

**ANDAMENTI
SETTORIALI****BANCHE
E SOCIETÀ
DI SUPPORTO
FINANZIARIO
(GRUPPO COFIRI)**

L'IRI partecipa al capitale della Banca di Roma con una quota complessiva del 36,5%, detenuta direttamente (per il 13,9%) e indirettamente tramite il 35% del capitale della Cassa di Risparmio di Roma Holding, che controlla la Banca di Roma con una partecipazione del 64,5%.

L'esercizio 1996 della Banca di Roma è stato caratterizzato da una positiva dinamica dell'attività di raccolta e da un più sostenuto sviluppo dell'attività di impiego, nonché dall'avvio di un programma di riassetto organizzativo e della struttura del gruppo, perseguito attraverso la realizzazione di fusioni societarie e dismissioni di partecipazioni non strategiche anche allo scopo di conseguire economie di scala (tra le operazioni principali si ricordano la incorporazione nella Banca di Roma delle controllate Biesse Holding, Biesse Finanziaria e Fisvina, nonché le cessioni delle partecipazioni minoritarie in Pronto Italia, Efibanca e Ilva Laminati Piani).

In particolare, la raccolta complessiva passa da 125.437 miliardi di fine 1995 a 126.849 miliardi di fine 1996, con un incremento dell'1,1%, che si confronta con un incremento dello 0,7% tra fine 1994 e fine 1995; la componente raccolta da clientela passa da 68.858 a 70.865 miliardi, in crescita del 2,9%, rispetto al + 1,7% del 1995.

Gli impieghi complessivi, nello stesso periodo, registrano un incremento del 3,7% (da 103.874 miliardi di fine 1995 a 107.715 miliardi di fine 1996), rispetto ad un incremento dell'1,1% nel 1995; gli impieghi alla clientela si incrementano da 74.418 a 80.418 miliardi

(+ 8,1%, rispetto a + 4,7% nel 1995).

Il conto economico evidenzia una significativa crescita del risultato lordo di gestione, che passa da 1.174 miliardi del 1995 a 1.412 miliardi del 1996 (+ 20,3%); tale aumento è collegato alla crescita sia del margine di interesse che del margine di intermediazione (rispettivamente + 145 miliardi e + 360 miliardi), connessa all'espansione delle masse intermedie, nonché all'aumento dei proventi netti da servizi e intermediazione titoli (in particolare su questi ultimi hanno inciso positivamente le condizioni dei mercati mobiliari nel 1996). Le spese amministrative (+ 121 miliardi rispetto al 1995) sono state contenute entro una crescita del 3,7%, mentre sono sensibilmente aumentate le rettifiche nette su crediti e immobilizzazioni, nonché gli accantonamenti (in totale + 446 miliardi sul precedente esercizio, corrispondente a + 41,5%).

Il risultato netto d'esercizio si attesta in 103,2 miliardi, con un aumento di 14,9 miliardi rispetto al 1995, dopo un'incidenza di oneri fiscali per 72 miliardi (56 miliardi nel 1995).

L'IRI è presente nel settore finanziario anche attraverso il controllo del gruppo COFIRI operante, come noto, nei vari comparti della finanza di impresa e di progetto: attività finanziaria, *corporate finance*, titoli e *asset management*, consulenza d'impresa, promozione e sviluppo imprenditoriale e attività assicurativa.

Nel corso del 1996 è proseguito il processo di evoluzione strutturale e di adeguamento

**BANCHE
E SOCIETÀ
DI SUPPORTO
FINANZIARIO
(GRUPPO COFIRI)**

**Il centro di elaborazione dati
della COFIRI a Roma.**

organizzativo del gruppo COFIRI volto all'ampliamento e razionalizzazione delle aree di attività relative alla finanza di impresa e di progetto, anche nell'ottica di una sempre maggiore qualificazione sul mercato.

In tale contesto, la composizione del gruppo è cambiata nel corso dell'anno; la Capogruppo ha acquistato dall'IRI (97,5%) e da SOFINPAR (2,5%) la totalità del capitale sociale della SPI, Società che svolge attività di *job creation* nelle aree di crisi siderurgica (legge 181/89) e di promozione e sviluppo delle piccole e medie imprese, avvalendosi della rete Bic/Cisi diffusa sull'intero territorio nazionale. La SPI, a sua volta, ha acquisito da FINTECNA - al fine di rafforzare e integrare le proprie competenze nel campo della consulenza di

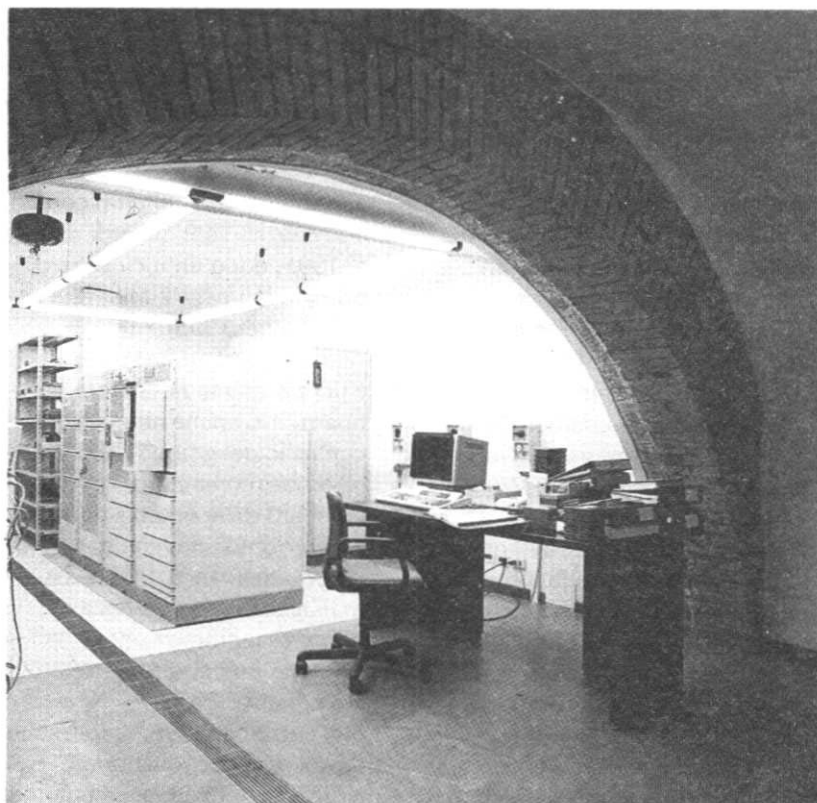
impresa - la partecipazione di controllo (57%) nella Sovis, che svolge attività di assistenza organizzativa, finanziaria e gestionale in favore di piccole e medie imprese, nonché di monitoraggio di imprese finanziate dalla Società per l'Imprenditoria Giovanile.

Nel contesto della revisione delle aree di presenza del gruppo, è stato realizzato il totale disimpegno dal raggruppamento Sipaf ceduto alla Banca Agricola Mantovana.

Al fine di massimizzare le sinergie tra le Società del gruppo e realizzare possibili economie di scala, è stata perfezionata la fusione per incorporazione della Cofiri Leasing nella Cofiri Factor - che ha assunto la denominazione di Cofiri F & L - previa acquisizione da parte della Capogruppo della quota minoritaria detenuta da terzi nella stessa Cofiri Leasing. Il gruppo COFIRI risulta pertanto attualmente composto, oltre che dalla Capogruppo COFIRI S.p.A., dalle controllate Cofiri Sim, Cofiri International, Cofiri F&L, SPI, Sasa Assicurazioni e Riassicurazioni, Sasa Vita e dalla Cofiri & Partners.

Quest'ultima Società, controllata con una quota del 50,01% e al cui capitale partecipano anche primarie istituzioni finanziarie italiane ed estere, è stata costituita nel 1995 per la realizzazione del progetto di privatizzazione della Società Aeroporti di Roma, che Cofiri & Partners controlla attraverso Aeroporti di Roma Holding. Tale privatizzazione verrà avviata con una prima *tranche* di collocamento azionario del 25,62%, presumibilmente nell'estate del 1997.

COFIRI è infine azionista



maggioritario, con una partecipazione del 51%, della Società Elnav S.r.l., che opera nel settore armatoriale.

Nel 1996, anche allo scopo di dotare la Capogruppo di adeguate risorse finanziarie per l'acquisizione delle partecipazioni effettuate nel corso dell'esercizio, in particolare la SPI, l'IRI ha realizzato un consistente rafforzamento patrimoniale della COFIRI S.p.A. attraverso operazioni di aumento di capitale sociale per un importo complessivo di 400 miliardi (di cui 300 miliardi di aumento di capitale sociale e 100 miliardi di sovrapprezzo azioni).

In un anno caratterizzato da una crescita economica moderata, da una diminuzione dei tassi di interesse e da una positiva dinamica dei mercati finanziari, il gruppo COFIRI ha realizzato significativi risultati economici, proseguendo in una tendenza di crescita in atto da alcuni anni. Il bilancio consolidato presenta un margine operativo lordo di 145,8 miliardi con un incremento del 43,8% rispetto ai 101,4 miliardi del 1995 (1) e un utile netto di 44 miliardi (+ 106,6% rispetto ai 21,3 miliardi del precedente esercizio). Quest'ultimo valore tiene conto dei riflessi del risultato (26,3 miliardi) del raggruppamento Aeroporti di Roma che, nel 1995, aveva contribuito alla determinazione dell'utile netto consolidato in misura trascurabile.

Per quanto riguarda l'andamento delle singole Società, sono di seguito sintetizzati i principali elementi quantitativi. La Capogruppo COFIRI S.p.A. registra, a fine esercizio, una

provvista di 6.804 miliardi e crediti per 6.775 miliardi. Il margine operativo lordo si incrementa del 18%, passando dai 50 miliardi del 1995 (1) ai 59 miliardi del 1996. L'utile netto 1996 si attesta in 13,7 miliardi, che si confronta con gli 8,4 miliardi del 1995.

La Cofiri F&L, nata come detto dalla fusione per incorporazione della Cofiri Leasing nella Cofiri Factor, ha risentito del rallentamento economico generale che ha caratterizzato il 1996, in particolare per ciò che attiene all'attività di investimento delle imprese: il volume del portafoglio attinente al comparto leasing, infatti, si è attestato, al netto delle relative rettifiche di valore, sui 727 miliardi, contro gli 813 del precedente esercizio, mentre, nel settore factoring, gli impieghi per cassa sono diminuiti da 3.744 miliardi del 1995 a 3.155 miliardi.

L'esercizio si è chiuso comunque con un utile netto di 7,9 miliardi, in crescita rispetto ai 6,7 miliardi, per il 1995, dai dati aggregati della Cofiri Factor e della Cofiri Leasing.

La Cofiri Sim ha consolidato la propria posizione sul mercato interno, sviluppando ulteriormente l'attività di intermediazione e negoziazione titoli e strumenti derivati: l'intermediazione di strumenti derivati per la gestione del rischio di cambio e di tasso è stata di circa 195 mila miliardi (contro i 175 mila del precedente esercizio). È stata altresì sviluppata l'attività nel segmento della gestione patrimoniale che, avviato nella seconda metà del 1995, ha raggiunto nel 1996 volumi medi amministrati di oltre 200 miliardi.

Il conto economico evidenzia un

BANCHE
E SOCIETÀ
DI SUPPORTO
FINANZIARIO
(GRUPPO COFIRI)

(1) Valore riclassificato per omogeneità con il corrispondente dato dell'esercizio 1996.

**BANCHE
E SOCIETÀ
DI SUPPORTO
FINANZIARIO
(GRUPPO COFIRI)**

utile netto di 4,3 miliardi (a fronte di 4,1 del 1995). La Cofiri International ha effettuato nell'esercizio raccolta a medio lungo termine sui mercati finanziari internazionali per circa 25,8 milioni di dollari; la provvista complessiva a medio e lungo termine si è attestata, a fine 1996, su 1.573 milioni di dollari. I crediti finanziari – interamente vantati verso Società del gruppo COFIRI – ammontano a fine esercizio a 1.602 milioni di dollari.

Il conto economico presenta un utile d'esercizio di 2,3 milioni di dollari, in linea con quello dell'esercizio precedente.

La Sasa Assicurazioni nel 1996 ha conseguito premi per circa 304 miliardi, in aumento del 17% rispetto ai 260 miliardi circa del 1995. Tale risultato ha

consentito alla compagnia di incrementare la propria quota di mercato, in presenza di una crescita stimata della raccolta premi del settore nel suo complesso dell'8%.

Il conto economico evidenzia un significativo miglioramento del risultato della gestione patrimoniale-finanziaria, cresciuta dagli 8,5 miliardi del 1995 agli 11,8 del 1996, a cui si contrappone una contenuta flessione del saldo della gestione assicurativa (da 8,3 miliardi a 7,7).

L'esercizio chiude con un risultato netto, pari a 1,6 miliardi, inferiore a quello del precedente esercizio (3 miliardi) a causa essenzialmente di minori plusvalenze su realizzazioni.

La Sasa Vita (50% COFIRI S.p.A. e 50% Sasa), costituita nel 1995



**Una veduta esterna del Centro CISI
Puglia con sede a Taranto.**

per la gestione del ramo vita, ha ottenuto solamente a fine anno 1996 l'autorizzazione dall'Isvap all'esercizio dell'attività assicurativa in tale ramo.

L'attività, necessariamente ridotta, sviluppata da Sasa Vita solo a fine esercizio ha consentito comunque una raccolta premi per 1,7 miliardi, relativi soprattutto a polizze collettive.

L'esercizio ha chiuso in sostanziale pareggio (utile di 33 milioni).

Nel corso del 1996, la SPI ha deliberato, nell'ambito dell'attività di reindustrializzazione delle aree in crisi, 11 nuove iniziative, comportanti complessivamente un effetto occupazionale di 435 addetti, 113 miliardi di investimenti e 67 miliardi di

impegno finanziario SPI a carico dei fondi ex lege 181/89. Il totale delle iniziative di reindustrializzazione promosse dalla SPI fino al 31.12.1996 ammonta a 78, che hanno avuto un impatto occupazionale di 5.200 unità e comportato investimenti per oltre 1.200 miliardi.

Per quanto riguarda la rete Bic/Cisi, è proseguita la realizzazione del programma "Sostegno allo sviluppo dell'imprenditorialità" riguardante essenzialmente la costituzione di otto incubatori nel Mezzogiorno e la connessa attivazione di fondi rischi e *venture capital*.

Per quanto riguarda l'andamento economico, la Società ha registrato un utile netto di 0,8 miliardi (0,4 nel 1995).

BANCHE
E SOCIETÀ
DI SUPPORTO
FINANZIARIO
(GRUPPO COFIRI)



AEROPORTI DI ROMA	Bilancio	
	1995	1996
	(miliardi di lire)	
Valore della produzione "tipica"	1.056	1.161
Valore aggiunto	740	782
MOL	235	283
Risultato operativo	148	196
Oneri finanziari netti	- 10	- 24
Risultato ante comp. straord. e imposte	158	221
Risultato netto	56	90
Capitale investito netto	- 100	- 84
Coperto con:		
- Mezzi propri	124	200
- Indebitamento finanziario netto	- 224	- 284
Cash-Flow	125	154
Investimenti	65	64
Occupazione al 31.12. (n. addetti)	6.215	6.146

I voli per i collegamenti nazionali (*in alto*) ed internazionali (*in basso*) presso l'aeroporto Leonardo Da Vinci gestito da Aeroporti di Roma.

BANCHE
E SOCIETÀ
DI SUPPORTO
FINANZIARIO
(GRUPPO COFIRI)

Il raggruppamento Aeroporti di Roma è, come detto, costituito da tre Società: Cofiri & Partners BV, Aeroporti di Roma Holding S.p.A. e Aeroporti di Roma S.p.A. Cofiri & Partners, controllata da COFIRI S.p.A. con una quota del 50,01% del capitale e partecipata da primari investitori istituzionali per la residua quota complessiva del 49,99%, è nata, come detto, nel 1995 in relazione alla privatizzazione della società Aeroporti di Roma. Essa controlla (con una partecipazione del 51,66% del capitale) Aeroporti di Roma Holding, che, a sua volta, detiene il 99,2% del capitale della Società operativa Aeroporti di Roma. Cofiri & Partners ha chiuso l'esercizio 1996 con una perdita di 1,1 miliardi di lire. Aeroporti di Roma Holding, partecipata da FINTECNA per la residua quota del 48,34%, prevede di realizzare, come detto, la parziale dismissione della propria partecipazione in Aeroporti di Roma. Nell'esercizio 1996 la Società ha conseguito un utile netto di 47,4 miliardi (0,4 nel 1995), avendo acquisito dividendi per 78,9 miliardi relativi alla controllata. La Società operativa Aeroporti di Roma S.p.A. (partecipata dalla Camera di Commercio di Roma per la residua quota dello 0,8%

del capitale) gestisce, come noto, il sistema aeroportuale romano sulla base di una concessione ministeriale che scadrà nel 2044. Nel 1996, il favorevole andamento del traffico aeroportuale ha consentito alla Società di incrementare il fatturato dell'11,3% e il margine operativo lordo del 20,4% rispetto al 1995. L'esercizio si è chiuso con un utile netto di 90,3 miliardi, in crescita del 61% circa rispetto ai 56,1 miliardi del precedente esercizio. L'Elnav, controllata da COFIRI S.p.A. con il 51% del capitale e partecipata da FINCANTIERI per il restante 49%, svolge attività armatoriale ed è divenuta operativa a fine 1995. Nel 1996 la Società ha stipulato con primarie società armatoriali contratti di noleggio, attivati a giugno e ottobre, con la consegna e l'entrata in esercizio di due navi. Sono state inoltre definite operazioni di locazione finanziaria su due navi per il trasporto merci, la cui decorrenza è prevista a partire dal 1998 con la consegna delle navi stesse. L'esercizio chiude con una perdita di 2 miliardi (4 milioni nel 1995) e mezzi propri pari a 24 miliardi circa (16 milioni a fine 1995).

ANDAMENTI SETTORIALI

FINMECCANICA

FINMECCANICA	Consolidato	
	1995	1996
	(miliardi di lire)	
Valore della produzione "tipica"	13.142	14.445
Valore aggiunto	5.127	5.521
MOL	1.113	954
Risultato operativo	807	669
Oneri finanziari netti	663	494
Risultato ante comp. straord. e imposte	61	114
Risultato netto	40	- 540
Capitale investito netto	9.940	9.561
Coperto con:		
- Mezzi propri	5.062	4.448
- Indebitamento finanziario netto	4.878	5.113
Cash-Flow	747	743
Investimenti	567	393
Occupazione al 31.12. (n. addetti)	56.661	60.012

Nei principali mercati di riferimento del gruppo FINMECCANICA si è registrata nel 1996, a livello mondiale, una accelerazione del processo di aggregazione delle imprese, evidenziando un radicale cambiamento del quadro competitivo; a mercati in flessione o stagnanti e dominati dall'innovazione tecnologica, le imprese del settore hanno infatti risposto concentrandosi sulle loro attività principali, ricercando ogni possibile economia di scala e adottando forme organizzative articolate su un minor numero di livelli.

Tale tendenza ha interessato in particolare i comparti aerospazio e difesa dove si stanno delineando negli Stati Uniti quattro grandissimi gruppi: Boeing-McDonnell-Douglas-Rockwell, Lockheed-Martin-Loral, Northrop-Grumman-Westinghouse, Raytheon-Hughes-Texas Instruments. Anche in altri settori è in atto l'evoluzione sopradetta: dal ferroviario, dove si registra la nascita di AD Tranz, risultante dalla fusione delle analoghe attività di ABB e di Daimler Benz, all'automazione processi, dove Honeywell ha recentemente acquisito la Measurex, mentre nell'energia aumenta la distanza fra i tre o quattro leader di mercato e gli operatori intermedi (tra i quali Ansaldo Energia).

La FINMECCANICA ha altresì avviato interventi tesi a migliorare il proprio posizionamento strategico con l'uscita da alcune delle attività caratterizzate da un debole posizionamento, il rafforzamento in comparti nei quali il gruppo esprimeva già una posizione competitiva forte, lo sviluppo di

accordi industriali in comparti strategici, l'accentuazione della presenza nei mercati esteri.

Si segnalano in particolare le cessioni delle partecipazioni Finidreg, MAC, Compagnie des Signaux, Brown & Sharpe, Alfa Romeo Avio, Optimes, Space System Loral, nonché di alcuni rami d'azienda (trattamento acque, gondole motori, velivoli per addestramento).

Si è provveduto inoltre ad un vasto riordino delle attività di segnalamento ferroviario con la costituzione di Ansaldo Signal, quotata al NASDAQ e presente in Italia, Francia, Stati Uniti, Svezia e Irlanda e che, con una quota del 12% del mercato, si colloca al secondo posto tra i competitori a livello mondiale; è stato altresì perfezionato l'ingresso della Hartmann & Braun, avvenuto con decorrenza 1/1/96, la cui integrazione con Elsag Bailey risulta in una realtà industriale altamente globalizzata e anch'essa leader a livello mondiale. All'inizio del 1997 è stata inoltre perfezionata l'acquisizione della Breda Costruzioni Ferroviarie e delle altre società collegate operanti nel comparto, rendendo così possibile la razionalizzazione dell'industria nazionale del settore.

In ordine agli accordi industriali merita ricordare:

- l'accordo raggiunto con i partner del Consorzio Airbus per la partecipazione di Alenia Aeronautica allo sviluppo di velivoli commerciali anche in vista di un suo ingresso nella futura compagine azionaria, una volta effettuata la trasformazione dell'attuale consorzio in società;
- l'accordo siglato con Lockheed-Martin per lo sviluppo e la commercializzazione del

FINMECCANICA

velivolo da trasporto tattico C27J derivato dal G222.

A fine anno è stata realizzata l'incorporazione nella FINMECCANICA delle controllate Agusta, Agusta OMI, Agusta Sistemi, Alenia Elsag Sistemi Navali, Alenia Spazio, Breda Meccanica Bresciana, E.M. Elicotteri Meridionali, GF-Sistemi Avionici, Officine Galileo ed OTO Melara.

In questo contesto, il valore della produzione si è attestato a 14.445 miliardi (+ 10% rispetto al 1995), mentre gli ordini si collocano a 14.203 miliardi, con il portafoglio ordini di 28.226 miliardi, entrambi agli stessi livelli del 1995.

Il margine operativo lordo è di 954 miliardi, contro i 1.113 del 1995, mentre il risultato operativo passa da 807 a 669 miliardi. La contrazione di 159 miliardi del margine operativo riflette i problemi industriali e di mercato ancora presenti nella gran parte dei settori di attività in cui opera il gruppo.

Tale andamento ha risentito del minor contributo di alcuni programmi militari in chiusura, degli extracosti emersi su alcune commesse dell'Energia per la crisi finanziaria dei coifornitori, nonché dei riflessi degli importanti piani di riassetto in

corso: nell'Automazione, a seguito dell'acquisizione di Hartmann & Braun; nel Segnalamento, con la razionalizzazione delle attività preesistenti e dell'acquisito controllo della CST; nell'Aeronautica con l'avvio del Piano di Ristrutturazione Industriale.

Gli investimenti in impianti passano da 567 a 393 miliardi, mentre le spese per Ricerca e Sviluppo si attestano al livello di 1.297 miliardi (+ 10% rispetto ai 1.173 miliardi del 1995).

La produttività globale, espressa in termini di ricavi sulla forza media operante, non presenta sostanziali variazioni, mentre l'organico iscritto a fine periodo passa dalle 56.661 unità del 1995 alle 60.012 di fine 1996: di queste 18.147 operano stabilmente all'estero.

Sotto il profilo patrimoniale, il capitale investito a fine 1996 ammonta a 9.561 miliardi, con una diminuzione rispetto al 1995 di 379 miliardi (- 4%). Il patrimonio netto, compresa la quota di competenza dei terzi minoritari, a fine 1996 ammonta a 4.448 miliardi e concorre nella misura del 47% alla copertura del capitale investito (51% nel 1995).

L'indebitamento finanziario



L'elicottero Agusta 109 Power.

netto, tenendo conto delle acquisizioni e delle dismissioni, presenta un incremento di 235 miliardi rispetto all'esercizio precedente, passando da 4.878 a 5.113 miliardi, e il rapporto debiti finanziari netti/patrimonio netto è al livello di 1,15 (0,96 nel 1995).

Il risultato di bilancio, in perdita per 540 miliardi, recepisce partite extra gestione sia positive che negative. Nelle prime figurano, tra l'altro, le plusvalenze acquisite con le cessioni operate per 120 miliardi circa e la quota di ammortamento del fondo disavviamento ex Efim - pari a 328 miliardi - che nel bilancio ufficiale di FINMECCANICA è compresa nel saldo oneri e proventi diversi. Quelle negative sono costituite essenzialmente per 576 miliardi da ammortamenti straordinari ed altri costi relativi a programmi aeronautici e della difesa, ripartiti in precedenza sulle serie previste dei singoli programmi, e da accantonamenti nell'area aeronautica, in particolare a fronte del contenzioso in essere relativamente alle erogazioni della Legge 184/75, anch'essa per il settore aeronautico. In tale contesto, nel mese di aprile l'IRI, per favorire il processo di rafforzamento industriale e competitivo nelle diverse aree di attività in cui opera FINMECCANICA, ha ritenuto necessario imprimere una accelerazione al processo di razionalizzazione e riorganizzazione del gruppo, con interventi rivolti soprattutto ad ottimizzare gli assetti industriali e concentrare le risorse sulle aree prioritarie. Per migliorare il posizionamento competitivo dei business si rendono necessarie,

in particolare, iniziative di rafforzamento industriale che passano inevitabilmente attraverso un'organica strategia di alleanze con altri partner industriali. In questo quadro, considerate le diverse modalità competitive che caratterizzano i business e la scarsa importanza delle sinergie industriali attivabili tra i macro-comparti FINMECCANICA, è stata proposta una nuova articolazione del gruppo che, sfruttando la recente operazione di fusione di società diverse nella FINMECCANICA, riaggreghi le attività con logiche industriali omogenee e coerenti con le opzioni strategiche di sviluppo in altrettante Società operative capofila.

Per la concreta attuazione del progetto si è ritenuto necessario che la Società elabori, d'intesa con l'IRI, un piano industriale nel quale definire in modo puntuale la struttura organizzativa ed operativa del gruppo ed individuare, secondo le logiche sopra richiamate, le attività da inserire nelle diverse Società operative e le relative risorse. Di seguito si espone l'evoluzione delle aree di business, per meglio dettagliare l'andamento gestionale del 1996.

FINMECCANICA

L'Eurofighter 2000.



FINMECCANICA

Aerospazio

Il settore dell'aerospazio presenta a livello mondiale un quadro di stabilità o di leggera crescita del mercato, dopo la contrazione subita nella prima parte degli anni '90.

Nell'aeronautica il segmento civile presenta buone previsioni di sviluppo, mentre per i velivoli militari si prospetta nel medio periodo il rinnovo delle dotazioni delle flotte dei principali Paesi. Parallelamente si è assistito ad un processo di concentrazione dell'offerta, che negli ultimi tempi ha subito una forte accelerazione, specie negli Stati Uniti, sia per i velivoli civili che per quelli militari, con la costituzione di aggregati (Boeing-Mc Donnell e Lockheed Martin) con una indiscussa leadership mondiale, anche in termini di quota di esportazioni.

In Europa il processo di concentrazione non ha ancora espresso tutte le potenzialità di cui l'industria europea è capace. Solo nell'aeronautica civile la realtà del Consorzio Airbus, frutto di una visione unitaria della competizione mondiale, ha raggiunto una posizione comparabile al concorrente statunitense. Importante a questo

proposito è l'accordo raggiunto da FINMECCANICA con i soci di Airbus, relativamente alla partecipazione ai nuovi programmi che verranno lanciati dal consorzio (fra i quali l'A3XX il più grande velivolo passeggeri mai concepito).

In tal contesto si inserisce il processo di riassetto industriale del comparto aeronautico con l'entrata in funzione del moderno complesso produttivo di Nola per le aerostrutture e la meccanica. Nel settore elicotteristico la domanda si presenta stabile o in crescita modesta con una consistente quota nella manutenzione e ricambi, mentre per quanto riguarda lo spazio le opportunità più interessanti e stimolanti sembrano venire da iniziative commerciali, in particolare nelle telecomunicazioni e nella multimedialità.

I risultati del 1996 segnano una diminuzione in termini di ricavi pari a oltre 3.600 miliardi, e di ordini acquisiti per circa 4.600 miliardi, non confrontabili con l'anno precedente a causa delle dismissioni di attività.

Il portafoglio ordini rimane sostanzialmente stabile al livello di circa 9.500 miliardi.



La centrale termoelettrica di Mirfa.

Difesa

Il comparto della difesa presenta una prospettiva di mercato stabile, dopo il consolidamento della domanda ai bassi livelli determinati dalla contrazione della spesa militare mondiale. Il processo di concentrazione dell'offerta negli Stati Uniti ha drasticamente ridotto il numero degli operatori e in Europa analoghi segnali si manifestano, anche se con molta incertezza. In tale contesto FINMECCANICA ha proseguito il processo di riorganizzazione dell'area con la fusione per incorporazione in FINMECCANICA SpA delle controllate del settore, propedeutica all'ulteriore percorso di razionalizzazione dei diversi segmenti di presenza anche attraverso la costituzione di nuove strutture societarie. I risultati del 1996 segnano progressi in termini di ricavi, realizzati per circa 2.300 miliardi (+ 3%), ma non di ordini, che segnano una flessione del 30%, attestandosi a circa 2.000 miliardi, livello più contenuto rispetto alla rilevante raccolta del 1995. Il portafoglio ordini è nell'ordine di 6.700 miliardi, pari a circa tre anni di ricavi.

Energia

Il mercato mondiale per la produzione di sistemi e componenti per la generazione di energia elettrica conferma la tendenza alla stabilità complessiva per la compensazione della diminuzione della domanda interna dei Paesi occidentali con la crescita della domanda dell'area dell'Asia-Pacifico. Questa situazione non favorevole

del mercato si traduce nella esasperazione della competizione internazionale sia in termini di prezzi che di modalità di fornitura. Prospettive sono offerte dai segmenti della cogenerazione e del Waste to Energy. I risultati del 1996 segnano un aumento dei ricavi del 12%, per un consuntivo di 3.800 miliardi, una lieve diminuzione degli ordini (circa 3.100 miliardi) mentre il portafoglio ordini si attesta intorno ai 5.800 miliardi.

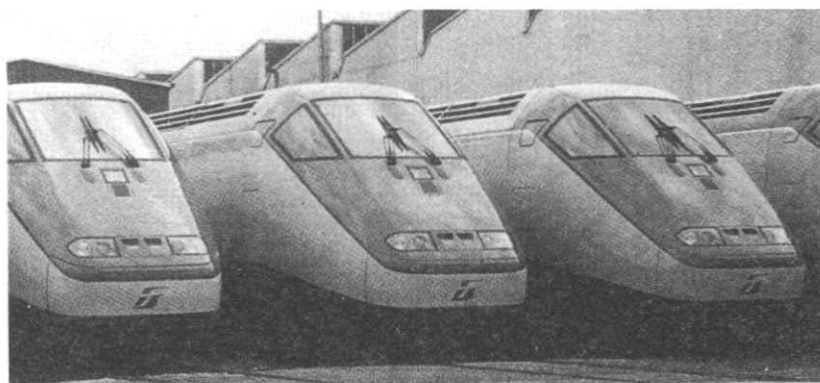
Trasporti

Il mercato dei trasporti ferroviari, in cui opera l'Ansaldo Trasporti, presenta un andamento moderatamente crescente, specie nel settore dei sistemi di trasporto urbani e suburbani e del segnalamento, e stabile per la trazione. Per quanto riguarda i sistemi ferroviari, tuttavia, le prospettive del mercato sono legate allo sviluppo di grandi investimenti infrastrutturali previsti a livello europeo e nazionale, dove le difficoltà a concretizzare i progetti producono incertezze e ritardi nella programmazione delle spese.

Nel corso dell'anno è stato attuato un vasto processo di ristrutturazione dell'area del

FINMECCANICA

Alcuni esemplari della locomotiva veloce ETR 500.



FINMECCANICA

segnalamento con la concentrazione delle diverse partecipazioni delle Società operanti in Italia, Francia, Irlanda, Svezia e Stati Uniti nella holding di diritto olandese Ansaldo Signal N.V., successivamente quotata al NASDAQ di New York. Con questa operazione Ansaldo Signal N.V., controllata al 72% da Ansaldo Trasporti, ha consolidato la sua posizione di leadership, con la costituzione di una realtà operativa di dimensioni mondiali. I ricavi del 1996 (oltre 1.100 miliardi) segnano un consistente incremento analogamente agli ordini (circa 1.100 miliardi) dopo il fortissimo calo del 1995, anche a causa dell'allargamento dell'area di consolidamento. Il portafoglio ordini si attesta a oltre 4.350 miliardi.

All'inizio del 1997 sono state acquisite dalla Liquidazione Efim la Breda Costruzioni Ferroviarie e le altre Società del comparto ferroviario, rendendo così possibile l'avviamento del processo di razionalizzazione dell'industria italiana del settore.

Automazione

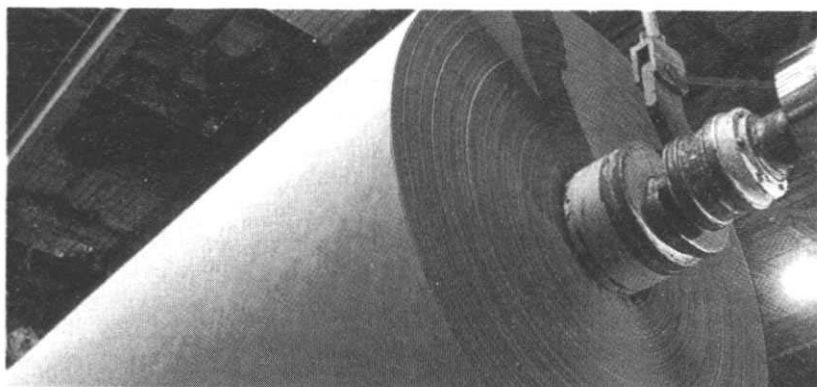
L'automazione dei processi mostra tendenze di crescita apprezzabili, specie nell'area asiatica. La

posizione di leadership di Eltag Bailey Process Automation si sta consolidando anche attraverso il processo di razionalizzazione in corso a livello mondiale delle attività del gruppo, dopo l'acquisizione della Hartmann & Braun.

Nel frattempo è stato presentato ufficialmente, sia in USA che in Europa e in Estremo Oriente, il nuovo sistema Symphony, profondamente innovativo rispetto ai sistemi INFI 90, ma che assicura la compatibilità e la scalabilità totali.

L'automazione dei servizi, accanto alle attività più tradizionali (automazione postale, lettura automatica dei documenti, automazione reti) sta sviluppando nuove iniziative in comparti quali la fornitura di servizi informatici (Elsag Bailey Informatica), di posta elettronica (servizi Postel) e di telecomunicazioni (servizi di telecomunicazione mobile satellitare Globalstar).

I risultati del 1995 segnano un marcato aumento dei ricavi (circa 3.700 miliardi), degli ordini (circa 3.800 miliardi) e del portafoglio ordini, che si attesta a circa 2.200 miliardi. Tale progressione è da attribuire principalmente all'inclusione nell'area di consolidamento della Hartmann & Braun.



Automazione di processo industriale nel settore cartario.

ANDAMENTI SETTORIALI

FINTECNA

FINTECNA	Consolidato	
	1995	1996
	(miliardi di lire)	
Valore della produzione "tipica"	4.218	4.851
Valore aggiunto	2.785	2.939
MOL	1.697	1.749
Risultato operativo	772	845
Oneri finanziari netti	545	458
Risultato ante comp. straord. e imposte	185	330
Risultato netto	61	98
Capitale investito netto	8.845	8.598
Coperto con:		
- Mezzi propri	3.369	3.426
- Indebitamento finanziario netto	5.476	5.172
Cash-Flow	995	832
Investimenti	526	551
Occupazione al 31.12. (n. addetti)	15.684	15.850

La FINTECNA, nel quadro della missione affidatale, di ristrutturazione e collocamento sul mercato delle proprie partecipate, ha raggiunto nell'esercizio importanti sviluppi che hanno consentito di realizzare, di fatto, e nei tempi previsti, gran parte del programma originario, così come era stato espresso nel piano di ristrutturazione dell'Iritecna varato a fine 1993.

Tale piano prevedeva il collocamento presso FINTECNA delle attività sane o suscettibili di risanamento provenienti dalle aree di intervento dell'ex gruppo Iritecna in liquidazione, secondo un processo da attuare gradualmente in funzione delle concrete opportunità e della maturazione delle singole iniziative.

Secondo questa linea di "configurazione progressiva", l'assetto di FINTECNA nel corso dell'esercizio è andato ulteriormente definendosi con l'acquisizione da Iritecna della Sistemi Urbani (marzo 1996). Nell'anno sono state altresì trasferite ad Autostrade la Spea e la Pavimental (luglio 1996), con lo scopo di riunire in un unico gruppo Società operanti nel medesimo settore d'affari, ed è stata costituita la Sovigest,

Società nata con l'apporto dei rami d'azienda di Servizi Tecnici e Sistemi Urbani, per la gestione e manutenzione dei patrimoni immobiliari degli enti pubblici. È stata infine ceduta la Sovis alla SPI (dicembre 1996), al fine di razionalizzare in un quadro più ampio l'assetto societario all'interno del Gruppo IRI.

L'attività di privatizzazione, che è stata avviata sin dalla prima fase di operatività della FINTECNA e che ha portato alla cessione nel 1995 del gruppo Italimpianti (con il passaggio effettivo delle azioni in data 13 marzo 1996) ad un pool di imprese nazionali e internazionali di grande prestigio, è proseguita nel corso dell'anno per le Società di costruzioni Condotte ed Italstrade.

L'operazione, per la quale sono stati formalizzati nel marzo 1997 i contratti di cessione della Condotte a Ferrocemento (gruppo Ferfin) e della Italstrade ad Astaldi, è stata impostata perseguendo:

- la vendita immediata di una quota minoritaria di rilievo, con attribuzione della gestione operativa all'acquirente;
- la vendita della quota residua, già contrattualmente definita, ad avvenuto completamento dei lavori dell'Alta Velocità, e comunque, in relazione alle



Il parcheggio silos realizzato dall'Italimpa a Trieste.

FINTECNA

correlate garanzie prestate dall'IRI.

È stata inoltre definita, come detto, la cessione alla Finiper delle aree di Portello a Milano previa scissione della Sistemi Urbani, che ha fatto confluire tali aree nella Nuova Portello S.r.l., il cui 67% è stato trasferito al gruppo acquirente.

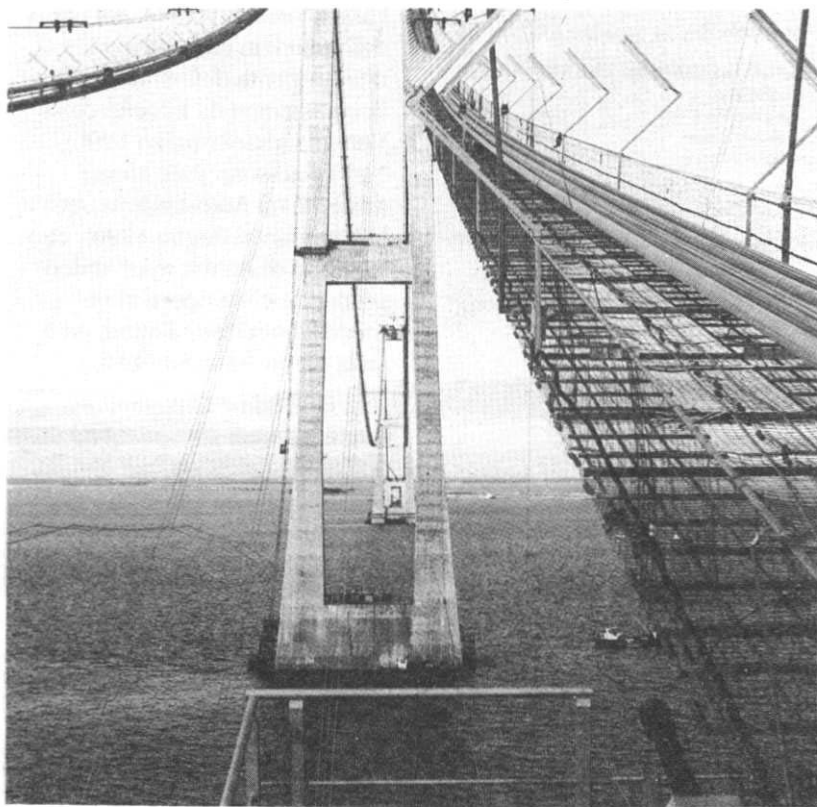
Nel dicembre 1996 è stato dato avvio al progetto di scissione parziale della FINTECNA, recentemente divenuto efficace, come ricordato, con l'attribuzione al beneficiario IRI del ramo relativo al raggruppamento Autostrade.

Il risultato economico del gruppo ha risentito negativamente anche quest'anno dell'andamento deficitario delle Società di costruzioni, Condotte e Italstrade, nonché della Servizi Tecnici, che, come noto, prosegue la gestione

stalcio dei programmi di edilizia pubblica propri delle concessionarie di servizio dell'ex Italstat.

In particolare si rileva che il settore delle costruzioni continua a risentire della crisi del mercato, principalmente per quanto riguarda il comparto delle opere pubbliche, che ha notevolmente assottigliato i portafogli ordini delle singole Società; lo stesso ha risentito anche del forte rallentamento dei lavori dell'Alta Velocità ferroviaria per la tratta Roma-Napoli, ancora condizionati da problemi tecnici e vischiosità burocratiche che ne impediscono tuttora il pieno sviluppo. Tale situazione ha portato all'avvio di trattative con la TAV per la rinegoziazione dell'importo contrattuale non ancora definita.

Nel corso del 1996 sono state



**Il ponte sullo Storebaelt
in Danimarca, la cui realizzazione
è coordinata da Coinfra.**

portate a termine ulteriori importanti azioni di riorganizzazione e di ristrutturazione delle Aziende del gruppo, con particolare riferimento a quelle del settore delle costruzioni (attuate di pari passo con il processo di privatizzazione), che hanno riguardato il ricorso agli esodi incentivati di personale in esubero e la prosecuzione della CIGS, prorogata fino al 1997. A fine esercizio, su un organico complessivo di gruppo di 15.850 addetti (che peraltro si è incrementato per l'ingresso di nuove Società nell'area di consolidamento), risultavano ancora interessate da provvedimenti di sospensione dell'attività 280 unità. Sul piano della gestione, i risultati del gruppo hanno evidenziato una produzione di 4.851 miliardi ed un utile consolidato pari a 98 miliardi, nonostante l'ulteriore sostenimento di oneri correlati al citato processo di ristrutturazione. Il valore aggiunto è stato di 2.939 miliardi con un'incidenza sul valore della produzione tipica del 61%. Per quanto riguarda la produttività del gruppo, con un'occupazione media retribuita di 14.026 unità si registra un

valore aggiunto per dipendente di 209,5 milioni.

Il margine operativo lordo, pari a circa 1.749 miliardi, è stato conseguito in presenza di un'incidenza del costo del lavoro (1.190 miliardi) sul valore della produzione tipica del 25%. Il risultato operativo al netto degli ammortamenti, altri stanziamenti ed oneri diversi risulta di circa 845 miliardi.

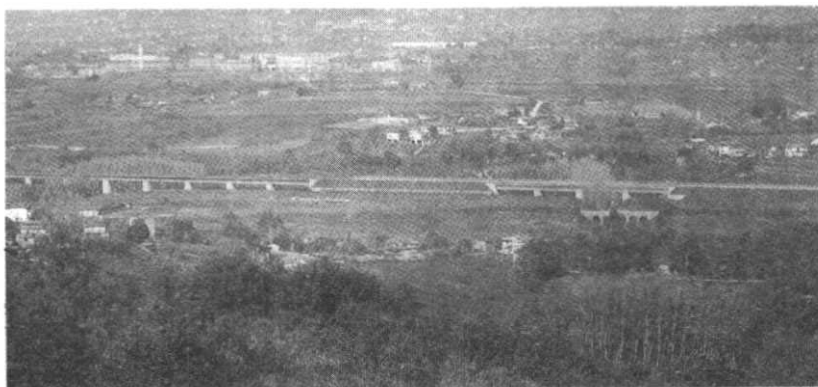
Il capitale investito è di 8.598 miliardi ed è coperto per il 40% dai mezzi propri (3.426 miliardi) e per il restante 60% dall'indebitamento netto (5.172 miliardi).

Più in particolare con riguardo ai principali settori di intervento si segnala quanto segue.

- Il settore costruzioni, composto dai gruppi Condotte (20 miliardi di perdite nel 1996) e Italstrade (- 95 miliardi nel 1996) ha sviluppato nell'esercizio un volume di produzione di 837 miliardi e risente anche nel 1996 di una situazione di mercato particolarmente depressa. Comunque le azioni di ristrutturazione eseguite e l'atteso pieno sviluppo dell'Alta Velocità Roma-Napoli consentono di configurare per il comparto concrete prospettive di miglioramento nel 1997.

- Il settore ingegneria e

FINTECNA



I lavori realizzati da Iricav1 sulla tratta Roma-Napoli nell'ambito del progetto dell'Alta Velocità ferroviaria.

FINTECNA

consulting, composto dalla Servizi Tecnici (- 62 miliardi nel 1996), dopo la cessione della Spea ad Autostrade, risente tuttora del permanere di forti criticità, legate fondamentalmente ai rapporti con la Pubblica Amministrazione e al mutato quadro normativo. In particolare si sono protratte le difficoltà operative derivanti dalla lentezza degli organi approvativi e dal blocco dei pagamenti da parte delle Amministrazioni concedenti; tali fenomeni hanno determinato il diffondersi di situazioni conflittuali con le imprese appaltatrici, rendendo sempre più problematico ed oneroso il completamento delle attività in concessione.

- Il settore autostradale evidenzia un andamento positivo che ha beneficiato della crescita della mobilità autostradale, con un incremento sull'intera rete nazionale pari a circa l'1,8%. Il comparto evidenzia un utile consolidato di 193 miliardi sostanzialmente analogo a quello consuntivato nell'anno precedente (195 miliardi), nonostante il mancato adeguamento tariffario (che avrà decorrenza dall'1.1.1997). Il risultato consolidato del 1996 include i risultati positivi di Pavimental (3,6 miliardi) e Spea (0,3 miliardi), acquisite da FINTECNA nel luglio 1996. L'esposizione finanziaria netta a

fine 1996 è pari a 4.669 miliardi, a fronte di un capitale investito di 8.551 miliardi.

Per quanto concerne le altre partecipazioni della FINTECNA S.p.A.:

- l'Italinpa (100% FINTECNA), Società che opera nel settore della progettazione, costruzioni e gestione di infrastrutture per la sosta di veicoli, ha registrato nell'anno un utile netto pari a 0,9 miliardi, a fronte delle perdite registrate lo scorso esercizio (4,5 miliardi);

- la Ponteggi Dalmine, Società che opera prevalentemente nel settore delle attrezzature per l'edilizia, per contenere gli effetti del calo dei volumi di fatturato, ha avviato nell'anno un piano di ristrutturazione che ha comportato la chiusura definitiva dello stabilimento di Milano ed il trasferimento degli impianti a quello di Graffignana (Milano). I ricavi dell'esercizio sono stati pari a 88 miliardi (85 miliardi nel 1995) ed il risultato evidenzia una perdita di 2,9 miliardi;

- la Coinfra, la cui attività è incentrata sulla commessa per la realizzazione del ponte sullo Storebaelt in Danimarca (consegna prevista per il 1998), ha registrato nell'anno ricavi pari a 333 miliardi (33 miliardi nel 1995 con soli due mesi di attività) ed un risultato in sostanziale pareggio.