

nel 1995 2 corvette alla Marina Militare Malese, le ultime due corvette della fornitura sono state vendute nel febbraio 1996.

Per quanto riguarda l'arbitrato in corso presso la Camera di Commercio di Parigi si è ancora in attesa della designazione del Presidente del Collegio arbitrale, per la mancata costituzione del quale il magistrato delegato ha svolto interventi in sede di Consiglio di Amministrazione dell' IRI volto a conoscerne le ragioni.

La Corte di Cassazione (il 15.1.96) ha riconosciuto la competenza giurisdizionale del Tribunale di Genova: la Corte di Appello di Genova, con sentenza passata in giudicato, aveva dichiarato estinte le controgaranzie prestate dagli Istituti di credito italiani e la liberazione delle manleve.

Il Tribunale di Genova ha sancito, il 17.6.96, la risoluzione dei contratti "per impossibilità sopravvenuta attribuibile al committente iracheno" condannandolo al risarcimento dei danni.

Nell'ottobre 1992, l'Iraq aveva attivato un arbitrato presso la Camera di Commercio di Parigi chiedendo la risoluzione del contratto per inadempimento delle società fornitrici per fatto antecedente all'embargo, il rimborso dell'intera somma versata (931 milioni di dollari) con interessi e risarcimento danni.

Il Collegio arbitrale non è ancora costituito per mancanza del terzo arbitro.

DATI SEGNALETICI DI GRUPPO

FINCANTIERI (L. miliardi)	CONSOLIDATO	
	1996	1997

Valore della produzione "tipica"	3.515	3.956
Valore aggiunto	1.046	694
MOL	243	3
Risultato operativo	187	(14)
Oneri finanziari netti	73	2
Risultato ante comp. straord. e imposte	112	(12)
Risultato netto	50	11

Capitale investito netto	1.295	1.457
coperto con:		
Mezzi propri	957	949
Indebitamento finanziario netto	338	508

Cash-Flow	123	72
Investimenti	92	121
Occupazione al 31.12. (n. addetti)	11.650	9.491

I dati non comprendono la GMT S.P.A. poichè per accordi con il Gruppo Metra, la società non rientra nel perimetro di consolidamento del Gruppo Fincantieri.

5.3 Finmare

1. Mercato e contesto di riferimento

Il 1997 ha continuato a mostrare un trend positivo dell' economia mondiale nonostante le forti ripercussioni manifestate nei mercati a seguito della già accennata crisi asiatica.

Generalmente il contesto dei paesi ha fatto registrare una espansione, solo il Giappone tra quelli industrializzati è rimasto più colpito dalla crisi del sud-est asiatico ed ha consuntivato una prestazione non soddisfacente, influenzato anche dalle gravi difficoltà del sistema finanziario nazionale.

Il commercio mondiale ha registrato un incremento del 9,2 %, di circa tre punti percentuali superiori rispetto al 1996.

Tuttavia, per quanto riguarda le attività del Gruppo, si deve sottolineare che la crisi asiatica, che al momento non presenta segni di inversione di tendenza per il 1998, dove opera soprattutto il Lloyd Triestino, ha determinato nel secondo semestre del 1997, una drastica caduta delle importazioni dall' Europa e dagli Stati Uniti. Mentre un modesto incremento hanno registrato le esportazioni americane verso l' Europa, relazione di traffico servita dall' Italia di Navigazione.

Si è registrata anche una contrazione del livello dei noli con riduzioni fino al 20%, soprattutto a causa delle politiche commerciali degli operatori volte non solo ad acquisire e conservare le quote di mercato anche a scapito della redditività, ma alla razionalizzazione dei costi operativi.

Il 1997 ha visto infatti, proseguire il processo di concentrazione del comparto internazionale con alleanze e fusioni, tra tutte si ricorda la New World Alliance, avvenuta i primi mesi del 1998, che sostituisce la Global Alliance. Ricordiamo che attualmente la scena mondiale è dominata da tre grandi alleanze che coprono un' offerta del 70% con la previsione che si arrivi all' 85-90% nei prossimi anni.

Pertanto, pur in un contesto economico generale e nazionale di ripresa, anche l'esercizio in esame è stato condizionato dalle incertezze riguardanti i comparti di linea e di cabotaggio, in attesa rispettivamente dello sviluppo della procedura di privatizzazione il primo (solo in dicembre il CIPE ha approvato il Piano di riordino) e del nuovo assetto il secondo, che hanno impedito o quanto

meno condizionato le azioni delle società stesse. Ricordiamo che il 1999 vedrà la completa liberalizzazione del settore cabotaggio, che determinerà un difficile scenario competitivo.

In tale contesto il Lloyd ha accusato, specialmente negli ultimi mesi del 1997, una sensibile contrazione dei volumi trasportati correlata agli effetti negativi della surrichiamata crisi asiatica che ha comportato anche una considerevole modifica delle dinamiche di traffico. Ciò si è tradotto in una perdita di esercizio per tale società che ha chiuso il bilancio 1997 con -45,5 mldi. Tale trend negativo non sembra migliorabile nel 1998.

Al contrario le società cabotiere convenzionate e l'Almare hanno consuntivato un utile d'esercizio più elevato rispetto alle stime. Tuttavia i negativi esiti gestionali della Linea hanno inciso pesantemente sulle risultanze del Gruppo che presenta una perdita di esercizio consolidata di 74,6 mldi rispetto ad un utile di 12,8 mldi del 1996.

Ricordiamo che la Commissione UE nel maggio 1998 ha emanato le nuove " Linee guida sugli aiuti di Stato" nel settore del trasporto marittimo (Comunicazione 97/C 205/05). Tale documento ammette forme di aiuto a sostegno degli shipping degli Stati membri, ma si basano sostanzialmente sulla possibilità di riduzione dei sistemi di tassazione e di oneri sociali fino ad una "opzione zero".

2. Strategie e Struttura Operativa e Societaria

Gli aspetti che hanno caratterizzato maggiormente l'esercizio sono riconducibili sostanzialmente al comparto Linea.

La Finmare, infatti, ha continuato nella sua opera di dismissioni anche nel 1997 portando a compimento l' iter necessario alla privatizzazione del Lloyd Triestino e dell' Italia di Navigazione, in particolare la selezione e nomina dell'advisor (individuato in Citybank) e del valutatore (Coopers & Librand Corporate Finance).

Per il Gruppo, infatti, l' esercizio è stato caratterizzato dagli sviluppi del Piano di riordino predisposto dal Ministero dei Trasporti, il cui iter di approvazione, dopo il parere da parte delle Commissioni Parlamentari competenti, non aveva inizialmente ottenuto l'approvazione del CIPE, avvenuta poi nel mese di settembre limitatamente al settore della Linea. Con l' emanazione del relativo decreto la Finmare ha potuto perfezionare, nel mese

di dicembre, l'operazione di aumento di capitale per l'importo complessivo di 73,4 mldi (48,9 mldi per Lloyd e 24,5 mldi per l'Italia).

Nel mese di luglio 1997 si è conclusa positivamente anche la procedura di infrazione aperta, a metà del 1994, dall'Unione Europea nei confronti del Governo Italiano in merito alla ricapitalizzazione, ex lege n. 204/1995, delle due società di Linea finalizzata alla loro privatizzazione. Tale decisione nello stabilire che questo intervento non costituiva "aiuto di Stato" ha però fissato vincoli e condizioni all'inizio della procedura (ottobre 1997) ed al suo completamento (marzo 1998). L'operazione di ricapitalizzazione per gli importi suddetti, è stata perfezionata nel mese di dicembre.

I criteri e le modalità della privatizzazione delle due società sono stati definiti con D.P.C.M. del 4.12.1997 mediante trattativa diretta, ritenendosi altresì non opportuno inserire negli statuti delle Società stesse le clausole relative ai poteri speciali di cui all'art. 2 della L. 474/1994, mentre il 30 dicembre avveniva la pubblicazione - sulla stampa quotidiana italiana ed estera - del bando di gara per la presentazione delle offerte.

Il processo di privatizzazione è proseguito nel 1998 e nell'aprile sono state presentate 5 offerte di acquisto dell'intero capitale sociale delle società oggetto di cessione, di cui 3 relative al Lloyd Triestino e 2 ad Italia Navigazione, formulate da quattro qualificati acquirenti: Mediterranea Shipping Company (MSC) ed Evergreen per Lloyd Triestino, d'Amico navigazione per Italia Navigazione e Compagnie Generale Marittime (CGM) per tutte e due le società.

Il 31 luglio 1998 è stata perfezionata la cessione del Lloyd Triestino alla società Balsam Estate BV (Gruppo Evergreen), il 13 agosto 1998 è stato stipulato con d'Amico International (gruppo d'Amico) il contratto di compravendita relativo all'Italia di Navigazione. I prezzi di cessione sono stati stabiliti provvisoriamente per il Lloyd in 63 miliardi e per l'Italia in 18,5 miliardi sulla base delle situazioni patrimoniali, ma è stato previsto un successivo congruaglio per tenere conto delle perdite delle due società sino al momento del trasferimento dei pacchetti azionari⁴¹.

⁴¹ Il prezzo di cessione, 63 miliardi del Lloyd Triestino, era stato definito tenendo conto fra l'altro di positivi riflessi che sarebbero derivati al Lloyd dalla vendita delle due unità navali: Nuova Mediterranea e Nuova Nipponica. In sede contrattuale era stato, infatti, previsto che in caso di perfezionamento del MOA con l'armatore acquirente (Red River/Van Ommeren), Balsam avrebbe riconosciuto a Finmare l'importo di 5 miliardi; nell'ipotesi invece di esito

Ricordiamo che nell' Assemblea straordinaria del 27 aprile 1998 il Lloyd Triestino ha deliberato la copertura della perdita dell'esercizio 1997 e di quella registrata sino al 28 febbraio 1998 riducendo il capitale sociale a f.mldi 42.

Per quanto riguarda gli altri due comparti, per le società cabotiere la Finmare nel corso del 1997 ha elaborato un documento programmatico di supporto al Piano governativo sul comparto stesso, attualmente all' esame delle autorità competenti; mentre i trasporti di massa hanno visto la cessione delle petroliere Corus ed Eurus di proprietà delle omonime società estere che, insieme alla sub holding lussemburghese Alsea, sono state poste in liquidazione con procedura che si è conclusa negli ultimi mesi dell'anno.

Sempre nel mese di dicembre 1997 è stato approvato il decreto legge sulla costituzione del c.d. "registro bis" (D.L. 457/97) che ha esteso anche al 1997 i contributi di cui alla legge 647/96, i cui benefici (in termini di sgravi di imposta sul reddito del personale marittimo) si sono riflessi sugli esiti delle società di Linea e di Almare.

Nello scorso settembre è stata pubblicata nella G.U. la delibera CIPE per il riordino della Finmare e la creazione del polo pubblico di cabotaggio. Il nuovo polo, che dovrebbe nascere entro 6 mesi dal decreto di approvazione dei Ministri competenti, quindi presumibilmente entro il primo semestre del 1999, dovrebbe portare alla concentrazione ed alla successiva privatizzazione della Finmare ed al passaggio del personale alla nuova società nella quale confluiranno le società regionali e dove dovrebbe confluire anche la flotta gestita dalle Ferrovie.

Per la compagnia Almare è previsto che Finmare proceda in autonomia alla relativa dismissione.

Nascerà quindi la c.d. SuperTirrenia che presenterà una struttura centrale di gruppo e sarà articolata in tre divisioni: media-lunga percorrenza, trasporto regionale e logistica merci. Quest'ultima attività sarà gestita da una società ad hoc al fine di coinvolgere altri partecipanti ed operare in regime di concorrenza.

sfavorevole, Finmare avrebbe sopportato un onere di 24 miliardi, quale importo da riconoscere all'acquirente Balsam.

Il 2 novembre 1998, Finmare è stata informata dell'esito negativo delle cessione, il che comporta un impatto negativo di 24 miliardi per Finmare.

La vendita delle navi non si è realizzata perchè, destinate al noleggio alle Military Sealift Command degli Stati Uniti, non sono state ritenute adeguate all'utilizzo previsto.

3. Evoluzione dei principali dati segnaletici

La situazione internazionale, ampiamente descritta nei paragrafi precedenti, ha influito sulle risultanze del Gruppo che presenta, infatti, un risultato d'esercizio di -74,6 mldi contro l'utile di 12,8 mldi del 1996.

Dal lato patrimoniale l'indebitamento finanziario netto ammonta a 1748 mldi (1696 nel 1996) mentre il rapporto debt/equity, pari a 8, registra un ulteriore sensibile deterioramento (nel 1996 era 5,8).

Il valore della produzione consolidata si attesta su livelli superiori a quelli del 1996, + 6,4 % essenzialmente per la più sostenuta attività svolta dalle società di Linea e al maggior valore di cambio del dollaro, cui si sono contrapposte le citate negative dinamiche dei noli.

In tale contesto il margine operativo lordo risulta inferiore a quello del precedente esercizio : 157 mldi contro i 266 del 1996, determinato da una parte dall'aumento dei costi per consumi e servizi esterni e dall'altro per la menzionata contrazione del livello dei noli.

In flessione anche il risultato operativo (- 64 miliardi rispetto i + 50 del 1996) in presenza di ammortamenti leggermente più contenuti e di minori proventi diversi consuntivati che nel 1996.

Il bilancio consolidato del Gruppo chiude pertanto con una perdita di circa 75 miliardi, mentre nel 1996 presentava un utile di circa 13 mldi, relativa agli esiti gestionali negativi del comparto linea.

Sotto il profilo patrimoniale il capitale investito netto risulta sostanzialmente uguale al dato del 1996: 1967 mldi contro 1989.

Il patrimonio netto ammonta a 219 mldi con una incidenza sul capitale investito che passa dal 14,7 % all'11,1%.

Per quel che riguarda gli investimenti in navi, anche nel 1997 si è proseguito nel programma di ammodernamento del naviglio delle società cabotiere, si segnala che la Tirrenia ha effettuato due nuovi ordini di traghetti veloci per il 1998.

A fine 1997 la flotta di gruppo battente bandiera nazionale ammontava a 105 unità.

Per quanto riguarda il personale si segnala che vi è stato un incremento di 102 unità, riconducibile al più elevato personale navigante (+ 211 addetti tra Turno Particolare e Generale) cui si sono contrapposte uscite e pensionamenti per 109 addetti.

DATI SEGNALETICI DI GRUPPO

FINMARE (L. miliardi)	CONSOLIDATO	
	1996	1997

Valore della produzione "tipica"	2.074	2.206
Valore aggiunto	695	609
MOL	266	157
Risultato operativo	50	(64)
Oneri finanziari netti	45	20
Risultato ante comp. straord. e imposte	5	(83)
Risultato netto	13	(75)

Capitale investito netto	1.989	1.967
coperto con:		
Mezzi propri	293	219
Indebitamento finanziario netto	1.696	1.748

Cash-Flow	204	111
Investimenti	139	354
Occupazione al 31.12. (n. addetti)	5.580	5.682

5.4 Finmeccanica

Per la Finmeccanica S.p.a. l'esercizio 1997 si è chiuso con un risultato negativo di 2.194 miliardi, con oneri non ricorrenti quantificabili in 1.568 miliardi.

Per quanto riguarda poi l'andamento del gruppo nel suo complesso si è riscontrata una diminuzione significativa di nuovi ordini rispetto al 1996 (da 14.200 miliardi a 12.500 miliardi).

Il risultato operativo consolidato è negativo (-23 miliardi) in peggioramento rispetto all'esercizio precedente (+669 miliardi) anche per il venir meno dell'assorbimento del fondo Efim (323 miliardi nel 1996).

Gli oneri finanziari netti risultano cresciuti rispetto al 1996 (da 494 miliardi a 582 miliardi) per effetto dell'incremento dell'indebitamento: solo in parte compensato dalla diminuzione dei tassi di interesse.

Pertanto, il risultato netto dell'esercizio 1997 presenta un deficit di 2.350 miliardi (-540 miliardi nel 1996) ascrivibile per 1.629 miliardi agli oneri non ricorrenti (576 miliardi nel 1996) e per il residuo alle negative risultanze della gestione (-721 miliardi).

Il capitale investito risulta di 9.456 miliardi (di poco variato rispetto al 1996: 9.561 miliardi).

Il patrimonio netto risulta diminuito da 4.448 miliardi di fine 1996 a 2.212 miliardi di fine 1997 per effetto della perdita di esercizio che, però, è sostanzialmente conseguente alla neutralizzazione della posizione attiva verso l'Efim in attesa della transazione presso il Ministero del Tesoro⁴², nonché dall'acquisizione del gruppo Breda Costruzioni Ferroviarie.

⁴² Nel dicembre '97 è stato formalizzato tra le parti un documento di intenti per risolvere in via transattiva il contenzioso sul trasferimento delle aziende Difesa da parte dell'Efim.

Tali intese comporterebbero per Finmeccanica un onere economico di circa 800 mldi, cifra che potrebbe subire una riduzione a seguito di accordi da raggiungere con il Ministero del Tesoro.

Tali accordi hanno ad oggetto:

- la valutazione delle Società Armamenti e Aerospazio per la quale la Finmeccanica chiede 175 mldi;
- la quantificazione degli eventuali indennizzi per mancata o ritardata assegnazione di commesse.

Il bilancio Finmeccanica presenta specifici accantonamenti per un importo di 930 mldi circa.

Nel giugno 1998 l'accordo transattivo è stato formulato in modo puntuale, anche se soggetto ad alcune condizioni sospensive che attualmente non si sono ancora realizzate.

Per quanto riguarda le società escluse dal consolidamento - Ansaldo industria, SMA Segnalamento Marittimo ed Aereo, SIAI Marchetti - risultano debiti finanziari verso le società del Gruppo per 526 miliardi e crediti finanziari netti verso terzi per 101 miliardi.

Gli investimenti in impianti nel 1997 sono stati di 320 miliardi (395 nel 1996), le spese di Ricerca e Sviluppo di 1.426 miliardi (1.297 nel 1996).

L'organico iscritto a fine 1997 è di 61.240 (60.012 addetti nel 1996).

In tale contesto è stato definito a fine anno un piano di riassetto con interventi di natura strategica, industriale e finanziaria secondo le seguenti linee prioritarie:

- riagggregazione in società operative delle attività, secondo logiche industriali omogenee e coerenti con le opzioni strategiche di sviluppo, mantenendo in capo a Finmeccanica le funzioni proprie di Finanziaria Capogruppo;
- rafforzamento competitivo nelle aree prioritarie di attività attraverso un ulteriore processo di concentrazione dei business e di razionalizzazione del capitale investito;
- conseguente individuazione delle più opportune alleanze in grado di assicurare la migliore valorizzazione delle aziende e dei loro marchi in settori strategici per l'economia nazionale.

In tale ambito è stato approvato un aumento di capitale della Finmeccanica S.p.a. da 1.574 miliardi a 3.541 miliardi e l'azionista IRI ha assunto l'impegno di sottoscrivere la quota di aumento di capitale di propria competenza, ed è stata decisa la cessione di attività, partecipazioni e immobili per circa 3.000 miliardi, fra cui emerge la dismissione del comparto Elsig. Si è altresì definita la struttura organizzativa del gruppo, anche tenuto conto della prevista societizzazione delle attività gestite direttamente da Finmeccanica con la trasformazione della Finmeccanica S.p.a. da società operativa a holding industriale.

Si è individuato nell'avvio delle opportune joint venture/alleanze internazionali, uno degli elementi portanti del piano di rilancio. In particolare per i settori Ansaldo, per i quali è stato previsto un difficile processo di risanamento per portarli ai prossimi appuntamenti internazionali in condizioni più forti, sono stati avviati contatti con operatori internazionali che hanno manifestato interesse ad una collaborazione nelle aree di attività. Per quanto riguarda il settore Difesa, le attività di studio e di valutazione sono state portate avanti con The General Electric Company p.l.c. a seguito dell'intesa

preliminare raggiunta nel luglio 1997 per la ricerca di un'ampia collaborazione strategica⁴³. Anche nei settori dello Spazio e degli Elicotteri si sono avuti contatti con vari operatori internazionali per verificare le opportunità derivanti da un'integrazione strutturale delle rispettive attività nello specifico comparto.

Nell'Aeronautica, infine, l'obiettivo è stato quello di partecipare al consolidamento dell'industria aeronautica europea nell'ambito di Airbus (tendente a trasformarsi da consorzio in impresa sovranazionale).

Tra i principali eventi dell'esercizio si segnalano:

- la cessione nel mese di gennaio della Opti.me.s. alla Mac Records di Novara;
- l'acquisizione in gennaio dalla Liquidazione Efim della Breda Costruzioni Ferroviarie e delle altre società del comparto ferroviario, cui è seguita nel mese di luglio, quella delle attività della "Breda Fucine Meridionali S.p.a.";
- la formalizzazione in gennaio della cessione a Fiat Avio della quota di maggioranza di Alfa Romeo Avio detenuta da Finmeccanica;
- il raggiungimento dell'intesa preliminare con The General Electric Company per un'ampia collaborazione strategica nel settore della Difesa;
- la cessione in settembre ad un gruppo di primari investitori finanziari, guidato da IMI, di una quota pari al 35% di Elsacom N.V., la società di servizi satellitari di telecomunicazioni del Gruppo;
- la prosecuzione dei contatti con la liquidazione Efim finalizzati alla ricerca di un accordo transattivo a definizione dei contenziosi in essere relativi alle società operanti nel comparto Difesa⁴⁴. A fronte dei rischi connessi sono stati vincolati appositi fondi in bilancio.

Con riferimento ai principali settori di attività si osserva in sintesi:

il settore dell'Aeronautica, dopo la crisi degli ultimi anni, ha mostrato nel corso del 1997 una ripresa degli ordini nell'aeronautica civile.

Nel settore si sta verificando un processo di concentrazione dell'offerta.

Nel 1997 i ricavi sono risultati pari a 2.299 miliardi (+17% rispetto al 1996) e il risultato operativo è stato di 165 miliardi (91 miliardi nel 1996).

⁴³ Si tratta di un risultato importante, uno dei primissimi passi per la costituzione di accordi e alleanze a livello europeo volti a costituire quell'industria europea della difesa capace di competere a livello mondiale, e sulla cui necessità si trova largo accordo negli ambienti industriali e governativi europei. A tal fine, dopo la firma del MOU, avvenuta il 4.3.1997, Finmeccanica ha recentemente costituito la ALENIA System S.p.A. cui sono state apportate le attività italiane oggetto dell'accordo.

⁴⁴ Cfr. nota precedente.

Nel settore elicotteristico la domanda è apparsa in leggera crescita. Anche in questo settore per essere competitivi è necessaria la collaborazione fra gli operatori europei.

Il risultato operativo (58 miliardi) è sostanzialmente in linea con quello del 1996.

Nel settore dello Spazio si riscontra una ripresa di grossi progetti e delle opportunità date dallo sviluppo delle applicazioni commerciali: telecomunicazioni e applicazioni multimediali.

Il risultato operativo è stato di 69 miliardi (53 nel 1996).

Nel comparto Difesa si è verificato un leggero segno di ripresa.

Di fronte alla concentrazione negli Stati Uniti, la Finmeccanica ha avviato progetti di alleanza internazionale nella "Difesa" negoziando accordi con il gruppo inglese GEC per la costituzione di joint ventures nel settore.

Il mercato dell'Energia ed in particolare della Power Generation, ha mostrato nel 1997 una significativa flessione sia nei volumi dei nuovi ordini, sia a livello dei prezzi, unitamente all'incertezza che si è diffusa nell'area del Far East, a seguito della crisi finanziaria che ha colpito le economie emergenti negli ultimi mesi del 1997. Questa complessa situazione di mercato, che ha visto inoltre un ulteriore ridimensionamento degli investimenti Enel e l'inasprimento della concorrenza, ha contribuito a determinare le forti difficoltà commerciali che si sono manifestate, con un livello di nuovi ordini acquisiti insufficiente a garantire adeguati livelli di attività e decisamente inferiore a quello degli anni precedenti.

L'attività commerciale ha registrato infatti nel 1997 nuovi ordini per 1.354 miliardi con un deciso calo rispetto al 1996 ed il portafoglio ordini, al netto dei lavori in corso, si è ridotto a circa 4.000 miliardi, comprensivi di circa 1.500 miliardi di ordini attualmente sospesi o congelati. I ricavi sono diminuiti a 3.015 miliardi e il risultato operativo è particolarmente negativo (-168 miliardi) anche in conseguenza dell'insufficiente carico di lavoro. Il capitale investito è aumentato a 810 miliardi (723 miliardi nel 1996 in termini di omogenei), pur avendo risentito di svalutazioni operate in seguito all'accertamento di oneri non ricorrenti emersi nel corso dell'esercizio.

Secondo un piano di risanamento, è stato nel settembre 1998 definito l'accordo sindacale per la gestione degli esuberi (1.800 addetti circa) ed effettuato il previsto intervento sul capitale per 850 miliardi.

Il mercato dei **Trasporti ferroviari**, analogamente agli anni passati, presenta un andamento moderatamente crescente, specie nei settori dei sistemi di trasporto urbani e suburbani e del segnalamento, ma sempre vincolato alle disponibilità finanziarie della committenza pubblica; dal lato dell'offerta si assiste ad una progressiva concentrazione anche per contrastare la tendenza alla diminuzione dei prezzi dei prodotti.

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

Il comparto dell'Automazione Industriale Ansaldo è stato interessato nel 1997 da un processo di ristrutturazione societaria volto alla valorizzazione di singoli business anche attraverso la messa in liquidazione della società Ansaldo Industria cui è stata affidata la gestione stralcio delle vecchie commesse in chiusura.

L'Automazione servizi fa riferimento ad attività con elevato livello tecnologico delle soluzioni proposte e alla domanda di servizi altamente innovativi.

L'Automazione dei processi ha mostrato una modesta tendenza di crescita anche per recenti vicende dei mercati asiatici.

Si sono dovute operare delle svalutazioni (per circa 67 miliardi) principalmente su tecnologie (Bailey e Hartmann & Braun) e software capitalizzato resi obsoleti con il nuovo Sistema di nuova generazione Symphony.

* * * *

Nel termine fissato del 25 giugno 1998, sono pervenute 21 "manifestazioni di interesse" all'acquisto della totalità del capitale di EBPA e quindi della quota (61 %) detenuta da Finmeccanica.

Dopo le offerte preliminari di 7 soggetti (10.8.98), a seguito di un'analisi condotta dal Supervisory Board di EBPA (responsabile dell'operazione), con l'ausilio di Merrill Lynch, sono state ammesse alla fase successiva 4 istituzioni.

In data 14 ottobre 1998, a conclusione della procedura, il Board di EBPA ha accettato l'offerta presentata da ABB Asea Brown Boveri Ltd, detta offerta prevede l'impegno ad effettuare, entro 5 giorni lavorativi, un'OPA sulla

totalità del capitale EBPA ad un prezzo unitario di 39,3 dollari per le 29,2 milioni di azioni ordinarie e di 61,2 dollari per le 5,7 milioni di obbligazioni convertibili in circolazione.

L'offerta ABB è esclusivamente subordinata ad alcune condizioni sospensive⁴⁵ e il contratto di cessione, perciò non prevede il rilascio di nessuna garanzia da parte di Finmeccanica, ma soltanto l'impegno della stessa a cedere nell'ambito dell'OPA l'intera propria partecipazione in EBPA.⁴⁶

Nella seduta del 14 ottobre 1998, il Consiglio di amministrazione di Finmeccanica ha accolto la proposta; cosicchè Finmeccanica si è impegnata a cedere, nell'ambito dell'OPA, la totalità dei titoli in portafoglio.

L'operazione comporterà per la Finmeccanica un beneficio finanziario complessivo di 2.300 miliardi e una plusvalenza dell'ordine di 600 miliardi a livello di capogruppo.

⁴⁵ Le condizioni sospensive riguardano, fra l'altro, le autorizzazioni da parte delle Autorità Antitrust americane e europee, il raggiungimento di una quota di adesione all'OPA non inferiore al 75% del capitale EBPA, l'assenza di modifiche sostanziali nel valore economico della società (c.d. material adverse change).

⁴⁶ L'acquirente si è impegnato alla salvaguardia dell'occupazione (l'occupazione italiana è di circa 900 unità) ed all'ottimizzazione industriale delle attività italiane di EBPA.

DATI SEGNALETICI DI GRUPPO

FINMECCANICA (L. miliardi)	CONSOLIDATO	
	1996	1997

Valore della produzione "tipica"	14.445	15.550
Valore aggiunto	5.521	5.938
MOL	954	759
Risultato operativo	669	(23)
Oneri finanziari netti	494	582
Risultato ante comp. straord. e imposte	114	(721)
Risultato netto	(540)	(2.350)

Capitale investito netto	9.561	9.456
coperto con:		
Mezzi propri	4.448	2.211
Indebitamento finanziario netto	5.113	7.245

Cash-Flow	743	(12)
Investimenti	393	320
Occupazione al 31.12. (n. addetti)	60.012	61.240

5.5 FINTECNA

Nel 1997 si è verificata una rilevante modifica della struttura societaria del gruppo, con l'attuazione del programma di riassetto e collocamento delle partecipazioni societarie.

La più importante operazione, anche sotto il profilo dimensionale, è rappresentata dalla scissione del ramo autostradale (atto del 4 aprile 1997) trasferito da Fintecna direttamente in capo all'IRI.⁴⁷

Le altre principali operazioni di privatizzazione realizzate nel corso del 1997 sono quelle relative alla cessione (3 marzo 1997) del 46% di Condotte a Ferrocemento e del 49% di Italstrade ad Astaldi che, in base ai contratti siglati, sono già subentrati nella responsabilità gestionale, delle suddette aziende di cui Fintecna trasferirà le residue quote ai nuovi soci.⁴⁸

Altre operazioni di dismissione hanno riguardato la cessione del 66% della Nuova Portello S.r.l. - in cui per scissione da Sistemi Urbani (11.4.1997) erano confluite le aree di Portello (Milano) - trasferita alla Cristallo S.p.A. del Gruppo Finiper, l'alienazione del palazzo Torre Velasca di Milano di proprietà della Isasti (100% Sistemi Urbani) e l'avvio della procedura di vendita dei terreni relativi al cosiddetto "Ovulo di Casoria" della Sotea (anch'essa 100% Sistemi Urbani).

Va inoltre segnalato il collocamento sul mercato di una prima tranche, pari al 45%, delle azioni di Aeroporti di Roma (giugno 1997), partecipata attraverso la Aeroporti di Roma Holding nella quale la Fintecna possiede una quota del 48,34% e l'acquisizione da Italstrade della controllata ITLE (Italstrade Lavori Europa), nella quale sono state allocate le attività non rientranti nelle operazioni di privatizzazione di Italstrade e Condotte.

Infine nel corso del 1997 sono state acquisite da Servizi Tecnici le partecipazioni detenute nella Servizi Territoriali, Italsocotec e Iter al fine di favorirne la dismissione, e sono state avviate le procedure per la cessione di Ponteggi Dalmine, Servizi Territoriali, Sovigest, Italinpa e Coinfra.

⁴⁷ Più precisamente il ramo di azienda trasferito è costituito dalla totale partecipazione in Autostrade S.p.a. (66,20% del capitale sociale), da altre partecipazioni minori e dai crediti e debiti finanziari.

⁴⁸ Si prevede l'esercizio anticipato delle opzioni di put da parte di Fintecna su Condotte e Italstrade per trasferire definitivamente i pacchetti azionari residui delle due aziende (Condotte e Italstrade) ai nuovi soci Ferrocemento ed Astaldi: contrattualmente l'esercizio delle opzioni è fissato a partire dall'1.1.1999 per condotte e dal 2.1.2000 per Italstrade.