

ANDAMENTI SETTORIALI

FINMARE

FINMARE	Consolidato	
	1995	1996
	(miliardi di lire)	
Valore della produzione "tipica"	2.058	2.074
Valore aggiunto	767	695
MOL	343	266
Risultato operativo	94	50
Oneri finanziari netti	102	45
Risultato ante comp. straord. e imposte	- 8	5
Risultato netto	46	13
Capitale investito netto	2.006	1.989
Coperto con:		
- Mezzi propri	280	293
- Indebitamento finanziario netto	1.726	1.696
Cash-Flow	256	212
Investimenti	94	139
Occupazione al 31.12. (n. addetti)	5.784	5.580

Per il gruppo FINMARE il 1996 ha continuato ad essere caratterizzato da uno scenario di incertezza derivante sia dalla generale situazione dei mercati sia dalla mancata operatività del piano di riordino. In tale quadro sono state messe in atto tutte le azioni idonee al perseguimento degli obiettivi non strettamente connessi al citato piano. Nell'ambito del progressivo disimpegno dal settore dei trasporti di massa si è proceduto alla fusione per incorporazione nel Lloyd Triestino della Sidermar Trasporti Costieri che, si ricorda, già nel corso del 1995, dopo la vendita del naviglio sociale, aveva cessato l'attività armatoriale.

Analoga operazione è stata realizzata con la Viamare, che dopo la vendita del naviglio sociale con eliminazione di un'area di perdita, è stata fusa per incorporazione nell'Italia. Per il comparto dei servizi merci internazionali di linea, con le opportune operazioni di fusione sopra illustrate è stato possibile realizzare un primo significativo passo verso il miglioramento della situazione patrimoniale di Lloyd Triestino ed Italia, in attesa della ricapitalizzazione ex lege 204/95 per complessivi 60 miliardi di lire tuttora in sospeso per problematiche sorte in sede comunitaria.

Le Società hanno proseguito in un quadro di mercato caratterizzato sempre più dalla concentrazione degli operatori e da una agguerrita concorrenza, la politica di riorganizzazione e consolidamento della rete di accordi commerciali che si è accompagnata a processi di ristrutturazione di alcuni servizi o di istituzione di nuovi collegamenti.

Il consolidamento degli accordi commerciali di collaborazione con importanti compagnie di navigazione e la ristrutturazione degli assetti dei servizi, avviata già nei precedenti esercizi, hanno consentito di conseguire, pur nel contesto di mercato particolarmente difficile appena descritto, un incremento del trasportato complessivo espresso in TEU (1) nell'ordine del 23%. Il Lloyd Triestino, in particolare, ha aumentato i volumi trasportati di quasi il 30%, conseguendo incrementi in tutte le relazioni di traffico e, principalmente, nei collegamenti tra il Mediterraneo e l'area del Golfo-India-Pakistan, oggetto di ristrutturazione nella primavera del 1996.

La Società Italia ha registrato un incremento dei traffici pari al 9,1%, dovuto principalmente al consolidamento del collegamento tra Estremo Oriente e Nord America Pacifico avviato, congiuntamente al Lloyd Triestino, nel 1995.

Nel comparto dei servizi di cabotaggio convenzionati, il trasportato ha registrato, complessivamente, un leggero incremento in tutte le componenti di traffico, nonostante lo scenario generale mostri ancora difficoltà nell'imboccare la via della ripresa ed in tale contesto il quadro concorrenziale abbia segnato un ulteriore inasprimento, in particolare nei collegamenti serviti da mezzi veloci.

A livello di singole Società, l'andamento si presenta, invece, con differenze talvolta significative, anche tra le varie componenti di traffico.

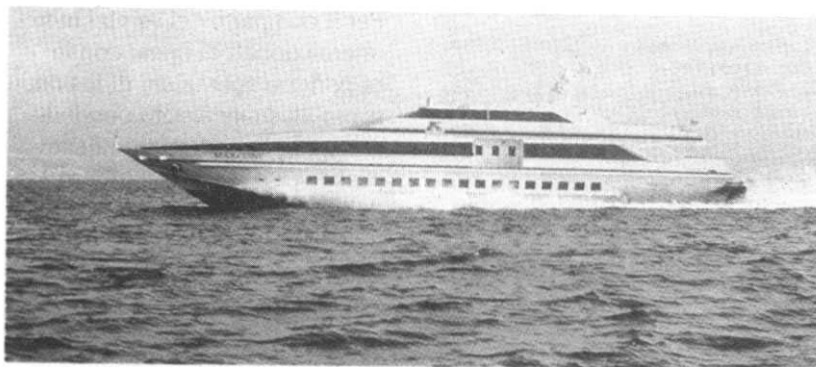
Per la Tirrenia, il perdurare di una situazione congiunturale negativa ha influenzato piuttosto

(1) TEU: unità di misura internazionale equivalente ad un contenitore da 20 piedi.

FINMARE

negativamente la domanda turistica, con effetto depressivo sui traffici con le isole che si sono ridotti del 2% circa nella componente passeggeri ed auto al seguito, flessione peraltro contenuta se si considera che la presenza concorrenziale è stata certamente più aggressiva rispetto al passato. A tale flessione, inoltre, ha contribuito la soppressione, dal mese di settembre, della linea mista Genova/Palermo, a seguito dell'istituzione del collegamento tutto-merci Genova-Voltri/Termini Imerese svolto con le due unità acquistate alla metà del 1996 dalla ex-Viamare. Tale nuovo collegamento ha contribuito all'incremento registrato dal trasporto merci (intorno al 2%). L'Adriatica ha conseguito una significativa espansione dei volumi di traffico, ad eccezione

della componente auto al seguito (- 3,5%) che ha risentito del ridimensionamento dei collegamenti con la Grecia. I passeggeri trasportati hanno conseguito un aumento del 9,7% in quanto sono state pienamente sfruttate le opportunità connesse al nuovo assetto politico-istituzionale dell'area della ex Jugoslavia con la conseguente riapertura degli sbocchi sul mare e la ripresa degli interscambi. Il traffico commerciale si è incrementato del 10,5% per l'aumento del trasporto di merci, oltre che sulla linea del Medio e Basso Adriatico, nel collegamento di cabotaggio Alto Adriatico/Sicilia Orientale. Nei collegamenti con le isole minori, il 1996 ha visto, nel complesso, un incremento del traffico passeggeri (+ 1,5% per i viaggiatori e + 5,0% per le auto



In alto, il motoscafo "Marconi" da 391 tsl dell'Adriatica di Navigazione. In basso, il traghetto veloce misto "Guizzo" da 3.503 tsl in servizio sulle rotte della Tirrenia di Navigazione.

al seguito), nonostante l'aumentata azione della concorrenza. Solo per la Siremar si è registrato un certo calo del movimento passeggeri (- 7,7%). Sostanzialmente stabile, nell'insieme, il traffico merci (- 0,3% rispetto al 1995), anche se va rilevato che tale risultato deriva dalla contrazione registrata da Saremar, Siremar e Toremar, quasi totalmente controbilanciata dall'incremento avutosi nel trasportato Caremar, Società che ha beneficiato in tutte le componenti di traffico di sensibili incrementi grazie ad una positiva riprogettazione degli orari e delle frequenze dei collegamenti serviti. Con riferimento all'attività produttiva, il valore della produzione consolidata si attesta su livelli lievemente superiori a quelli registrati nel 1995 (2.074 miliardi contro i circa 2.058 dell'anno precedente) nonostante la sostanziale cessazione dei contributi statali di avviamento alle società di linea (pari a 63 miliardi nel 1995) e la flessione del cambio Lit/\$USA. Le sovvenzioni pubbliche per i servizi in convenzione con lo Stato hanno, invece, registrato nel 1996 un incremento del 7,9% determinato, soprattutto, dal recupero della dinamica inflattiva dei costi solo parzialmente coperti attraverso gli adeguamenti tariffari entrati in vigore in corso d'anno. In tale contesto, il margine operativo lordo risulta inferiore a quello del precedente esercizio (- 77 miliardi; da 343 miliardi circa del 1995 a 266 miliardi) a causa essenzialmente di più elevati costi per consumi di materie e servizi esterni conseguenti ai maggiori volumi produttivi nel comparto linea, i

cui effetti sono stati assorbiti, a tale livello, oltre che dal peggiorato cambio con il dollaro, dal richiamato esaurirsi dei contributi di avviamento alla linea. Il risultato operativo, per contro, registra una contrazione meno marcata (- 44 miliardi circa; da 94 a 50 miliardi) che discende dai più contenuti ammortamenti e, soprattutto, dai maggiori proventi diversi consuntivati rispetto all'anno precedente.

Gli oneri finanziari netti registrano un deciso miglioramento rispetto al 1995 (- 57 miliardi circa, da 102 a 45 miliardi) soprattutto per il minore indebitamento medio e per la riduzione dei tassi di interesse, mentre i proventi straordinari (27 miliardi) si cifrano su valori più contenuti che nel precedente esercizio (79 miliardi).

FINMARE

Un traghetto misto della Tirrenia di Navigazione ormeggiato nel porto di Genova.



FINMARE

Per quanto attiene agli investimenti in navi, nel corso del 1996 non sono state effettuate acquisizioni di naviglio mentre sono state dismesse due unità. Si ricorda peraltro che, a seguito dell'approvazione dei piani quinquennali delle Società del comparto cabotiero, sono stati ordinati cinque traghetti misti veloci destinati alle Società regionali.

Sotto il profilo patrimoniale, il capitale investito netto a fine 1996 ammonta a 1.989 miliardi sostanzialmente sui livelli del 1995 (2.006 miliardi). Il patrimonio netto aumenta da 280 miliardi dell'esercizio precedente a 293 dell'attuale consuntivo e, parallelamente, la sua incidenza sul capitale investito passa al 14,7% (14% nel 1995).

L'indebitamento finanziario netto scende da 1.726 a 1.696 miliardi; ciò si riflette, sia pure limitatamente, sul rapporto debiti finanziari netti/patrimonio netto che evidenzia un contenuto miglioramento (6,2 nel 1995; 5,8 nel 1996).

Nel corso del 1996 la consistenza del personale del gruppo è passata dalle 5.784 unità in forza al 31 dicembre 1995 alle 5.580 unità al 31 dicembre 1996 con una flessione complessiva di 204 unità

essenzialmente da ricondurre alla prosecuzione dei piani di prepensionamento.

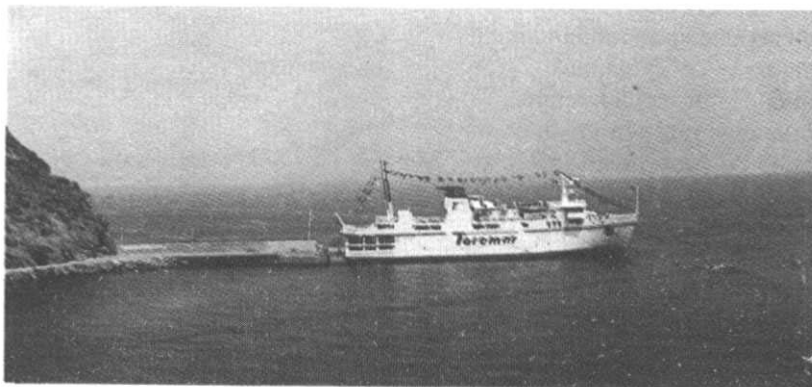
Il bilancio consolidato di gruppo del 1996 chiude con un utile di 12,8 miliardi, contro il risultato positivo di 46,4 miliardi dell'esercizio precedente, che aveva però beneficiato di consistenti partite straordinarie, soprattutto in relazione alla cessione della Sidermar di Navigazione.

Per quanto riguarda i vari settori di attività del gruppo, va segnalato il miglioramento dei risultati consuntivati dal comparto dei servizi convenzionati (20,9 miliardi di utile aggregato, con un incremento di 4,9 miliardi rispetto al 1995). Il settore dei trasporti di massa - che include ormai la sola Società Almare - nel 1996 ha ridotto le perdite da 3,3 a 2,4 miliardi.

Per quanto riguarda, invece, il comparto dei servizi internazionali di linea, si evidenzia una perdita di 1,4 miliardi, contro l'utile di 13,6 miliardi del 1995.

Il peggioramento degli esiti economici è stato comunque contenuto, considerando le richiamate difficoltà del contesto in cui le Società hanno operato.

Un traghetto misto impiegato dalla Toremar di Navigazione per i collegamenti con l'arcipelago toscano.



ANDAMENTI SETTORIALI

FINCANTIERI

FINCANTIERI	Consolidato	
	1995	1996
	(miliardi di lire)	
Valore della produzione "tipica"	3.313	3.515
Valore aggiunto	1.077	1.046
MOL	305	243
Risultato operativo	272	187
Oneri finanziari netti	151	73
Risultato ante comp. straord. e imposte	120	112
Risultato netto	25	50
Capitale investito netto	1.288	1.295
Coperto con:		
- Mezzi propri	866	957
- Indebitamento finanziario netto	422	338
Cash-Flow	113	123
Investimenti	91	92
Occupazione al 31.12. (n. addetti)	11.927	11.650

Nel corso del 1996, malgrado una crescita dell'economia dell'area OCSE del 2,6 %, i traffici marittimi hanno fatto registrare, nel loro insieme, un incremento molto contenuto (+ 1% in tonnellate per miglia, contro + 3,8% dell'anno precedente).

In relazione a ciò, l'andamento dei noli è stato mediamente insoddisfacente mentre le demolizioni, pari a 18,1 milioni di tpl, hanno registrato un incremento del 15%. In tale contesto gli ordini per nuove costruzioni (17,5 milioni di tslc) hanno subito un calo di quasi il 5% rispetto all'eccezionale volume del 1995, quando si riteneva imminente l'entrata in vigore dell'Accordo OCSE sull'abolizione degli aiuti all'investimento in nuove navi. Avendo i completamenti toccato i 16,5 milioni di tslc (+ 14% rispetto all'anno precedente a conferma dell'entrata in funzione dei nuovi impianti coreani), il carico di lavoro dei cantieri, a fine 1996, è salito a 32,2 milioni di tslc.

Dal punto di vista tipologico, le acquisizioni hanno evidenziato una flessione particolarmente marcata della domanda di porta rinfuse, compensata dalla forte richiesta di unità porta containers e di cisterne per il trasporto di greggio nonché di prodotti raffinati e chimici. Modesti in assoluto e in calo rispetto al 1995 gli ordini di traghetti e di RoRo (1). Nel campo delle navi passeggeri, a fronte di una ripresa, dopo la stasi del 1995, dell'attività crocieristica nell'area predominante del Nord America e della continua crescita del numero di crocieristi in Nord Europa, Mediterraneo ed Estremo Oriente, la domanda di unità

passeggeri si è mantenuta anche nel 1996 su livelli soddisfacenti. Fra l'altro è da segnalare – stanti gli eccellenti riscontri economici forniti dalla "Carnival Destiny" (2) – il crescente interesse da parte dei maggiori gruppi armatoriali per navi di dimensioni addirittura superiori alle 100 mila tsl.

Quanto al comparto militare, la domanda internazionale di nuove costruzioni non ha manifestato segni di ripresa a causa sia dei generalizzati vincoli di bilancio sia della crescente disponibilità di naviglio usato, offerto da Stati Uniti, Russia e da alcuni Paesi europei, in particolare Gran Bretagna e Olanda. Con riferimento alla domanda interna, mentre si è fatto più avanzato il processo di obsolescenza della flotta italiana, la situazione è restata bloccata in attesa della definizione dei prossimi programmi di ammodernamento previsti dal Nuovo Modello di Difesa, relativi a pattugliatori costieri ed a sommergibili. In tale contesto sono proseguiti gli sforzi per cercare diversificazioni produttive che utilizzino tecnologie duali. È il caso, in particolare, dei traghetti veloci, la cui domanda, dopo il boom registrato negli ultimi due anni, appare ora più riflessiva per la tendenza degli armatori a verificare appieno la validità operativa ed economica di queste unità molto sofisticate ed impegnative.

Nel comparto dei motori diesel destinati alla propulsione navale, il ragguardevole incremento della domanda mondiale (+ 19%) ha rispecchiato l'aumento registratosi nell'attività produttiva del sistema cantieristico. La produzione ha riguardato per

(1) Traghetti "Roll in /Roll out" caratterizzati dalla possibilità di carico/scarico sia da poppa che da prua.

(2) Trattasi di una delle più grandi unità da crociera (101 mila TSL) costruita dalla FINCANTIERI.

FINCANTIERI

10,8 milioni di CV (+ 24%) i diesel a 2 tempi e per 4,2 milioni (+ 7%) quelli a 4 tempi medio-veloci e veloci.

Con riguardo al comparto dei diesel per la generazione di energia, nel 1996 il mercato ha toccato i 9,3 milioni di Kw, confermando il *trend* di crescita che si protrae ormai da diversi anni. I mercati di maggiore interesse - anche se con difficili implicazioni di carattere finanziario - continuano ad essere quelli dell'Estremo Oriente e del Centro Asia.

Del positivo andamento dei mercati del diesel ha potuto beneficiare anche la FINCANTIERI che nell'esercizio in esame ha segnato il record nelle consegne con circa 800 mila CV.

L'internazionalizzazione - uno degli aspetti più qualificanti della

strategia FINCANTIERI - è proseguita nel 1996, con risultati di tutto rilievo. È stato finalizzato l'accordo con il gruppo finlandese Metra per una stretta alleanza nel campo dei motori diesel che prevede l'integrazione delle rispettive attività motoristiche, e la confluenza di queste ultime nella Wärtsilä NSD Corporation. Oggetto dell'intesa sono, da parte di Metra, la Wärtsilä Diesel, leader mondiale nel comparto dei motori a 4 tempi; da parte di FINCANTIERI, la New Sulzer Diesel (secondo marchio mondiale nel comparto dei 2 tempi; di tale Società si era acquisito il controllo totale con il rilievo del 50% in possesso della Bremer Vulkan), la Diesel Ricerche e, inizialmente, il 40% della Divisione Motori Diesel, a tale fine scorporata dalla FINCANTIERI e costituita in

A sinistra, il bulk-carrier "Pasquale Della Gatta", costruito nel cantiere di Castellammare di Stabia.

A destra, la nave da crociera "Carnival Destiny", da 101.000 tsl.



S.p.A. con il nome di Grandi Motori Trieste.

Con la creazione della Wärtsilä NSD Corporation – della quale FINCANTIERI ha assunto in data 3 aprile 1997 una partecipazione del 12,2%, destinata, secondo gli accordi, a salire al 15,4% – è nata una nuova realtà industriale di rilevanza mondiale, dalle grandi potenzialità sinergiche di natura tecnologica, industriale e commerciale. Per FINCANTIERI si tratta di una soluzione, pienamente soddisfacente, ai complessi problemi posti in campo motoristico dagli elevatissimi costi richiesti dallo sviluppo di nuovi prodotti e dall'organizzazione di una rete di assistenza su vasta scala internazionale.

Di non minore rilievo è poi l'accordo definito con l'industria tedesca per lo sviluppo

congiunto di un nuovo sommergibile convenzionale (denominato U 212 A) per le Marine di Italia e Germania; tale accordo si aggiunge, nel campo della produzione militare, al progetto intergovernativo Horizon per una fregata missilistica – peraltro ancora in fase di complesso avvio – che vede la FINCANTIERI, unitamente alla FINMECCANICA, a fianco dell'industria francese e di quella inglese.

Per quanto riguarda le problematiche occupazionali, vanno segnalati il nuovo accordo di produttività sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali, ed il cambiamento del modello produttivo, avviato negli stabilimenti a partire da metà anno.

Tra le problematiche affrontate

FINCANTIERI



In alto, la nave portacontainer "Alexa".

In basso, la nave gasiera "Solaro", realizzata nel cantiere navale di Sestri.

FINCANTIERI

nell'anno si colloca anche l'intesa raggiunta in sede locale per l'Arsenale Triestino (cantiere che svolgeva attività di riparazione e trasformazione navale) che ha risolto le questioni occupazionali ancora presenti nello stabilimento, rendendo possibile la cessazione dell'attività produttiva. Tra la fine del 1996 ed i primi mesi dell'anno in corso sono state cedute gran parte delle aree dello stabilimento, rimanendo in carico alla Società esclusivamente la gestione di due bacini di carenaggio.

L'organico del gruppo FINCANTIERI alla data del 31.12.96 è di 11.650 addetti; la flessione rispetto al 1995, pari a 277 unità, risulta concentrata presso alcuni stabilimenti mercantili a seguito di esodi agevolati per legge. Nell'anno sono stati acquisiti ordini per complessivi 1.972 miliardi così composti:

- due navi da crociera, quattro navi refrigerate, tre navi traghetto oltre a lavori di trasformazione, per il comparto mercantile;
- tre traghetti veloci per il comparto militare;
- per il comparto motoristico si tratta di 255 motori tra le diverse tipologie a bassa, media ed alta potenza.

Nel corso dell'esercizio sono state consegnate:

- n. 10 navi mercantili;
- n. 1 nave militare e n. 1 traghetto veloce;
- n. 322 motori.

La flessione degli ordini rispetto all'anno precedente, pari a 3.471 miliardi, va inquadrata nell'eccezionalità delle acquisizioni del 1995, correlate, come detto, alla ritenuta imminente entrata in vigore del citato accordo OCSE

sull'abolizione degli aiuti agli investimenti in nuove navi che ha provocato un'anticipazione della domanda.

Proseguono le azioni condotte nell'ambito del Progetto Qualità Totale, i cui metodi e valori stanno ormai diventando patrimonio culturale della FINCANTIERI.

Nell'esercizio 1996 il gruppo FINCANTIERI evidenzia un utile di 50 miliardi - contro i 25 del 1995 - ed un valore della produzione che con 3.515 miliardi ha superato del 6% il dato dell'esercizio precedente. Il significativo miglioramento del risultato economico deriva in particolare dal positivo andamento della Capogruppo, il cui utile è passato da 25 a 66 miliardi.

Si evidenzia, inoltre, che il rilevante aumento dell'utile è da correlare, essenzialmente, ad una consistente riduzione del peso degli oneri finanziari - dovuta a flussi finanziari favorevoli anche per effetto di incassi di contributi arretrati - e ad un deciso ridimensionamento degli oneri straordinari, che avevano pesantemente influenzato i risultati degli esercizi precedenti. I suddetti fattori hanno largamente fronteggiato la contenuta flessione del MOL, che riflette sia ricavi unitari cedenti sia gli aggravii connessi alle difficoltà operative che non sono inusuali ove riferite alle caratteristiche tecnologiche, dimensionali e innovative di alcuni prodotti: fattori questi mitigati dalle continue azioni di contenimento dei costi, tanto sul versante degli approvvigionamenti, quanto su quello dei costi interni sui quali ha cominciato ad esplicare effetti il nuovo accordo di produttività

del 4 aprile '96.

Per quanto riguarda la commessa ex Iraq, le ultime due corvette della fornitura sono state vendute, nel febbraio dell'anno in corso, ad una Marina estera. Con riferimento al contenzioso in corso, il Tribunale di Genova, nel 1996, ha sancito la risoluzione dei contratti "per impossibilità sopravvenuta attribuibile al committente", condannandolo al risarcimento dei danni da quantificarsi in altra sede mediante "una sorta di somma algebrica tra gli anticipi versati dalla parte irachena (al netto di quelli assorbiti per il pagamento dei beni consegnati) e quanto dovuto a titolo di risarcimento da parte del contraente iracheno". È attualmente in corso il procedimento per la quantificazione dei danni.

In campo internazionale, la vertenza arbitrale promossa dall'Iraq presso la Camera di Commercio di Parigi è in fase di stallo, non essendo ancora stato completato il collegio arbitrale. La struttura patrimoniale mostra un sostanziale assestamento del capitale investito, che si colloca sui livelli dello scorso esercizio nonostante l'incremento dell'attività produttiva e dei ricavi.

I mezzi propri risultano incrementati, oltre che per il positivo risultato d'esercizio, anche per il significativo aumento delle riserve. Conseguentemente a quanto precede, l'indebitamento finanziario netto presenta una flessione che interessa, soprattutto, l'esposizione a breve termine.

FINCANTIERI

ANDAMENTI SETTORIALI

STET

STET	Consolidato	
	1995	1996 (a)
	(miliardi di lire)	
Valore della produzione "tipica"	39.407	42.511
Valore aggiunto	28.809	30.346
MOL	18.974	20.194
Risultato operativo	7.212	7.847
Oneri finanziari netti	1.479	887
Risultato ante comp. straord. e imposte	5.798	7.278
Risultato netto	2.452	3.160
Capitale investito netto	44.172	42.261
Coperto con:		
- Mezzi propri	28.760	30.221
- Indebitamento finanziario netto	15.412	12.040
Cash-Flow	12.801	13.902
Investimenti	7.497	9.007
Occupazione al 31.12. (n. addetti)	132.548	129.667

Nel corso del 1996 il settore delle telecomunicazioni è stato caratterizzato, a livello internazionale, da un forte dinamismo nell'evoluzione della domanda, nella configurazione degli attori di mercato, nell'innovazione tecnologica e nella regolamentazione. È proseguito, in particolare, il processo di concentrazione, di definizione di alleanze ed espansione sui vecchi e nuovi mercati ad opera dei principali operatori mondiali. Si è inoltre verificata una accentuazione del fenomeno di convergenza fra servizi di telecomunicazione, di informatica e media, con una parallela accelerazione della liberalizzazione dei mercati. In questo complesso quadro di riferimento la STET ha intensificato le azioni per migliorare la propria capacità competitiva. Di particolare rilievo, sotto tale profilo, sono gli sforzi fatti in direzione dell'ampliamento della presenza internazionale del gruppo, che sarà ulteriormente rafforzata dalla realizzazione di una alleanza volta al conseguimento di un ruolo di primo piano nei servizi globali di telecomunicazioni. Sul fronte interno, la capacità di operare in un mercato liberalizzato, in particolare sul terreno della telefonia mobile, della trasmissione dati e dei circuiti per grandi utenti, vedrà un nuovo ambito di confronto nella liberalizzazione delle reti alternative esistenti e nei nuovi equilibri emergenti con il sistema televisivo, attraverso il superamento dei limiti normativi e di mercato tradizionalmente vigenti. Va altresì ricordato che, a seguito di indicazioni governative, finalizzate da un lato ad

agevolare il processo di privatizzazione della STET e dall'altro a consentire all'IRI il perseguimento di obiettivi di riduzione del debito secondo gli impegni presi con la Comunità Europea (accordo Andreatta-Van Miert), nell'ultimo trimestre dell'anno sono state attuate importanti iniziative, di seguito schematicamente richiamate:

- scissione parziale della STET S.p.A. (deliberata dall'assemblea straordinaria in data 28.10.1996 ed efficace dal 31.12.1996) mediante costituzione della SEAT S.p.A., destinata ad essere privatizzata, in cui sono confluiti il ramo d'azienda costituito dalla "Divisione SEAT", nonché le partecipazioni Ilte, SCS e Multimedia Pubblicità ed altre partecipazioni minori (1);
- cessione in data 20 dicembre 1996 della partecipazione STET al Ministero del Tesoro a seguito del D.L. 598 del 21 novembre 1996 e di specifica delibera dell'Assemblea IRI;
- avvio degli approfondimenti tesi a realizzare, con modalità ancora da definire, l'operazione di fusione tra STET e Telecom Italia, propedeutica all'operazione di privatizzazione. I risultati conseguiti dal gruppo STET nell'esercizio appena trascorso sono stati contrassegnati da un ulteriore rafforzamento sotto il profilo economico, patrimoniale e finanziario, ben sintetizzato dall'incremento del risultato netto del 29% rispetto al 1995, dalla riduzione dell'indebitamento finanziario netto superiore a 3.300 miliardi e dal complessivo impegno per investimenti di 11.780 miliardi (9.072 miliardi nel 1995). Per quanto concerne più in dettaglio il bilancio 1996, sotto il

(1) Euro Directory, Euredi, Sesa Seat, BSC Citybuch, Venturini España.

profilo economico il valore della produzione di gruppo si attesta sui 42.500 miliardi. L'incremento dell'8%, rispetto al 1995, è imputabile al significativo sviluppo delle telecomunicazioni mobili, che hanno fatto registrare, in termini omogenei, un tasso di crescita del 22%, al settore informatico (+ 8,2%) e, in misura minore, allo sviluppo delle telecomunicazioni fisse, dell'area impiantistica, manifatturiera e del comparto editoriale.

Il livello di produttività, misurato dall'ammontare dei ricavi per dipendente, ha fatto registrare un incremento da 288 a 312 milioni pro capite. Dal confronto con dati del 1995 di altri principali operatori europei emerge che il gruppo STET si colloca su livelli superiori a quelli di British Telecom (288 milioni pro capite nel 1995) e Portugal Telecom (235 milioni pro capite) e in linea con quelli di Cable & Wireless, Deutsche Telecom, Tele Denmark e Telefonica de España.

Il margine operativo lordo consolidato di 20.194 miliardi (18.974 nel consuntivo 1995) rappresenta il 50% dei ricavi, lievemente inferiore rispetto al 1995. Hanno contribuito a tale andamento una dinamica del costo del lavoro significativamente contenuta, con un incremento, rispetto all'anno precedente, del 3,2% sia in termini assoluti che in valore pro capite, cui si è parzialmente contrapposta una crescita più significativa dei consumi di materie e servizi esterni e del canone di concessione (+ 16% rispetto al 1995). La lieve flessione della contribuzione percentuale del MOL rispetto ai ricavi è riferibile alle maggiori tensioni competitive fatte

registrare sui mercati esteri, in particolare nel comparto impiantistico, e, sul mercato nazionale, nelle aree editoriali, informatica e, con riferimento ad alcuni segmenti di mercato, nelle telecomunicazioni.

Il risultato operativo fa registrare una crescita rispetto al 1995 del 9%. Il suo rapporto sui ricavi, confermando l'elevato livello del 1995, si attesta al 19,4%. Il ROI, espressione della redditività del capitale investito nel gruppo, ha fatto registrare un incremento di oltre 2 punti percentuali, dal 16% del 1995, al 18,2% del 1996.

Gli oneri finanziari netti ammontano a 887 miliardi, con una flessione del 40% rispetto all'anno precedente e un'incidenza sui ricavi del 2,2% (4% nel 1995), in conseguenza della diminuzione

STET



Ponte radio di Monte Limbara.

STET

dell'esposizione finanziaria, di proventi su cambi nonché di una flessione del costo medio effettivo del denaro.

Il risultato, al netto di 3.720 miliardi per imposte (3.329 nel 1995), si attesta a 3.160 miliardi (2.452 nel 1995), e rappresenta l'8% dei ricavi (6,6% nell'anno precedente). Il ROE, importante indicatore della redditività per gli azionisti, è del 10,7% (8,8% nell'anno precedente).

Nel corso del 1996, il gruppo STET ha realizzato investimenti per complessivi 11.780 miliardi (9.072 nel 1995). Gli investimenti materiali ammontano a 9.007 miliardi (7.497 nel 1995) e sono più in dettaglio riferibili per l'80% alle telecomunicazioni fisse, in particolare all'implementazione di una rete tecnologicamente all'avanguardia e in grado di

supportare lo sviluppo della multimedialità, per il 12% all'area delle telecomunicazioni mobili e per la parte restante agli altri comparti.

Gli investimenti finanziari, 1.227 miliardi (713 nel 1995), sono stati orientati, oltre che alla normale attività di gestione delle Società partecipate, allo sviluppo in campo internazionale cui il gruppo assegna una fondamentale valenza strategica. L'elevato livello del *cash flow* - 13.902 miliardi, 12.801 nel 1995 - ha consentito la piena copertura del fabbisogno derivante dagli investimenti e ha contribuito, insieme alle altre coperture, alla flessione di 3.372 miliardi dell'indebitamento finanziario netto. Il *debt ratio* ha fatto registrare un flessione di oltre 6 punti percentuali, dal 34,9% del 1995 al 28,5% del 1996, contribuendo all'ulteriore rafforzamento patrimoniale del gruppo.

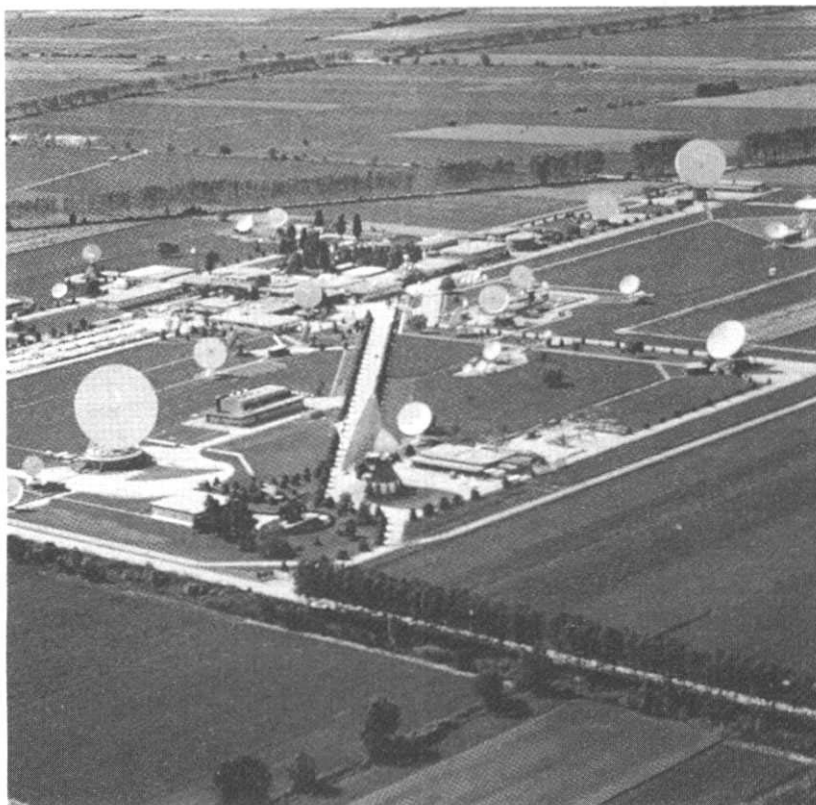
Particolare attenzione è stata posta nel 1996 alla gestione delle risorse umane e alla valorizzazione delle professionalità esistenti.

L'organico a fine 1996, escludendo le 3.286 unità relative alla scissione del comparto editoriale, è di 126.381 unità (132.548 nel 1995).

Per quanto concerne l'accennata operazione di fusione, è infine significativo sottolineare come l'annuncio della fusione della Telecom Italia nella Capogruppo STET abbia avuto riflessi positivi sul mercato borsistico, facendo in particolare ridurre il così detto *holding discount*.

La capitalizzazione di Borsa della STET ha fatto registrare - a partire dall'annuncio dell'operazione, avvenuto nel novembre scorso - alla fine del mese di aprile un

Veduta della stazione del Fucino.



sensibile progressivo incremento, manifestazione del gradimento da parte del mercato nei confronti di un'operazione che rappresenta un ulteriore passo nello snellimento e razionalizzazione della struttura societaria ed organizzativa del gruppo, preludio indispensabile non solo per procedere alla privatizzazione ma anche per affrontare le importanti sfide del mercato e, quindi, accrescere il valore complessivo del gruppo e il valore per gli azionisti. Per quanto concerne più in dettaglio l'andamento dei principali settori, si evidenziano i fatti più significativi. Nell'area delle telecomunicazioni fisse la Telecom Italia ha proseguito nell'attività di offerta di nuovi servizi, basata su ampi programmi di sviluppo e modernizzazione delle infrastrutture di rete. Con riferimento alla clientela business, l'impegno della Società si è concentrato sulla diversificazione e sulla qualità delle soluzioni adottate per dare una miglior risposta alle esigenze dei clienti, puntando alla reale comprensione del *business system* di ciascuno. Nei primi mesi del 1996 è stata avviata, tra le prime al mondo, la commercializzazione di una nuova gamma di servizi, basata su tecnologia ATM, denominata ATMosfera, per il supporto di applicazioni multimediali con trasporto integrato di dati, fonia e immagini ad alta velocità, mentre si è ulteriormente incrementato il numero di codici del Numero Verde. Nell'ambito del potenziamento della sua presenza internazionale la Telecom Italia, oltre ad aver ridotto nel corso dell'anno le

tariffe verso numerosi Paesi, ha amplificato le potenzialità di rete e il numero di presenze commerciali (ad oggi 101) della controllata operativa TMI, consentendo di offrire servizi internazionali ad alto valore aggiunto e di raddoppiare in un anno il numero dei clienti. La Telecom Italia ha concluso l'esercizio con un risultato netto di 2.119 miliardi di lire, superiore di oltre il 20% all'anno precedente, che le ha consentito di distribuire un dividendo di 125 lire alle azioni ordinarie e di 145 lire alle azioni di risparmio (120 e 140 lire rispettivamente l'anno passato). Nell'ambito delle telecomunicazioni mobili, la TIM ha concluso con il 1996 il primo esercizio di piena attività operativa, operando in un mercato contrassegnato da un forte impulso competitivo che ha vivacizzato la domanda e fatto registrare una crescita complessiva del 63% rispetto a fine 1995 (2,5 milioni di nuovi clienti). La penetrazione del servizio è passata dal 6,7% al 11% (la media europea ha raggiunto il 9,2%). La forte crescita del mercato italiano è stata stimolata dalle intense attività promozionali e commerciali nonché da una sempre più accurata segmentazione della domanda attraverso nuove formule di offerta. La piattaforma tecnologica digitale GSM ha alimentato lo sviluppo del mercato (84% della crescita), mentre la rete analogica TACS ha manifestato ancora segni di vitalità. Leader indiscussa del mercato italiano, TIM ha conseguito una quota di mercato incrementale del 72%, corrispondente a 1,8

STET

STET

milioni di nuovi clienti. La Società si è confermata nel 1996 prima in Europa per numero di abbonati. In particolare, a fine anno, la consistenza radiomobile era pari a 5,7 milioni di clienti, di cui 1,9 milioni al servizio GSM (il secondo gestore europeo è la tedesca DeTe Mobil con 2,8 milioni di clienti). Il significativo incremento del numero dei clienti di TIM si è riflesso sui volumi di traffico che hanno registrato sensibili tassi di crescita: + 32,8%, in termini di minuti rispetto al 1995.

La TIM ha conseguito un risultato netto di 930 miliardi di lire (350 miliardi il risultato dei sei mesi di attività del 1995), che le hanno consentito di distribuire un dividendo di 50 lire alle azioni ordinarie e di 51 lire alle azioni di risparmio (rispettivamente 10 e 11 lire nel 1995).

Nell'ambito dei servizi multimediali, il 1996 ha rappresentato un anno importante per consolidare e sviluppare le strategie della STET. Telecom Italia e Stream sono le Aziende del gruppo maggiormente impegnate in tale sforzo, che interessa diversi settori chiave quali le infrastrutture, i servizi e le applicazioni innovative.

Per quanto riguarda le infrastrutture, continua il processo evolutivo verso la rete a larga banda con l'introduzione di tecnologie innovative che permetteranno di offrire servizi di TLC avanzati e servizi multimediali, sia diffusivi sia interattivi. In particolare la cablatrice per la realizzazione della rete a larga banda ha coinvolto, nel 1996, 19 città, quasi tutti i principali capoluoghi di regione, e interesserà progressivamente tutto il

territorio nazionale. A fine anno, in particolare, erano 300.000 le abitazioni presso le quali era disponibile il collegamento alla rete a larga banda. L'avvio dei lavori su un fronte così ampio ha richiesto un forte impegno organizzativo e gestionale, sia per Telecom Italia sia per le Amministrazioni comunali coinvolte; peraltro alcune difficoltà, legate principalmente al rilascio dei permessi di scavo, hanno rallentato l'avanzamento delle opere.

Nel quadro dello sviluppo in quest'area, particolare rilevanza assume l'intesa definita nell'aprile 1997 tra la STET e la RAI, per la realizzazione di una piattaforma digitale per satellite e cavo, aperta alla collaborazione con altri operatori, nazionali ed esteri, leader nel settore.

Per quanto concerne più in dettaglio la Stream, nel corso del 1996 la Società è diventata una realtà operativa a tutti gli effetti ed ha focalizzato la sua attività come Centro Servizi per la distribuzione e la gestione dei servizi multimediali diffusivi di PayTV digitale e come fornitore completo di servizi multimediali interattivi. La Società ha concluso l'esercizio consuntivando una perdita di 144 miliardi, in linea con le previsioni.

Nel settore informatico, il gruppo STET ha operato nel corso del 1996 in un contesto caratterizzato dalla convergenza tra telecomunicazioni e informatica, dalla liberalizzazione dei mercati e dall'innovazione delle tecnologie ICT (Information Communication Technology), che consentono lo sviluppo di servizi basati su piattaforme di rete, servizi tipici della società dell'informazione, fortemente promossi dall'Unione

Europea – come, tra l'altro, il commercio elettronico, il telelavoro, la banca virtuale – e destinati a divenire, per le aziende di telecomunicazioni, un'importante componente nella differenziazione dell'offerta e nella fidelizzazione della clientela.

Con l'acquisizione di una serie di nuove attività e progetti per Telecom Italia, il 1996 è stato un anno decisivo per il posizionamento nel settore delle telecomunicazioni, per il quale la nuova struttura organizzativa di Finsiel prevede una Divisione esclusivamente dedicata. In particolare, Finsiel ha stabilito uno stretto rapporto di collaborazione con Telecom Italia nell'ambito di un vasto programma di innovazione dei sistemi informativi aziendali, ed ha rafforzato e diversificato la sua presenza nella Divisione Clienti Business.

Significativo infine ricordare che, nel corso del 1996, è stata vinta la gara per l'acquisizione della Tele Sistemi Ferroviari, società di informatica delle Ferrovie dello Stato, che apre nuove prospettive per la Finsiel nel mercato, e sono state inoltre perfezionate l'operazione di acquisizione della Eis S.p.A. e la fusione per incorporazione della Cisiel S.p.A. nella Finsiel S.p.A., finalizzata a concentrare e potenziare la capacità competitiva nello specifico settore dell'*outsourcing* alle imprese.

La Finsiel ha concluso l'esercizio con un utile netto di 18 miliardi, che consente la distribuzione di un dividendo di 8.500 lire per ogni azione ordinaria del valore di 100.000 lire.

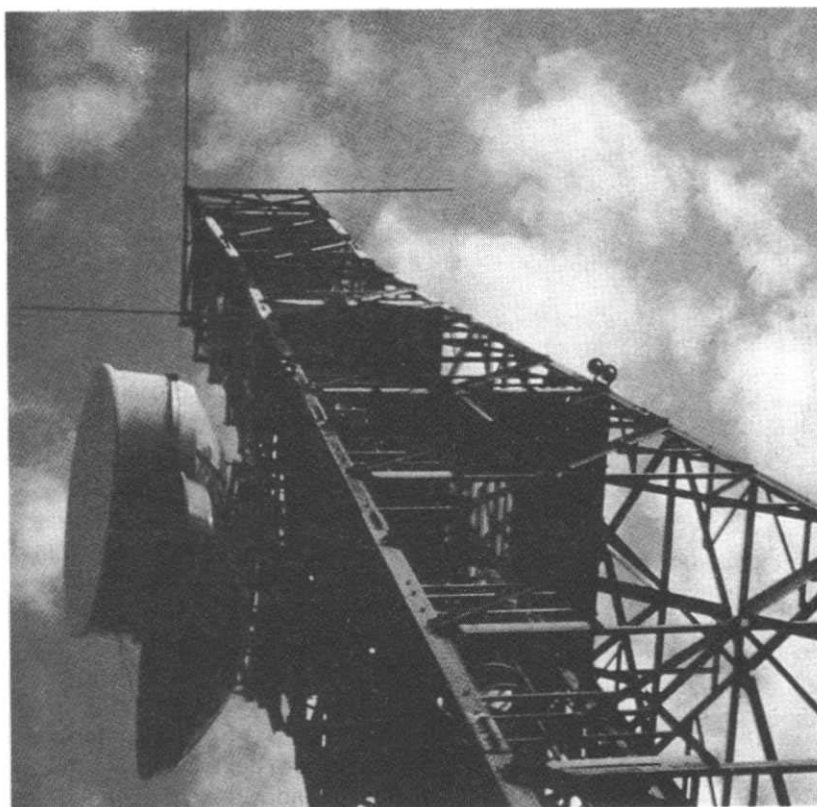
L'esercizio 1996 del settore manifatturiero è stato caratterizzato da numerose

operazioni di ristrutturazione societaria, tese a concentrare sulle attività di *core business* l'impegno delle Società della Italtel; in particolare, la fusione per incorporazione della Siemens Telecomunicazioni nella Italtel Sit ha rappresentato un capitolo fondamentale nel complesso processo di integrazione tra le due società, processo che è proseguito nel 1996 con l'integrazione operativa delle due realtà aziendali e che sta disegnando un nuovo soggetto destinato a collocarsi nel panorama mondiale tra i maggiori operatori dell'industria manifatturiera di telecomunicazioni.

Le linee strategiche evolutive di Italtel mirano ad una focalizzazione sul *core business* delle telecomunicazioni pubbliche e ad un considerevole

STET

Ponte radio della centrale di Olbia.



STET

sviluppo dei mercati internazionali, da perseguire sia consolidando presenze radicate (Argentina, Russia, Grecia, Cina), sia espandendosi in nuovi Paesi in cui sono state identificate concrete opportunità di crescita. Lo sviluppo dei mercati esteri sarà agevolato dalle sinergie realizzabili con la rete di vendita della Siemens, che consente alla Italtel un accesso in oltre 100 Paesi.

L'esercizio 1996 è stato positivo per Italtel ed ha visto la ripresa dello sviluppo sia all'estero - che ha fatto registrare un incremento del fatturato del 19,6% in termini omogenei - sia sul mercato domestico, in cui va in particolare segnalata, sia per i volumi consuntivati, ma soprattutto quale esempio della tensione innovativa della Società, la consistente fornitura di moduli DECT al gestore Telecom Italia, per la realizzazione della fase sperimentale del progetto Fido, che consente l'estensione mobile in ambito urbano della rete fissa. La Italtel ha concluso il 1996 con un risultato netto consolidato di 5,4 miliardi, in sostanziale miglioramento rispetto alla perdita di 73,7 miliardi del 1995. Nell'ambito del settore impiantistico, nel 1996 la Sirti ha operato in un mercato nazionale caratterizzato dal proseguimento del progetto Socrate di Telecom Italia e dalla perdurante stagnazione del progetto Alta Velocità delle Ferrovie dello Stato, mentre i mercati esteri, in attesa delle iniziative dei nuovi operatori, sono stati segnati dall'attitudine investitoria riflessiva dei gestori tradizionali. In un difficile contesto di riferimento la Sirti ha comunque conseguito dei risultati positivi, attrezzandosi per cogliere le

opportunità che scaturiranno nel medio termine dalla ripresa della domanda, che viene attesa soprattutto in relazione allo sviluppo dei servizi a larga banda e multimediali. La Società ha concluso l'esercizio 1996 con un utile netto consolidato di 158 miliardi, con una flessione di 56 miliardi rispetto all'anno precedente. La Sirti ha evidenziato un utile netto, su livelli comunque apprezzabili, di 147 miliardi (176 nell'esercizio precedente), che le ha consentito di proporre la distribuzione di un dividendo di 520 lire per azione, invariato rispetto all'esercizio precedente.

Per quanto concerne i servizi editoriali e per il mercato, le Società in esso operanti, attualmente scisse dal gruppo, hanno operato nel corso del 1996 in un contesto di mercato italiano della pubblicità su media "classici" caratterizzato da uno sviluppo superiore alla dinamica economica, con un incremento degli investimenti del 7,8%, e che ha raggiunto un giro d'affari di circa 9.200 miliardi.

Per quanto concerne la Divisione Seat, il suo mercato di riferimento ha iniziato a sperimentare, nel corso del 1996, un nuovo modello di struttura dell'offerta, dovuto all'ingresso dell'operatore Pagine Italia, società del gruppo Fininvest, che ha lanciato il prodotto Pagine Utili, entrato in diretta competizione con le Pagine Gialle.

A conferma della notorietà del marchio e della valenza commerciale acquisita dal prodotto sul mercato, l'attività di raccolta pubblicitaria su elenchi ha confermato gli elevati livelli raggiunti nel 1995, con un giro d'affari superiore ai 1.400