

mettere in discussione alcuni istituti tecnico-giuridici con particolare riferimento all'assistenza della Pubblica Amministrazione. Il settore è pertanto impegnato a definire le conseguenti, necessarie scelte di carattere industriale e strategico, sia con drastici interventi di ristrutturazione sia con la ricerca di nuove modalità operative. La crisi del comparto, iniziata nel 1992, non ha ancora esaurito i suoi effetti, determinando pertanto un andamento reddituale negativo (-71 miliardi circa), ascrivibile alla Servizi Tecnici.

Il settore autostradale evidenzia un risultato positivo (195 miliardi) superiore a quello consuntivato nell'anno precedente (158 miliardi), sia per l'evoluzione del traffico (+3,3%) che per gli aumenti delle tariffe. L'indebitamento evidenzia un'esposizione finanziaria netta di 5.163 miliardi a fronte di un capitale investito di circa 9.000 miliardi.

L'esercizio 1995 è stato caratterizzato da un rallentamento dell'evoluzione del quadro normativo, già fortemente rinnovato nel corso dell'ultimo biennio con lo scopo di favorire il processo di privatizzazione del settore.

Si è infatti instaurata una situazione di estrema incertezza relativamente al meccanismo degli aumenti tariffari, in quanto il CIPE, con delibera del 21.12.1995, ha sostanzialmente modificato, in senso meno favorevole alle Società concessionarie, il criterio per la revisione automatica delle tariffe autostradali (c.d. "price-cap"),

dallo stesso introdotto nel 1994. Inoltre, il mancato rispetto dell'impegno assunto dall'Amministrazione relativamente alla definizione di un modello base per i Piani Finanziari, non ha consentito di costituire uno strumento fondamentale per definire eventuali situazioni di contenzioso con l'Ente Concedente e per finanziare nuovi importanti programmi di investimento (Variante di Valico). 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 di Autostrade, è proseguito il programma di costruzioni avviato in attuazione della legge 531 del 1982 ed ormai prossimo al completamento. Nel corso dell'esercizio sono state aperte al traffico le tratte Fadalto-Cadola dell'autostrada Mestre-Belluno e la Arona-Gravellona dell'autostrada dei Trafori Alpini, per complessivi 38,5 km. Per quanto concerne le Società controllate, si evidenzia il primo anno completo di gestione 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, con l'apertura al traffico di ulteriori 15 km e di un primo stralcio funzionale tra Rio Colori ed il Viadotto Stura.

FINTECNA

ANDAMENTI SETTORIALI

FINMARE

FINMARE	Consolidato	
	1995	1994
	(miliardi di lire)	
Valore della produzione "tipica"	2.058	2.268
Valore aggiunto	767	792
MOL	343	355
Risultato operativo	94	114
Oneri finanziari netti	102	104
Risultato ante comp. straord. e imposte	- 8	6
Risultato netto	46	- 7
Capitale investito netto	2.006	2.470
Coperto con:		
- Mezzi propri	280	275
- Indebitamento finanziario netto	1.726	2.195
Cash-flow	256	240
Investimenti	94	278
Occupazione al 31.12. (n. addetti)	5.784	6.482

La fase espansiva dell'economia mondiale si è riflessa sul commercio internazionale che ha fatto registrare nel 1995 un incremento dell'8,8%, secondo una recente stima del Fondo Monetario Internazionale.

Lo sviluppo degli scambi ha positivamente influenzato il mercato dei trasporti marittimi nel suo complesso.

Le prime stime sulle merci trasportate via mare indicano un aumento del 3,8%, da 4.506 milioni di tonnellate del 1994 a 4.678 del 1995. La crescita delle tonnellate/miglia è stata lievemente inferiore (+3%).

Nel settore cisterniero la crescita dei traffici è stata pari al 2,1%. Si deve tuttavia segnalare la contrazione delle tonnellate/miglia per i carichi di petrolio, derivante dal sempre più intenso sfruttamento dei giacimenti vicini ai mercati di consumo. I noli del comparto, anche se in crescita rispetto all'anno precedente, sono rimasti in generale ben al di sotto dei livelli remunerativi.

I traffici delle principali rinfuse secche, favoriti dall'espansione economica, hanno avuto una crescita del 5,8%. Per i noli del comparto dei carichi secchi, il 1995 è stato il migliore anno dal 1980, nonostante il

deterioramento verificatosi negli ultimi mesi dell'esercizio.

I traffici di merci in contenitori a livello mondiale, relativamente ai dati riguardanti i Paesi Ocse ed i Nie's (New Industrialized Economies), sono stimati in circa 35,8 milioni di TEU, con un incremento dell'11,1% rispetto all'anno precedente. Tale risultato rappresenta il massimo valore consuntivato nell'ultimo decennio. La crescita dei traffici ha trovato un contrappeso nell'aumentata offerta di stiva, con un effetto complessivo di sostanziale calo del livello medio di noli.

In ogni caso continua senza sosta la ricerca delle economie di scala nelle unità portacontenitori, con progetti di investimento per navi che sfiorano 8.000 TEU.

L'imponenza degli investimenti e l'accesa concorrenza rendono sempre più necessaria la conclusione di alleanze tra i vettori, che daranno luogo a sempre maggiori concentrazioni nell'offerta dei servizi.

Al 1° gennaio 1996 la flotta mercantile mondiale era composta da 37.015 unità, per un totale di 702,3 milioni di tonnellate di portata lorda (Tpl), con un incremento del 3% rispetto al 1° gennaio 1995. Le consegne di nuove

La portacontenitori "California", da 17.058 tsl, impiegata dall'Italia di Navigazione sulla rotta Nord America Pacifico.



costruzioni, ammontate a 35,2 milioni di tpl, sono aumentate rispetto all'anno precedente del 5,6%. Anche il portafoglio ordini dei cantieri all'inizio del 1996 risultava incrementato (+1,9% rispetto al gennaio 1995). Le demolizioni, determinate essenzialmente da cisterne e portarinfuse secche, sono ammontate a 16,2 milioni di tonnellate di portata lorda (-34,3% rispetto al 1994). I disarmi in atto all'inizio del 1996 si sono mantenuti, in termini di incidenza sul totale della flotta mercantile, sugli stessi livelli degli anni precedenti (0,6%).

Per il gruppo FINMARE il 1995 è stato caratterizzato soprattutto dal perdurante clima di incertezza derivante dallo slittamento del Piano di Riordino predisposto dal Ministero dei

Trasporti e della Navigazione, presentato alle Commissioni Parlamentari solo il 26 settembre 1995 per l'avvio dell'iter di approvazione. Detta incertezza non ha tuttavia attenuato l'impegno per la razionalizzazione ed il risanamento delle attività. In particolare, per quanto concerne la ristrutturazione del gruppo e le dismissioni di attività, nel 1995 la FINMARE ha messo in atto tutte quelle azioni che non erano strettamente condizionate dal suddetto Piano. Infatti, nel quadro del processo di disimpegno dal settore dei trasporti di massa, è stata portata a termine la privatizzazione delle Società Sidermar con il perfezionamento della cessione al gruppo Coe & Clerici della Sidermar di Navigazione e con la vendita a privati dell'intera flotta

FINMARE



In alto, la portacontaineri "Nuova Trieste", da 22.280 tsl, in servizio per il Lloyd Triestino, sulle rotte per l'Estremo Oriente; *in basso*, l'aliscafo "Masaccio", utilizzato dalla Siremar di Navigazione per i collegamenti con le isole minori.

FINMARE

della Sidermar Trasporti Costieri. In linea con la politica di dismissione delle partecipazioni di minoranza e di concentrazione nel "core business", è stato ceduto il pacchetto detenuto nella Contship Italia.

E' proseguita, da parte delle Società impegnate nei servizi merci internazionali di linea, la politica di riorganizzazione e consolidamento della rete di accordi interarmatoriali, con conseguente adeguamento degli assetti dei servizi, al fine di migliorare il posizionamento competitivo.

In tale contesto assume una particolare rilevanza la nuova iniziativa congiunta delle due Società di linea - Lloyd Triestino ed Italia di Navigazione - che hanno attivato un servizio settimanale denominato "Asiapac" tra l'Estremo Oriente e la costa pacifica del Nord America. Esso prevede l'acquisto di spazi stiva (suddivisi pariteticamente tra le due Società) su navi gestite da Evergreen - impegnate sul servizio "Medway" - sulla tratta transpacificca. Il nuovo servizio rappresenta l'ultimo anello di una catena che permette alle due Società - senza impegni finanziari aggiuntivi - di collegare le aree caratterizzate dai maggiori flussi di traffico containerizzato del mondo e di estendere la loro sfera d'azione inserendosi nell'ambito dei cosiddetti "global carriers", vale a dire tra quei vettori in grado di offrire al cliente l'opportunità di spedire containers da ogni origine per ogni destinazione. L'avvio del servizio ha determinato un incremento di circa il 10% del trasportato complessivo delle due Società.

Alla fine del 1995, la flotta di proprietà del gruppo battente bandiera nazionale risultava essersi ridotta, rispetto all'anno precedente, sia in termini di unità (-16) sia in termini di tonnellaggio (-391,4 mila tsl).

Le variazioni hanno riguardato:

- l'entrata in servizio del traghetto misto con prevalente componente merci "Puglia" (Tirrenia) e della petroliera "Almare Nona" (Almare);
- la cessione a terzi delle intere flotte della Sidermar di Navigazione (4 portarinfuse secche), a seguito della vendita del pacchetto azionario della Società, e della Sidermar Trasporti Costieri (14 porta prodotti siderurgici).

Inoltre, sono state alienate, da Società estere controllate da Almare, due combinate battenti bandiera non nazionale.

Alla fine del 1995 l'età media della flotta di bandiera di proprietà del gruppo FINMARE era di 9,6 anni, rispetto agli 8,2 anni dell'anno precedente. Sempre alla fine del 1995 sono stati ordinati dalla Società Tirrenia due traghetti veloci misti e due traghetti misti, con consegne previste entro il 1998. Nei primi mesi del 1996, inoltre, le Società regionali hanno definito gli aspetti tecnici per commissionare ai cantieri 4 traghetti veloci misti, anche questi con consegne previste entro il 1998.

Tali contratti sono peraltro condizionati da una serie di approvazioni di competenza del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, prima fra tutte quella relativa ai piani quinquennali presentati dalle Società convenzionate sin dal settembre 1994 ed aggiornati, su specifica richiesta ministeriale, a

fine 1995.

Relativamente all'attività, nel 1995 le Società del gruppo hanno registrato una significativa espansione del proprio giro di affari, favorita anche dal contesto di mercato.

I dati di traffico del comparto dei trasporti di massa presentano un sensibile scostamento rispetto all'esercizio precedente (4,3 milioni di tonnellate, -32%), attribuibile esclusivamente alla cessazione, avvenuta in corso d'anno a seguito della vendita della flotta, dell'attività armatoriale da parte della Sidermar Trasporti Costieri. Il trasportato dell'Almare si è mantenuto, infatti, sugli stessi livelli di quello del 1994 pur se a fronte di maggiori percorrenze.

Il comparto dei servizi internazionali di linea ha invece conseguito risultati decisamente positivi, con una marcata espansione dei volumi trasportati (311 mila TEU, +26%).

Il Lloyd Triestino, in particolare, ha aumentato i volumi trasportati di quasi il 29% (210 mila TEU), soprattutto grazie ai buoni risultati acquisitivi registrati dal servizio Medway (Mediterraneo - Estremo Oriente) gestito in collaborazione con Evergreen, nonché in conseguenza dell'avvio del menzionato nuovo

servizio Asiapac tra Estremo Oriente e costa occidentale del Nord America. Il Lloyd, in collaborazione sempre con il suddetto partner taiwanese, nell'ultimo scorcio dell'anno ha stipulato un ulteriore nuovo accordo di noleggio spazi stiva sulla rotta tra Nord Europa ed Estremo Oriente.

La Società Italia ha registrato una ancor più rilevante espansione dell'attività nautica (+38% nei viaggi), conseguente ad un maggiore impegno in particolare nei settori del Golfo Usa e del Nord America Pacifico.

Il trasportato (101 mila TEU) si è incrementato di circa il 21% per effetto, soprattutto, della crescita dei flussi nei collegamenti con il Golfo Usa e con i versanti pacifici delle due Americhe. Circa l'attività di trasporto di mezzi gommati in cabotaggio Tirreno/Sicilia svolta dalla Viamare, le lievi variazioni negative dei dati di traffico del 1995 (-5% per gli automezzi e -6% per le auto in polizza) sono sostanzialmente da porsi in relazione al fatto che l'attività è stata esercitata, nel corso dell'intero esercizio, con due sole unità, a differenza di quanto avvenuto nel 1994, quando si era avuto nella prima parte dell'anno l'impiego di tre navi.

FINMARE



Il traghetto misto "Ichnusa", della Saremar di Navigazione, in servizio sulla linea Santa Teresa di Gallura-Bonifacio.

FINMARE

Il trasportato del comparto dei servizi di cabotaggio convenzionato è stato caratterizzato da andamenti complessivi nettamente distinti per le due tipologie di traffico, passeggeri e merci. Infatti per i primi si è avuto un calo delle quantità trasportate (12,9 milioni di passeggeri e 1,9 milioni di auto al seguito, con riduzioni comprese tra il 3 ed il 4%) - che ha interessato quasi tutte le Società e che va ricondotto anche alla riduzione nel numero di viaggi effettuati - mentre per il traffico commerciale (5,1 milioni di metri lineari) si è registrato un incremento del 7,4%.

Tirrenia, nel settore passeggeri (3,5 milioni di viaggiatori, 854 mila auto), ha sostanzialmente consolidato l'andamento manifestatosi negli ultimi anni, nonostante il mercato abbia risentito di alcuni aspetti di crisi e si sia registrata una presenza concorrenziale certamente più aggressiva rispetto al passato. Da sottolineare in particolare i risultati soddisfacenti conseguiti dalle unità veloci. In sensibile crescita il traffico di automezzi commerciali (2,7 milioni di metri lineari, +10% sul 1994).

L'Adriatica ha consolidato la propria attività, conseguendo una significativa espansione dei volumi di traffico, soprattutto sulla linea di cabotaggio con la Sicilia e sui collegamenti del Medio e Basso Adriatico, in particolare per quel che concerne il traffico con l'Albania, in termini sia di passeggeri (536 mila, +3% sul 1994) sia di merci (725 mila metri lineari, +19%). Nei collegamenti con le isole minori, il 1995 ha visto un calo generalizzato del traffico passeggeri (nel complesso, 8,8

milioni di viaggiatori e 1 milione di auto al seguito, rispettivamente -5,5% e -5,3% rispetto al 1994), a seguito anche dell'aumentata azione della concorrenza.

Particolarmente sensibili le riduzioni che hanno interessato la Saremar e la Caremar (che comunque ha registrato un incremento nel trasporto di auto al seguito). Sostanzialmente stabile, nell'insieme, il traffico merci (1,7 milioni di metri lineari, -0,2% rispetto al 1994) anche se va rilevato che tale risultato deriva dalla contrazione registrata da Caremar, Saremar e Siremar, quasi totalmente assorbita dall'incremento del trasportato Toremar.

Nel corso del 1995 la consistenza del personale del gruppo FINMARE - comprensiva delle unità in Turno Generale imbarcate - è passata dalle 6.482 unità in forza al 31.12.1994 alle 5.784 unità del 31.12.1995, con una flessione complessiva di 698 unità (-10,8%).

La contrazione è da correlare, principalmente, alla cessione del pacchetto azionario della Sidermar di Navigazione, alla vendita delle navi della Sidermar Trasporti Costieri ed alla prosecuzione dei piani di prepensionamento del personale esuberante, con applicazioni delle leggi 160/89, 236/93 e del decreto legge 39/95, più volte reiterato.

Dall'analisi delle principali voci del conto economico consolidato emerge per il valore della produzione di gruppo (2.058 miliardi) una riduzione di circa il 9%, determinata esclusivamente dalla già menzionata fuoriuscita dal gruppo della Sidermar di Navigazione e dalla cessazione dell'attività nautica da parte della Sidermar Trasporti Costieri. Va

rilevato, infatti, che tutti gli altri comparti hanno registrato incrementi più o meno sensibili degli introiti, in particolare nel caso dei servizi di linea dove l'espansione del trasportato - unitamente all'incremento del cambio Lit/\$USA - ha comportato una crescita del fatturato di oltre il 24%.

Per quanto riguarda gli apporti da parte dello Stato, si evidenzia soprattutto la marcata riduzione dei contributi di avviamento ex lege 856/86 e 383/90 alle Società di linea (-29,6 miliardi), tra l'altro previsti cessare completamente nel luglio del 1996.

Il margine operativo lordo evidenzia una diminuzione, se pur contenuta, rispetto a quello del 1994 in termini assoluti (-12 miliardi), ma l'incidenza sul valore della produzione sale dal 15,7% al 16,7%.

Il bilancio consolidato di gruppo del 1995 chiude con un utile di 46 miliardi, con un

miglioramento di 53 miliardi rispetto all'esercizio precedente che aveva registrato un disavanzo di 7 miliardi.

Il marcato recupero va ricondotto soprattutto ai migliorati esiti della Capogruppo FINMARE

determinati sostanzialmente dai benefici economici conseguenti alla cessione a terzi del pacchetto azionario della Sidermar di Navigazione.

Per quanto concerne la struttura patrimoniale consolidata, si evidenzia una tendenziale crescita dell'incidenza del patrimonio netto (280 miliardi) sul capitale investito, passata dall'11,1% del 31.12.1994 al 14% del 31.12.1995. Tale crescita non è però tale da consentire il superamento della situazione di sottocapitalizzazione del gruppo: l'indebitamento complessivo, sceso a 1.726 miliardi rispetto ai 2.195 miliardi di fine 1994, rimane comunque molto elevato.

FINMARE

ANDAMENTI SETTORIALI

FINCANTIERI

FINCANTIERI	Consolidato	
	1995	1994
	(miliardi di lire)	
Valore della produzione "tipica"	3.313	2.467
Valore aggiunto	1.077	964
MOL	305	258
Risultato operativo	272	176
Oneri finanziari netti	152	75
Risultato ante comp. straord. e imposte	120	106
Risultato netto	25	10
Capitale investito netto	1.288	1.718
Coperto con:		
- Mezzi propri	866	629
- Indebitamento finanziario netto	422	1.089
Cash-flow	113	97
Investimenti	91	47
Occupazione al 31.12. (n. addetti)	11.927	12.842

I traffici marittimi mondiali hanno fatto registrare nel 1995 una crescita del 3% in tonn. per miglia sull'anno precedente. Ne è conseguita una lievitazione dei noli, seppure modesta ed un'ulteriore diminuzione dei disarmi e delle demolizioni, a riprova del pieno utilizzo di una flotta, il cui rinnovamento andrebbe accelerato stante l'elevata presenza di navi con caratteristiche substandard. Gli ordini per nuove costruzioni hanno toccato, nel 1995, i 18,4 milioni di Tslc, il valore più alto degli ultimi 16 anni al pari del carico di lavoro dei cantieri - che ha superato i 30 milioni di Tslc - a fronte di completamenti saliti a 14,3 milioni di Tslc (+13%). Nel complesso gli investimenti in nuove navi sono stati sollecitati anche dalla prevista generalizzata abolizione degli aiuti a partire dal 1996.

La ripartizione geografica degli ordini per area di acquisizione evidenzia:

- la flessione del Giappone, a causa del rafforzamento dello yen;
- la crescita della Corea che, beneficiando soprattutto del favorevole rapporto di cambio della propria valuta rispetto allo yen e al dollaro, ha avuto l'opportunità di coprire la raddoppiata capacità produttiva (4 milioni di tslc);
- la lieve crescita degli ordini acquisiti dalla cantieristica comunitaria;
- l'accentuata presenza sui mercati internazionali della Cina e dei Paesi dell'Est europeo (soprattutto Polonia e Bulgaria). Nonostante un andamento nell'insieme positivo dei principali indicatori dell'economia marittima, i prezzi delle nuove costruzioni hanno

fatto registrare una sostanziale, preoccupante stagnazione, accentuando le difficoltà competitive dei cantieri operanti nelle aree a più elevato costo del lavoro e dell'indotto.

La causa dell'andamento negativo dei prezzi va ancora una volta ricercata nell'eccesso di offerta rispetto alla domanda. Vi hanno concorso:

- i ricordati ulteriori aumenti di capacità produttiva della Corea;
- la crescita accelerata di nuovi Paesi costruttori (Cina, India, Malesia, ecc.);
- la conversione al mercantile della cantieristica militare dell'ex Urss e degli Stati Uniti;
- l'ingresso sulla scena internazionale dei cantieri dell'Est europeo;
- i consistenti e generalizzati recuperi di produttività nelle aree di più antica tradizione navalmeccanica.

Per quanto riguarda il settore delle navi passeggeri, il predominante mercato crocieristico nord americano va evidenziando una pausa nella crescita, sostenuta e pressoché ininterrotta, di quest'ultimo quindicennio.

Peraltro, nel business crocieristico è in atto un'accesissima competizione che sta determinando una progressiva riduzione del numero degli operatori, che si accentuerà nei prossimi 2-3 anni quando si consegneranno 30 navi passeggeri attualmente nel portafoglio ordini dell'industria cantieristica.

Nel campo delle costruzioni speciali, il mercato delle unità offshore è ancora condizionato dal basso livello di prezzo del greggio. Per quanto riguarda le navi metaniere, la crescita dei consumi di gas naturale,

proseguita nel 1995, dovrebbe tradursi in un aumento delle domanda di navi specializzate, soprattutto se sostenuta da incisive misure nazionali di politica energetica.

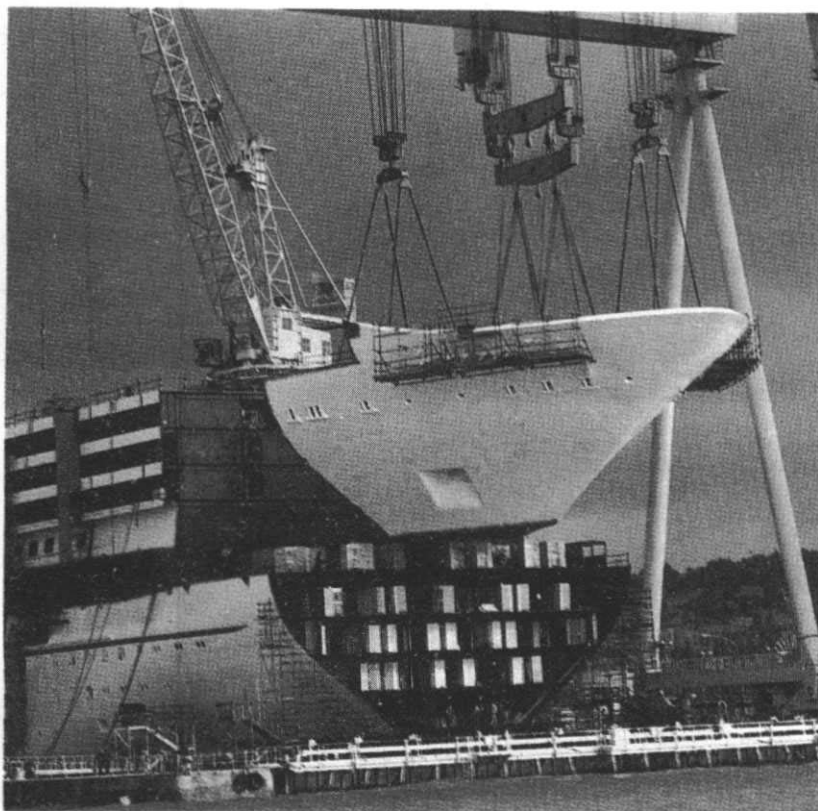
La situazione e le prospettive del comparto delle trasformazioni navali in Europa restano ancora legate essenzialmente alle decisioni che governi e IMO (Organizzazione Internazionale per la Sorveglianza Ecologica) adotteranno sulla sicurezza del trasporto via mare.

Nel quadro della grave stagnazione della domanda di sistemi per la difesa, il mercato delle costruzioni navali militari ha continuato ad essere negativamente condizionato dalla massiccia offerta di unità di seconda mano. In Italia, la possibilità per l'industria di accedere ai programmi di Paesi

terzi finanziariamente affidabili continua ad essere condizionata dai noti vincoli di politica estera e della stessa normativa all'export, nonché dalla mancanza di un adeguato supporto politico. Peraltro, i fabbisogni della Marina Militare Italiana, a suo tempo individuati nel Nuovo Modello di Difesa, risentono dell'incertezza della situazione politica e delle difficoltà di Bilancio dello Stato impedendone la pianificazione finanziaria in tempi coerenti con le esigenze dell'industria, che cerca di contenere i conseguenti vuoti di lavoro con produzioni alternative.

Per quanto concerne il mercato dei motori diesel, la crescita della domanda di navi nuove ha determinato un corrispondente incremento degli ordini di motori. In particolare, la crescita

FINCANTIERI



La nave da crociera "Carnival Destiny", da oltre 100 mila tsl, in grado di ospitare 3.300 passeggeri, in corso di allestimento presso i cantieri di Monfalcone.

FINCANTIERI

nel comparto dei diesel a 2 tempi si è attestata attorno al 15%.

Anche la domanda di diesel medio-veloci per la generazione di energia - pari a 9,1 milioni di Kw - ha confermato con un +8% il trend positivo del comparto.

Per le installazioni di maggiore potenza (oltre 10 Mw), l'Estremo Oriente e Centro Asia si confermano i mercati di maggior interesse avendo nel complesso originato circa il 60% della domanda, malgrado la flessione congiunturale del mercato cinese su cui prevalentemente opera il gruppo FINCANTIERI.

Con riferimento, infine, ai diesel veloci di piccola-media potenza, il mercato mondiale assorbe volumi consistenti, sia di motori marini che di motori industriali e gruppi elettrogeni.

Le prospettive del settore cantieristico-navale appaiono

legate ad una sempre più estesa dimensione europea, che massimizzi le economie di scala e consenta di affrontare gli ingentissimi investimenti richiesti dalla progettazione e dallo sviluppo di nuovi prodotti.

L'internazionalizzazione è, per tali ragioni, uno dei punti più qualificanti della strategia FINCANTIERI, che, mirata alla focalizzazione delle risorse sul core-business, tende alla collaborazione con i maggiori costruttori comunitari per la realizzazione di nuovi prodotti e la partecipazione

all'elaborazione di una politica CE che salvaguardi e rilanci l'economia marittima europea.

Di non minore valenza sono le alleanze con altre qualificate Società europee del settore della difesa. In particolare, dopo l'avvio del programma Horizon



In alto, la nave da crociera "Sun Princess", da 77 mila tsl e della capacità di 2.300 passeggeri, realizzata negli stabilimenti di Monfalcone; *in basso*, la nave posacavi "Teliri", da 3.400 tpl.

per la costruzione di una nuova fregata antiaerea, al quale partecipano Italia, Francia e Gran Bretagna, si sono aperte le prospettive per la collaborazione con l'industria tedesca nel campo dei sommergibili per un'iniziativa in comune tra le Marine dei due Paesi.

Nel 1995 è pressoché giunto a conclusione il progetto di ristrutturazione del gruppo FINCANTIERI, con la vendita o la chiusura delle unità produttive operanti nei segmenti di mercato non difendibili.

Ciò ha comportato il sostanziale disimpegno dal comparto delle riparazioni navali e la cessione dei cantieri di Taranto e Livorno. Nel difficile contesto di mercato, che ha visto prestigiose cantieristiche occidentali in crescenti e talora insormontabili difficoltà, la FINCANTIERI ha

conseguito rilevanti progressi in fatto di produttività ed efficienza anche attraverso le citate collaborazioni internazionali e più coinvolgenti rapporti con i fornitori; va inoltre sottolineata l'efficacia delle azioni volte a riposizionare i marchi FINCANTIERI nei segmenti di mercato a più alta tecnologia e valore aggiunto.

A questo riguardo, di particolare rilievo è il ruolo assunto dal gruppo nel settore delle grandi navi da crociera e, specie in prospettiva, in quello dei traghetti veloci.

Complessivamente il gruppo ha acquisito nuove commesse per oltre 5.400 miliardi ed il valore degli ordini in portafoglio a fine anno ha superato i 9.000 miliardi.

Il volume produttivo è aumentato di circa il 20% (da 10,3 a 12,4

FINCANTIERI



Il traghetto veloce "Pegasus", in grado di trasportare 800 passeggeri, 170 automobili e 33 autocarri ad una velocità di circa 40 nodi.

FINCANTIERI

milioni di ore) rispetto al 1994 e ciò ha limitato il ricorso alla Cassa Integrazione a 1,6 milioni di ore contro i 5,4 del 1994; sono state consegnate 8 navi mercantili, 3 navi militari e 207 motori.

Nel complesso, il gruppo FINCANTIERI ha impegnato 91 miliardi per investimenti in nuovi impianti e 72 miliardi in attività di Ricerca e Sviluppo.

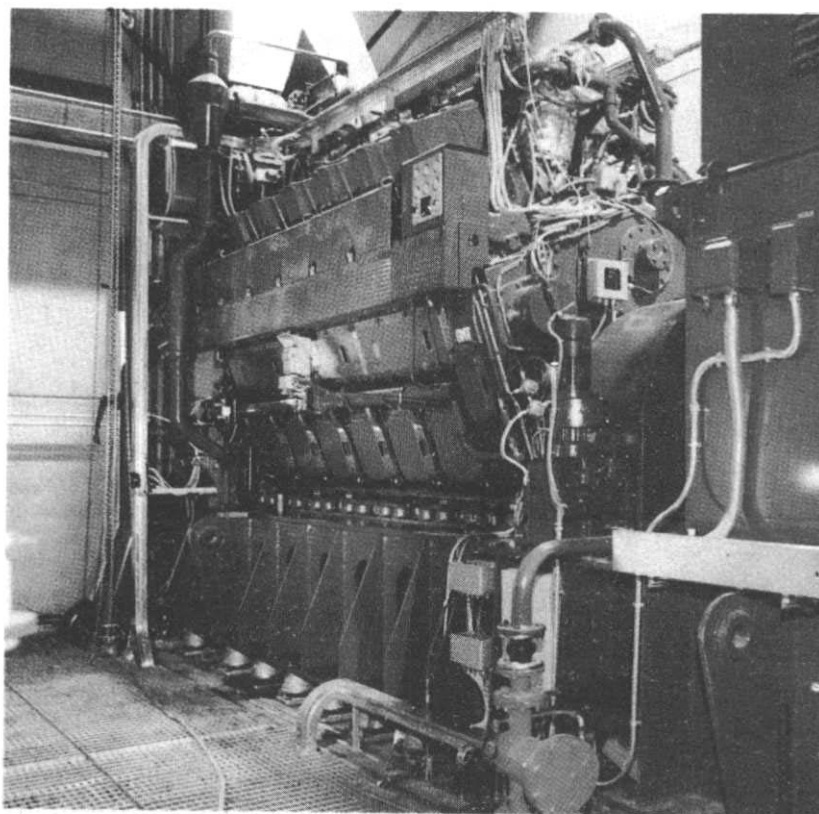
Nel corso dell'anno hanno trovato soluzione specifiche problematiche occupazionali ancora presenti in alcune unità sociali, a valle delle gestioni del programma di eccedenze portato a termine nel corso del precedente esercizio.

L'organico aziendale al 31 dicembre si è attestato su 11.927 dipendenti, con una diminuzione nell'anno di 915 unità che riflette anche le operazioni di

privatizzazione di Taranto e Livorno.

Il 1995 è stato altresì caratterizzato da un preciso impegno a perseguire gli obiettivi di una più diffusa cultura manageriale e di sviluppo delle competenze, in conformità agli indirizzi di fondo del progetto Qualità Totale e in nesso con l'introduzione delle nuove tecnologie (automazione impiantistica), dei materiali innovativi e dei prodotti più avanzati (traghetti veloci). E' stata inoltre sviluppata una significativa attività di formazione attraverso seminari tenuti da qualificati enti o società esterne.

Complessivamente sono stati sviluppati interventi di formazione per circa 150 dirigenti e 650 fra quadri e impiegati. Le attività di



Motore GMT, alimentato a gas, realizzato per un impianto di cogenerazione.

consolidamento delle professionalità e di sviluppo delle capacità operative in nuove tecnologie e prodotti hanno coinvolto circa 2.600 operai. Infine 155 giovani, tecnici e operai, sono stati interessati ai corsi di formazione in fase di preinserimento.

Relativamente alle risultanze economiche si evidenzia un sensibile aumento del valore della produzione (+34%). Tale incremento riflette l'accresciuta attività delle Aziende del gruppo FINCANTIERI.

Il risultato economico passa dai 10 miliardi del 1994 ai 25 del 1995. Tale miglioramento è stato possibile, oltre che per la forte crescita dell'attività, anche per le misure di contenimento dei costi attivate dalla FINCANTIERI. Si evidenzia, infine, che il positivo risultato sconta partite straordinarie negative, in particolare costi di ristrutturazione (prepensionamenti, esodi agevolati ed oneri di riassetto), solo in parte bilanciati da plusvalenze inerenti soprattutto alla cessione dei cespiti patrimoniali e rimborsi assicurativi.

Per quanto riguarda la commessa ex Iraq, continua il processo di ricollocazione delle navi: dopo la vendita di 4 fregate alla Marina Militare Italiana, mediante un contratto che è in fase di normale esecuzione, sono state cedute nel 1995 due corvette alla Marina Militare Malese. Non è, invece, andata a buon fine la vendita al Marocco delle residue due corvette per le quali sono in corso contatti con altri potenziali acquirenti.

Con riferimento al contenzioso in atto la Cassazione ha respinto il ricorso del committente iracheno avverso la sentenza della Corte di Appello che escludendo l'escussione delle fidejussioni in Italia, anche in caso di condanna all'estero, aveva dichiarato competente il Tribunale di Genova presso il quale è attualmente in corso il giudizio di merito.

Nel giudizio arbitrale presso la Camera di Commercio Internazionale di Parigi si è ancora in attesa della designazione del Presidente del Collegio Arbitrale.

Anche per il 1995 l'onere connesso con l'immobilizzo delle residue forniture e per il mantenimento in efficienza dei beni, pari a 18 miliardi, è stato fronteggiato dal corrispondente utilizzo di fondi a suo tempo costituiti.

La struttura patrimoniale della Società a fine esercizio, confermando i miglioramenti gestionali conseguiti, rispetto al 1994, evidenzia una contrazione del fabbisogno netto di capitale di 430 miliardi, oltre che un rafforzamento dei mezzi propri di 237 miliardi a seguito, soprattutto, dell'apporto di capitale intervenuto nell'esercizio.

Corrispondentemente, si registra una flessione di 667 miliardi dell'indebitamento finanziario netto, la cui composizione è notevolmente migliorata per effetto delle nuove operazioni perfezionate sul mercato finanziario internazionale a fronte della costruzione di quattro unità da crociera.

FINCANTIERI

ANDAMENTI SETTORIALI

ALITALIA

ALITALIA	Consolidato	
	1995	1994
	(miliardi di lire)	
Valore della produzione "tipica"	7.953	8.109
Valore aggiunto	2.789	3.470
MOL	686	851
Risultato operativo	4	198
Oneri finanziari netti	406	291
Risultato ante comp. straord. e imposte	- 417	- 104
Risultato netto	- 86	- 296
Capitale investito netto	3.890	3.633
Coperto con:		
- Mezzi propri	577	728
- Indebitamento finanziario netto	3.313	2.905
Cash-flow	540	298
Investimenti	778	1.229
Occupazione al 31.12. (n. addetti)	19.366	26.092

Nel 1995 il settore del trasporto aereo ha beneficiato di una notevole ripresa del traffico mondiale di passeggeri e merci (+8% circa), a conferma dei trends positivi già emersi nel corso dell'anno precedente. A livello globale di settore si riscontra infatti, per la prima volta negli anni '90, un aumento del trasportato superiore a quello della capacità offerta, con conseguente miglioramento nei coefficienti di utilizzazione posti e parziale distensione della competizione tariffaria (sostanziale stabilità dei prezzi sui depressi livelli del 1994). Tali fattori hanno determinato il ritorno del settore a soddisfacenti livelli di redditività complessiva (circa 5,7 miliardi di dollari), a fronte peraltro di andamenti fortemente differenziati tra vettori; in particolare il mercato europeo è stato caratterizzato dal crescente divario tra le compagnie ancora alla ricerca di adeguati ritorni economici e quelle che hanno raggiunto elevati parametri di efficienza e redditività a seguito dei processi di ristrutturazione avviati con successo durante la fase critica. Queste ultime, avendo consolidato un considerevole vantaggio competitivo, hanno infatti *perseguito una strategia commerciale particolarmente aggressiva, diretta a sottrarre quote di mercato ai vettori ancora in crisi.*

In tale contesto di mercato l'ALITALIA, non avendo ancora superato la fase di razionalizzazione delle proprie strutture produttive, ha manifestato un'accentuata difficoltà a fronteggiare la crescente concorrenza di tali vettori, che hanno beneficiato del positivo andamento della

domanda per rafforzare la propria presenza sul mercato italiano.

Le maggiori pressioni concorrenziali, unitamente ai ritardi nella riorganizzazione dell'operativo, da ricollegare anche all'accesa conflittualità sindacale, non hanno pertanto consentito all'ALITALIA, nonostante le opportunità offerte dalla ripresa del mercato, di conseguire i programmati obiettivi di crescita dell'attività, necessari per il recupero dell'equilibrio economico.

Più in particolare, a fronte della predetta crescita del traffico dell'8% circa, la Compagnia ha realizzato un incremento di trasportato passeggeri limitato al 5% circa, con una perdita di share più accentuata sulla rete internazionale e nazionale ed una sostanziale tenuta su quella intercontinentale.

L'andamento del traffico sulle rotte a lungo raggio ha infatti manifestato connotati più positivi riconducibili al rilevante sviluppo delle relazioni verso il Sud Africa e l'Estremo Oriente, che hanno consentito di conseguire un incremento di trasportato superiore al 6% ed un miglioramento del coefficiente di utilizzazione posti pari a circa il 2%.

Il settore internazionale è quello interessato dal maggiore aumento di capacità offerta (8,7%) a fronte del quale si è però conseguito un incremento di trasportato sostanzialmente allineato alla media di rete (5%), con peggioramento del coefficiente di utilizzazione.

Sulla rete nazionale è stata invece conseguita una crescita piuttosto limitata in termini di aumento di trasportato (+1,5%) a seguito delle numerose

cancellazioni di voli dovute alle agitazioni sindacali, alle quali si devono aggiungere i negativi effetti indotti dalla presenza di nuovi concorrenti.

Riguardo al settore merci si riscontra una crescita dell'attività di oltre il 7%, grazie ai positivi effetti derivanti dal processo di rivisitazione strategica che interessa da un biennio l'intero settore; tra i fatti di rilievo va segnalato il potenziamento dell'operativo attuato tramite l'introduzione di un terzo B747 ed il raddoppio delle frequenze su Tokyo dopo l'accordo perfezionato con la Nippon Cargo Airways.

Il contributo di tale comparto non è stato peraltro sufficiente, a livello di attività totale, per centrare gli obiettivi programmati in termini di espansione dei proventi del trasporto aereo, data

la minor redditività delle merci rispetto ai passeggeri; nei confronti dell'anno precedente si rileva infatti un aumento dei proventi totali del 7,5%, comprensivo del positivo effetto cambi connesso alla svalutazione della lira.

Nel complesso il 1995, che doveva rappresentare l'esercizio decisivo ai fini del conseguimento di un'elevata qualità del servizio, del ridisegno della rete e della razionalizzazione della flotta, è viceversa risultato caratterizzato da diversi fattori critici che hanno causato significativi impedimenti allo svolgimento dell'attività, con ripercussioni negative anche sui parametri di regolarità e di puntualità, in notevole flessione nei confronti degli obiettivi programmati.

ALITALIA



La cabina di pilotaggio di un B747.

ALITALIA

Al fine di contrastare la tendenziale disaffezione della clientela per le richiamate inefficienze operative, la Compagnia ha intrapreso nel corso dell'esercizio numerose azioni volte al miglioramento del prodotto offerto.

Va in particolare richiamata l'introduzione delle classi "Magnifica" ed "Eurobusiness", la riconfigurazione delle cabine degli aeromobili e l'ammodernamento della flotta (mediante l'inserimento di altri A321 e B767 e l'introduzione dei nuovi regional jet); la maggior parte di tali iniziative, pur avendo inciso in misura notevole sui costi d'esercizio, non ha potuto d'altro lato garantire un adeguato ritorno in termini di proventi per i tempi tecnici necessari al loro avviamento. Sotto il profilo economico tale

evoluzione ha comportato un'espansione del valore della produzione dell'ALITALIA S.p.A. da 7.257 a 7.652 miliardi, a fronte di un aumento leggermente superiore dei consumi di materie e servizi per le richiamate azioni di miglioramento del prodotto ed anche per i ritardi registrati nell'avanzamento di specifici progetti di riduzione costi nell'area delle spese commerciali e dei costi di traffico e scalo. Il margine operativo lordo, attestandosi a 625 miliardi, evidenzia comunque un lieve miglioramento (circa 20 miliardi) dovuto alla contrazione del costo del lavoro, che scende di oltre 40 miliardi per effetto della riduzione dell'organico di 669 unità (da 18.676 a 18.007 addetti). A livello di risultato prima dei componenti straordinari e delle



*In alto, un Airbus A 321 in volo;
in basso, un trireattore MD 11 in fase
di decollo.*