alla variazione del costo della vita dell'indice Istat ridotto per tener conto degli obiettivi di recupero di produttività;

— è stata definita la possibilità di applicare incrementi tariffari aggiuntivi, nonché di elaborare nuovi piani finanziari, con riferimento a specifiche e individuate situazioni, relative tra l'altro a nuovi investimenti, innovazioni gestionali, riequilibrio della gestione per cause estranee al normale rischio d'impresa, definizioni di vertenze con l'ente concedente.

Di tale opportunità le società si potranno avvalere con l'obiettivo di definire alcune situazioni di contenzioso con l'ente concedente, nonché per definire le necessarie convalide economiche per nuovi programmi di investimento di particolare impegno.

Rispetto all'esercizio trascorso non si evidenziano invece significative evoluzioni relativamente al decreto legge, più volte reiterato che, riconoscendo ad Autostrade la proroga della concessione dal 2018 al 2033, costituisce indispensabile elemento per avviare la privatizzazione della società.

Relativamente all'attività realizzativa di Autostrade, è proseguito il programma di costruzione avviato in attuazione della legge 531 del 1982 ed ormai prossima al completamento. Nel corso dell'esercizio sono state aperte al traffico due tratte dell'autostrada Mestre-Belluno e la parte terminale dell'autostrada dei Trafori Alpini, per complessivi 16,3 km. Rimangono ancora da

ultimare circa 38 km, per i quali si attende l'entrata in esercizio nel corso del 1995. Per quanto concerne le società controllate, si evidenzia l'apertura al traffico della tratta Sarre-Morgex del raccordo Aosta-Monte Bianco della Rav ed il proseguimento dei lavori di raddoppio della sede autostradale della Torino-Savona sulla tratta Priero-Riviere, che dovrebbe essere aperta al traffico nel corso del 1995.

FINTECNA

ANDAMENTI SETTORIALI

FINMARE

FINMARE	Consolidato 1993	Bilancio 1994
	(miliardi di lire)	
Valore della produzione "tipica"	2.120	2.268
Valore aggiunto	772	792
MOL	347	355
Risultato operativo	106	114
Oneri finanziari netti	159	104
Risultato ante comp. straord. e imposte	- 54	6
Risultato netto	- 88	- 7
Capitale investito netto	2.692	2.470
Coperto con:		
- Mezzi propri	283	275
- Indebitamento finanziario netto	2.409	2.195
Cash-flow	149	240
Investimenti	439	278
Occupazione al 31.12. (n. addetti)	6.800	6.482

Il positivo andamento dell'economia mondiale si è riflesso sul commercio internazionale che, secondo le stime dell'OCSE, ha avuto nel 1994 una forte accelerazione, registrando un incremento pari all'8,9%.

L'avvenimento più significativo dell'anno riguardante gli scambi internazionali è stato la conclusione dei lavori di preparazione della World Trade Organization (WTO). Tale accordo, in vigore dal 1° gennaio 1995, comporta la più massiccia apertura dei mercati mondiali mai realizzata.

La ripresa dell'economia, con il conseguente sviluppo degli scambi, ha positivamente influenzato il mercato dei trasporti marittimi nel suo complesso. Le merci trasportate via mare, infatti, sono aumentate, passando dai 4.339 milioni di tonnellate del 1993 ai 4.475 milioni del 1994 (+3,1%) segnando il nuovo massimo storico. Di poco inferiore la crescita delle tonnellate/miglia (+2,8%), salite ad oltre 19.500 miliardi.

Nel settore cisterniero, il rapporto domanda/offerta di stiva si è mantenuto sostanzialmente sfavorevole agli armatori, nonostante l'incremento delle demolizioni di vecchio tonnellaggio, con negativo impatto sulle rate di nolo, che solo verso la fine dell'anno hanno mostrato lievi segni di ripresa. Del resto, l'espansione dei traffici di petrolio greggio (1.380 milioni di tonnellate, +1,8% rispetto all'anno precedente) è stata sensibilmente inferiore alle aspettative. Per quanto riguarda le rinfuse secche, i cui traffici sono aumentati nel complesso del

2,2%, va evidenziato soprattutto il notevole incremento registrato dai minerali di ferro (+7,3% rispetto al 1993). Molto contenuta, su base annua, la crescita del carbone (+0,8%) e ancora piuttosto negativi i risultati del comparto dei cereali (-4,6%), penalizzati soprattutto dalla drastica riduzione delle importazioni da parte dei Paesi dell'ex Unione Sovietica. I traffici containerizzati hanno registrato, a livello globale, una sensibile crescita: le stime relative ai flussi riguardanti i Paesi OCSE e "NIEs" ammontano a circa 32 milioni di TEU, con un incremento di oltre l'8% rispetto all'anno precedente. Malgrado l'espansione dei traffici, gli operatori impegnati nei trasporti containerizzati di linea hanno visto i noli contrarsi ulteriormente su buona parte delle rotte.

Al 1° gennaio 1995 la flotta mercantile mondiale comprendente le navi di tonnellaggio superiore alle 300 TSL era composta da 36.250 unità, per un totale di 681,8 milioni di tonnellate di portata lorda, con un incremento dell'1% rispetto al 1° gennaio 1994. Il portafoglio ordini dei cantieri, alla fine del 1994, ammontava a 45,8 milioni di tonnellate di stazza lorda con un incremento del 16,7% rispetto al 31 dicembre 1993.

Nel contesto delineato, la FINMARE ha proseguito la propria azione volta alla ristrutturazione e razionalizzazione delle aree di presenza: nell'ottobre ha presentato un programma biennale elaborato in coerenza con gli indirizzi dell'IRI, riguardante l'unificazione delle attività di linea, la verifica delle

possibilità di una diversa collocazione dell'area cabotiera ed il disimpegno dal comparto trasporti di massa. Pur nel quadro di incertezza derivante dalla mancata definizione di indirizzi precisi da parte degli organismi politici e governativi, la FINMARE ha dato avvio ad una serie di azioni che, tenendo conto delle indicazioni a suo tempo espresse dal Governo e dall'IRI, sono state finalizzate in primo luogo alla progressiva fuoriuscita dal comparto dei trasporti di massa: nel corso dell'anno, infatti, è stata alienata la Sidermar Servizi Accessori e, tra la fine del 1994 e l'inizio del 1995, è stata perfezionata la cessione della Sidermar di Navigazione al gruppo genovese Coe & Clerici, mentre sono in fase di ultimazione le trattative per la vendita delle attività della Sidermar Trasporti Costieri. Nell'ambito delle partecipazioni di minoranza, sono stati ceduti i pacchetti azionari delle collegate Ital Brokers e Panditalia. Relativamente ai rapporti di collaborazione internazionali, va ricordato che nel corso del 1994 hanno trovato applicazione i nuovi accordi commerciali negoziati nel recente passato, che per molti aspetti rappresentano una svolta radicale

per le società di linea del gruppo e che, pur facendo segnare già nel corrente esercizio recuperi di efficienza commerciale ed operativa, manifesteranno pienamente i loro effetti positivi nell'immediato futuro. Tra i principali accordi riguardanti il Lloyd Triestino, il "Medway" con la compagnia thailandese Evergreen nell'Estremo Oriente; due servizi integrati, dal Nord Europa e dal Mediterraneo, per Australia-Nuova Zelanda, e l'intesa con la compagnia sudafricana Safmarine per l'Africa. Relativamente all'Italia di Navigazione, il servizio Nord America-Atlantico, svolto come per il recente passato in accordo di slot charter con Evergreen e i membri dell'accordo "VSA" (Sea-Land, Nedlloyd, P&OCL, Maersk); la linea Nord America-Pacifico con la società D'Amico attraverso il servizio congiunto "Med Pacific Express", ed i joint service "Medecs" per il Sud America Atlantico e "Medsap" per il Sud America Pacifico. La flotta di proprietà del gruppo FINMARE battente bandiera nazionale registrava, al 31 dicembre 1994, una consistenza di 124 unità per complessive 1.299.000 tsl, con una

FINMARE



La portacontenitori "Cristoforo Colombo" da 30.500 tsl, sulle rotte gestite dall'Italia di Navigazione

FINMARE

riduzione, rispetto all'anno precedente, sia in termini di unità (-5) sia in termini di tonnellaggio (-140.000 tsl).

Le variazioni hanno riguardato: l'entrata in servizio di 4 nuove unità; la vendita di 6 navi; la cessione a società controllata estera, con conseguente cambio di bandiera, della combinata "Almare Settima"; la perdita, a seguito di sinistro, dell'aliscafo "Giotto" nonché un disarmo.

Inoltre, sono state alienate da società estere controllate da Almare due combinate battenti bandiera non nazionale. Al 31 dicembre 1994 l'età media della flotta di bandiera di proprietà del gruppo FINMARE era di 8,2 anni, rispetto agli 8,6 anni dell'anno precedente.

Nel 1994 il gruppo FINMARE ha sviluppato nel complesso la propria attività cogliendo le

opportunità offerte dalla più favorevole congiuntura economica.

Solo il comparto dei trasporti di massa ha registrato un calo dell'attività, trasportando 27,2 milioni di tonnellate contro le 30,1 del 1993 (-9,6%). In particolare, la contrazione registrata dalla Sidermar di Navigazione è imputabile al ridimensionamento della flotta avvenuto nel corso dell'anno ed allo svolgimento di un elevato numero di viaggi in esportazione con carichi limitati. Per l'Almare, che ha operato esclusivamente nel comparto cisterniero, la diminuzione del trasportato è dovuta essenzialmente all'effettuazione di un minor numero di viaggi, pur se mediamente più lunghi.

Il settore dei traffici di linea ha beneficiato della migliorata



In alto, la portacontainer "Nuova Trieste", di proprietà del Lloyd Triestino; in basso, il traghetto misto "Palladio" in servizio sulle rotte affidate all'Adriatica.

congiuntura economica internazionale nonchè del considerevole aumento delle esportazioni italiane, favorito dal deprezzamento della lira nei confronti delle principali valute, in particolare del dollaro USA. Entrambe le società operanti nel comparto, Lloyd Triestino e Italia, hanno registrato un significativo aumento dell'attività nautica e del trasportato rispetto al 1993: nel complesso, i viaggi effettuati sono cresciuti del 5,6% ed il trasportato, pari a circa 247.000 TEU, del 16,4%.

A livello di singole aree servite, occorre segnalare la sensibile crescita del tonnellaggio trasportato sulla linea principale Mediterraneo-Estremo Oriente che rappresenta circa un terzo dei traffici dell'intero comparto. Per quanto riguarda l'attività di cabotaggio merci Tirreno-Sicilia, Viamare, che ha proceduto al riassetto del servizio impiegando due sole unità e garantendo una frequenza quadrisettimanale, ha migliorato l'utilizzo della capacità offerta, cosa che, nonostante il calo dei viaggi effettuati del 25% circa, ha permesso di contenere la riduzione dei metri lineari trasportati al 10,6%.

Il settore dei servizi convenzionati di collegamento con le isole, a fronte di un lieve incremento dell'attività nautica, ha registrato, nel complesso, una significativa crescita del traffico commerciale attestatosi intorno a 4,8 milioni di metri lineari (+5,5%), un moderato incremento del traffico passeggeri (+0,9%) che ammonta a quasi 13,4 milioni di unità ed una sostanziale stabilità delle auto al seguito (circa 2 milioni).

La Tirrenia ha consuntivato incrementi, seppur contenuti, in

tutte le componenti del trasportato, grazie al processo, tuttora in corso, di razionalizzazione dei servizi offerti tramite il miglioramento della qualità del servizio, l'intensificazione dei collegamenti in alta stagione ed il potenziamento dei servizi ad alta velocità. La società ha trasportato 3,6 milioni di passeggeri, 870 mila auto al seguito e 2,5 milioni di metri lineari commerciali. L'Adriatica, pur perdurando la situazione di conflittualità nella ex-Jugoslavia, ha registrato un incremento dei traffici con le aree dell'alto e basso Adriatico, soprattutto per la normalizzazione della situazione interna albanese. Ciononostante, a livello di traffico passeggeri ed auto al seguito, la chiusura della linea con l'Egitto e la diminuzione dei passeggeri "ferroviari" di provenienza centroeuropea sulla linea per la Grecia hanno determinato, nel complesso, un calo rispettivamente del 12,5% e del 10,6%. Il traffico commerciale, invece, segnala un consistente incremento (37%), principalmente a seguito dell'incremento dell'attività nautica del servizio tuttomercati Venezia-Ravenna-Catania. Nei collegamenti con le isole minori, a fronte di un'attività nautica sostanzialmente in linea rispetto a quella del 1993, si è registrata una crescita di tutte le tipologie di traffico. I trasporti hanno riguardato 9,3 milioni di passeggeri, 1,1 milioni di auto al seguito e 1,7 milioni di metri lineari commerciali. A livello di singole società, occorre segnalare: il calo generalizzato dei traffici della Toremar a seguito dell'intensa azione commerciale della concorrenza;

FINMARE

FINMARE

il forte recupero della Caremar nei traffici commerciali; la sostanziale tenuta del trasportato Siremar, nonostante le difficoltà dell'economia locale; l'andamento positivo della Saremar in tutte le componenti di traffico, legato essenzialmente all'incremento dell'attività nautica. Relativamente ai dati economici consolidati, la FINMARE registra un aumento del valore della produzione di circa il 7%, che supera così i 2.200 miliardi, con uno sviluppo in tutti i comparti, ad eccezione del cabotaggio nord-sud Italia.

Anche il margine operativo lordo registra una crescita, peraltro modesta, attenuata dall'aumento del costo del lavoro causato dalla riduzione degli sgravi contributivi per il Mezzogiorno.

Fortemente ridotta la perdita di esercizio (-7,3 miliardi a fronte di -87,6 dell'esercizio precedente) anche a seguito del notevole calo degli oneri finanziari netti, che rimangono comunque ad un livello ancor troppo elevato.

Il capitale investito presenta una flessione di oltre 200 miliardi per l'abbassamento del valore delle immobilizzazioni materiali nette, anche a seguito del citato contenimento della flotta, e per la diminuzione del capitale di esercizio.

Ne è conseguita una riduzione dell'indebitamento finanziario netto, che si attesta a circa 2.200 miliardi, su livelli ancora non adeguati, mentre i mezzi propri ammontano a soli 275 miliardi circa.

Gli investimenti consolidati del Gruppo sono stati pari a 278 miliardi ed hanno riguardato le rate per le petroliere dell'Almare e le unità merci ed il mezzo veloce di Tirrenia.

La consistenza del personale del gruppo FINMARE è passata dai 6.800 dipendenti in forza al 31 dicembre 1993 alle 6.482 unità al 31 dicembre 1994, con una flessione complessiva del 4,7%. Tale contrazione, che ha caratterizzato tutti i comparti di attività nonché la capogruppo, è stata determinata principalmente dalla prosecuzione dei Piani di prepensionamento del personale esuberante, in applicazione delle leggi 160/89, 263/93 e del decreto legge 100/94 più volte reiterato.

L'aliscafo "Giorgione" utilizzato dalla Siremar per i collegamenti tra le isole ed il continente.



ANDAMENTI SETTORIALI

FINCANTIERI

FINCANTIERI	Consolidato 1993	Bilancio 1994
	(miliardi di lire)	
Valore della produzione "tipica"	2.659	2.467
Valore aggiunto	1.014	964
MOL	252	258
Risultato operativo	197	176
Oneri finanziari netti	116	75
Risultato ante comp. straord. e imposte	80	106
Risultato netto	3	10
Capitale investito netto	1.652	1.718
Coperto con:		
- Mezzi propri	587	629
- Indebitamento finanziario netto	1.065	1.089
Cash-flow	106	97
Investimenti	25	47
Occupazione al 31.12. (n. addetti)	14.871	12.842

I diffusi e consolidati segnali di ripresa dell'attività economica internazionale, registrati nel 1994, hanno comportato una crescita del 3% circa (sull'anno precedente) nei traffici marittimi internazionali. I noli sono rimasti su livelli mediamente bassi - in quanto condizionati dall'uso di navi completamente ammortizzate o comunque oggi considerate substandard - ed anche i prezzi delle nuove costruzioni, per effetto dell'eccesso di capacità produttiva mondiale, si sono mantenuti su valori scarsamente remunerativi.

Mentre i disarmi permangono ancora su livelli trascurabili, si registra l'incremento sia dei completamenti che del portafoglio ordini (rispettivamente +2% e +17% sul 1993). È comunque l'aumento delle demolizioni (+23% sull'anno precedente) a testimoniare, meglio di ogni altro dato, il definitivo avvio dell'atteso processo di rinnovo dello shipping mondiale.

Di conseguenza gli ordini di nuovo naviglio sono cresciuti in misura apprezzabile rispetto all'anno precedente, attestandosi su circa 16 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata (tslc), il valore più elevato degli ultimi quindici anni.

La ripartizione geografica per aree evidenzia, rispetto al 1993, il sensibile aumento delle acquisizioni del Giappone, la stabilità della quota dei Paesi costruttori dell'Europa occidentale (AWES), la consistente flessione degli ordini della Corea e la maggior quota del resto del mondo.

Il quadro competitivo della cantieristica mondiale è peraltro in continua evoluzione. Nel

medio termine è previsto un significativo aumento dell'offerta, a seguito dei consistenti programmi di investimento già avviati dai produttori asiatici (particolarmente dalla Corea) e della riconversione - dal militare al civile - di gran parte dei cantieri ex sovietici e statunitensi. Nello stesso tempo il trend di domanda - a conferma di quanto già detto sugli ordini - si presenta favorevole, per le attese positive ricadute della ripresa economica. A queste si aggiungeranno, inoltre, gli effetti delle prossime norme internazionali - più restrittive in materia di sicurezza della navigazione - che contribuiranno alla dismissione, e quindi al successivo rimpiazzo, delle unità considerate substandard ed obsolete.

Nel settore delle navi passeggeri è proseguito anche nel 1994 il buon andamento dell'attività crocieristica, con una crescita significativa della domanda non solo sul mercato americano (che costituisce il 70% del totale), ma anche nelle altre aree (Asia ed Europa) che presentano il maggior potenziale di sviluppo. Nel comparto delle costruzioni speciali il mercato delle unità off-shore soffre di una stasi degli ordini, a seguito dell'attuale basso livello del prezzo del greggio. D'altro canto, le previsioni di un ulteriore consistente incremento dei consumi di metano - dovuto alla sempre maggiore diffusione di strategie energetiche basate sulla diversificazione delle fonti - dovrebbe tradursi in un notevole aumento dei volumi trasportati e, quindi, anche della domanda di navi.

Per quanto riguarda le trasformazioni navali, risulta in crescita il valore unitario degli

FINCANTIERI

interventi, soprattutto in relazione all'ammodernamento di unità da crociera e traghetti, per la progressiva entrata in vigore di nuove e più severe norme internazionali sulla sicurezza marittima. Nel settore delle costruzioni militari persiste la fase di relativa stagnazione della domanda, indotta dalla generalizzata politica di tagli ai bilanci per la difesa che, nel periodo 1987-94, hanno determinato un calo del 27% degli ordini acquisiti dai cantieri specializzati in Europa. A ciò si aggiunge il più recente fenomeno della vendita di unità di seconda mano, la cui offerta ha momentaneamente soddisfatto le necessità di vari Paesi. Il quadro di riferimento del settore è comunque in evoluzione e risultano interessanti sia le prospettive offerte dai Paesi del Golfo Persico e dell'Estremo Oriente (la cui collocazione geopolitica impone l'avvio di programmi di potenziamento), che le occasioni fornite dal moltiplicarsi delle missioni di pace dei Paesi aderenti ad organizzazioni internazionali. Nel mercato interno l'industria rimane legata alle necessità della Marina Militare Italiana nell'ambito del nuovo modello di Difesa, per la cui attuazione è

ancora da definire, a causa dei noti vincoli alla spesa pubblica, la relativa pianificazione finanziaria.

Per quanto riguarda i motori diesel, l'aumento degli ordini di nuove navi ha avuto effetti positivi sulla domanda di apparati per la propulsione navale. A livello mondiale si è registrata una sensibile crescita dei motori a quattro tempi medio-veloci e veloci (+68%), mentre la domanda dei diesel a due tempi si è attestata su un aumento dell'8%. In tale segmento il marchio Sulzer continua a proporsi come uno dei principali leaders internazionali, consolidando una quota di mercato del 36% relativa all'impiego nel trasporto marittimo.

Per il medio-lungo periodo sono confermate le previsioni di una ulteriore sensibile crescita della domanda in tutti i segmenti, compreso quello dei motori per generazione di energia (centrali industriali ecc.) nel quale - a seguito del previsto sviluppo di molti Paesi dell'Estremo Oriente - si attende una prosecuzione del trend di crescita registrato negli ultimi anni.

Nel complessivo quadro di un mercato in cui la competizione si profila sempre più intensa e



La nave da crociera "Ryndam" da 55 mila tsl e 1.600 passeggeri.

globale, va segnalato infine che gli accordi siglati nel 1994 in sede OCSE hanno fissato, al 1° gennaio 1996, la cessazione di ogni forma di sostegno governativo alle industrie navalmeccaniche dei Paesi sottoscrittori. Pertanto lo sviluppo del settore cantieristico dovrà prevedere l'intensificarsi degli investimenti in ricerca e progettazione ed accordi, sempre più sistematici ed estesi, di cooperazione internazionale tra le imprese.

A tale proposito - ed in linea con gli orientamenti della UE che hanno ribadito più volte il carattere strategico del settore marittimo per l'Europa e della cantieristica come industria ad alta tecnologia - la FINCANTIERI continua a perseguire l'indirizzo di una più stretta collaborazione con i maggiori competitors internazionali.

Il grado di competitività raggiunto a livello mondiale dall'azienda cantieristica del Gruppo IRI le consente di essere presente, da protagonista, nelle principali alleanze con altri importanti costruttori navali per la progettazione e la realizzazione congiunta di nuovi e più sofisticati prodotti. Nell'ambito di "Euroyards", il Gruppo Europeo di Interesse Economico costituito insieme a quattro delle più importanti aziende cantieristiche europee, dopo il successo della "E3 Tanker", petroliera di concezione avanzata, si stanno valutando programmi per il potenziamento del cabotaggio. Il contributo della FINCANTIERI all'elaborazione di politiche di ampio respiro nei vari comparti dell'economia marittima si è inoltre significativamente manifestato nell'ambito della

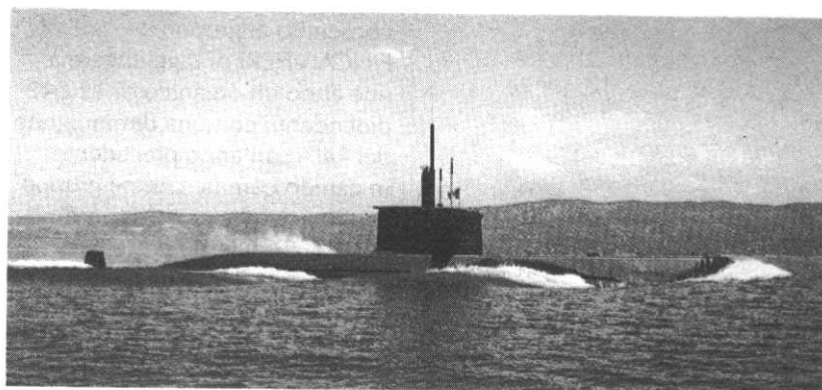
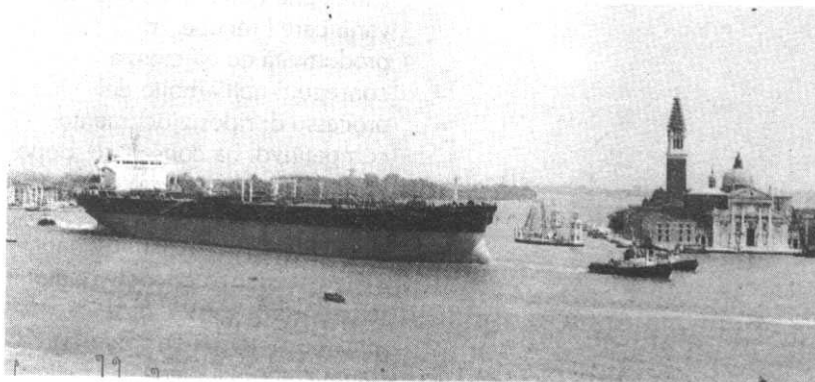
partecipazione alle tematiche del "Maritime Industries Forum" della UE, attualmente centrate sia su sviluppo e tutela delle risorse marine, sia sull'applicazione dell'informatica al trasporto ed alla costruzione navale.

Nel settore militare si segnala la partecipazione della FINCANTIERI al progetto "Horizon", primo rilevante caso di collaborazione tra Marine di Paesi Nato per il contenimento dei costi di ricerca e sviluppo di mezzi a tecnologia avanzata ed a spinta interoperabilità. Nel 1994 sono state completate le formalità per la costituzione della "joint venture" internazionale con i partners inglesi e francesi ed è ormai in fase di avvio l'operatività del programma.

Nel corso del 1994 è proseguito, secondo linee programmatiche già definite, il processo di

FINCANTIERI

In alto, la petroliera ecologica a doppio scafo "Eco Africa" da 150 mila tonnellate di portata lorda; in basso, il sommergibile "Gianfranco Gazzana Priarossa" costruito per la Marina Militare Italiana.



FINCANTIERI

riposizionamento strategico dell'azienda teso alla focalizzazione delle risorse da impiegare nel core business. In tale contesto si inquadrano: l'attuato programma di riduzione del personale a 110 unità nello stabilimento di Trieste, nella prospettiva di una sua privatizzazione; l'avanzamento della procedura di vendita del cantiere di Livorno; il completato accentramento presso lo stabilimento di Bari di tutte le competenze funzionali afferenti al marchio Isotta Fraschini, in vista del conferimento ad una società autonoma appositamente costituita.

Tra le azioni industriali che hanno caratterizzato la gestione dell'anno un posto di rilievo assume la ricerca di una soluzione, da parte della FINCANTIERI, alla problematica delle esuberanze strutturali. L'impegno dell'azienda per non vanificare i recuperi di produttività ed efficienza, conseguiti nell'ambito del processo di riposizionamento competitivo, ha consentito, dopo una lunga e difficile trattativa, di siglare il 13.9.94 un accordo sindacale che ha definito l'entità delle eccedenze ed individuato le opportune misure di attuazione, evitando soluzioni traumatiche. La piena applicazione dell'accordo ha consentito al gruppo FINCANTIERI di raggiungere a fine anno un organico di 12.842 dipendenti, con una diminuzione del 14% sull'anno precedente. In campo commerciale il gruppo cantieristico ha acquisito ordini per 1.563 miliardi di lire che comprendono una nave da crociera commissionata dalla Carnival, due unità portacontainer, un traghetto,

210 motori di diversa tipologia (due tempi, quattro tempi medio-veloci e quattro tempi veloci).

L'attività lavorativa, 10 milioni di ore di manodopera diretta ed appaltata, ha registrato una contrazione del 20% circa sul 1993, essenzialmente per l'assestamento di alcuni stabilimenti su volumi in linea con il nuovo assetto produttivo. Migliorano, rispetto all'anno precedente, le performances di produttività ed efficienza che, grazie anche ai positivi effetti dell'applicazione sempre più estesa del progetto "qualità totale" (per il quale si è svolta una intensa attività di formazione orientata agli indirizzi strategici del progetto), risultano pari a quelli della migliore concorrenza europea.

Gli investimenti, aumentati rispetto all'esercizio precedente (da 25 a 47 miliardi), sono correlati alla selezione di programmi di spesa in funzione del miglioramento della capacità competitiva.

Nel corso dell'esercizio sono state consegnate 10 navi mercantili, 2 navi militari e 227 motori diesel, di cui 41 di dimensioni medio-grandi. Relativamente alle risultanze economiche, patrimoniali e finanziarie la FINCANTIERI presenta un generalizzato miglioramento rispetto ai dati del 1993 (il risultato economico passa dai 3 miliardi del 1993 ai 10 del 1994). Gli effetti economici della contrazione del valore della produzione, conseguente al minor volume di attività, sono stati fronteggiati dai positivi riflessi delle azioni industriali attivate per incrementare la produttività e contenere i costi esterni. Ciò ha