

europei risulta un percorso obbligato per la salvaguardia di posizioni competitive in grado di fronteggiare la concorrenza statunitense.

In termini commerciali nel 1997 sono stati acquisiti nuovi ordini per 638 miliardi (821 miliardi nel 1996) ed il portafoglio ordini, al netto dei lavori in corso, risulta a fine anno pari a 3.672 miliardi. I ricavi sono risultati pari a 1.017 miliardi (879 miliardi nel 1996), mentre il risultato operativo (58 miliardi) è sostanzialmente in linea con quello del precedente esercizio. L'aumento dei volumi di produzione, dovuto in parte al lancio di nuovi modelli, ha contribuito alla crescita del capitale investito, che passa dai 379 miliardi del 1996 ai 423 miliardi del 1997.

- Per quanto riguarda lo Spazio, la ripresa di alcuni grossi progetti da parte delle Agenzie spaziali affianca le opportunità che emergono con lo sviluppo delle applicazioni commerciali, oltre che nel settore delle telecomunicazioni anche in quello più innovativo delle applicazioni multimediali. In termini commerciali nel 1997 sono stati acquisiti nuovi ordini per 811 miliardi, contro i 1.743 miliardi del '96, anno in cui si era registrato un picco legato essenzialmente agli ordini Sicral e Columbus, pari da soli a oltre 850 miliardi. Il portafoglio ordini al netto dei lavori in corso a fine '97 risulta pari a oltre 1.500 miliardi. I ricavi, pari a 998 miliardi nel '97, hanno registrato un aumento del 12%, mentre il risultato operativo è stato pari a 69 miliardi (contro i 53 miliardi del '96); il capitale investito rimane sostanzialmente stabile a 270 miliardi.

- Il comparto della Difesa opera in un mercato stabile in termini di domanda, con qualche leggero accenno di ripresa, dopo le pesanti riduzioni registrate negli anni Novanta. A fronte del processo di concentrazione dell'offerta negli Stati Uniti, conseguente alla contrazione del mercato, l'industria europea, nella consapevolezza della inevitabilità dell'integrazione, sta ancora cercando di trovare un percorso che componga i vari interessi nazionali.

In tale contesto FINMECCANICA sta svolgendo un ruolo attivo nello sviluppo della politica delle alleanze a livello europeo, con i citati accordi in corso di definizione con il gruppo inglese GEC per la costituzione di *joint-ventures* nel settore.

In termini commerciali sono stati acquisiti nuovi ordini per 2.080 miliardi (contro i 2.019 miliardi del 1996) ed il portafoglio ordini al netto dei lavori in corso a fine 1997 è pari a 4.794 miliardi. I ricavi consuntivati nel 1997 sono stati di 2.351 miliardi, mentre il risultato operativo raggiunge i 118 miliardi (100 miliardi nel 1996). Il capitale investito netto ha registrato una notevole contrazione, passando dai 2.433 miliardi del 1996 ai 2.180 miliardi del 1997, cui hanno concorso le svalutazioni operate in seguito all'accertamento di oneri non ricorrenti emersi nel corso dell'anno.

- 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 omogenei), pur avendo risentito di svalutazioni operate in seguito all'accertamento di oneri non ricorrenti emersi nel corso dell'esercizio.

- 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. L'attività commerciale ha registrato nel 1997 un significativo incremento delle acquisizioni (1.980 miliardi contro 1.589 miliardi nel 1996 comprensivi del gruppo Breda Costruzioni); il portafoglio ordini al netto dei lavori in corso passa da 5.232 miliardi a 6.023 miliardi a fine 1997. I ricavi, pari a 1.983 miliardi, sono aumentati del 10% in termini omogenei ed il risultato operativo pari a 40 miliardi migliora rispetto al 1996 (- 15 miliardi). Il capitale investito si è attestato a fine 1997 a 1.009 miliardi rispetto agli 842 miliardi di fine 1996 e l'aumento è da ricondurre essenzialmente ai nuovi investimenti ed alla crescita del capitale di funzionamento per i più elevati volumi produttivi e le più restrittive condizioni contrattuali imposte dalla committenza.

- Nel corso del 1997 il comparto dell'Automazione industriale Ansaldo è stato interessato da un processo di ristrutturazione societaria volto alla valorizzazione dei singoli business che ha comportato, fra l'altro, la messa in liquidazione della Società Ansaldo Industria cui è stata affidata la gestione a stralcio delle vecchie commesse in chiusura. Gli ordini acquisiti ed il portafoglio ordini al netto dei lavori in corso rispettivamente pari a 718 miliardi e 600 miliardi circa presentano una lieve flessione

rispetto all'anno precedente. I ricavi si sono ridotti a 661 miliardi anche per la cessione del ramo di attività Drilling ed il risultato operativo è stato pari a 8 miliardi. Il capitale investito netto ha registrato un incremento di 135 miliardi (da 253 miliardi a 388 miliardi) da collegare anche a slittamenti di incassi su commesse estere.

- La presenza del Gruppo nell'Automazione servizi, in particolare nella realizzazione e gestione di sistemi informatici e di telecomunicazione e nell'automazione postale, fa riferimento ad un vasto insieme di attività con prospettive di sviluppo connesse all'elevato livello tecnologico delle soluzioni proposte e alla crescita della domanda per servizi altamente innovativi. L'attività commerciale ha registrato nuovi ordini per 636 miliardi, rispetto ai 610 miliardi del 1996, relativi per il 54% al comparto postale e per il 46% a quello dell'informatica. Il portafoglio ordini al netto dei lavori in corso a fine 1997 si è ridotto a 216 miliardi (241 miliardi nel 1996), anche a seguito al contrarsi della durata media dei contratti aziendali. I ricavi hanno raggiunto i 650 miliardi (587 miliardi nel 1996), il risultato operativo risulta pari a 39 miliardi (47 miliardi nel 1996), mentre il capitale investito netto si attesta a 396 miliardi.

- L'Automazione dei processi ha mostrato una modesta tendenza di crescita accompagnata dalle recenti vicende dell'area asiatica, che rendono incerto lo sviluppo di quel mercato accreditato di tassi di crescita più elevati. L'attività commerciale ha registrato nel 1997 nuovi ordini per 2.614 miliardi, volume analogo a quello dell'anno precedente, anche se la composizione geografica risente dell'indebolimento di alcuni importanti mercati quali Germania e Francia e di una ripresa del Nord America. Il portafoglio ordini a fine 1997 risulta pari a 1.309 miliardi. I ricavi sono stati di 2.662 miliardi, sostanzialmente in linea con l'esercizio 1996, mentre il risultato operativo si è ridotto a 81 miliardi (141 miliardi nel 1996). Il capitale investito è risultato pari a 1.933 miliardi ed è in crescita rispetto al 1996 (1.881 miliardi) in particolare per l'andamento del cambio lira/dollaro, nonostante le svalutazioni per circa 67 miliardi, operate principalmente su tecnologie (Bailey e Hartmann & Braun) e software capitalizzato resi obsoleti a seguito della migrazione verso il sistema di nuova generazione Symphony.

ANDAMENTI SETTORIALI

FINTECNA

FINTECNA	Consolidato	
	1996	1997
	(miliardi di lire)	
Valore della produzione "tipica"	4.851	564
Valore aggiunto	2.939	42
MOL	1.749	- 48
Risultato operativo	845	- 124
Oneri finanziari netti	458	- 124
Risultato ante comp. straord. e imposte	330	- 69
Risultato netto	98	- 60
Capitale investito netto	8.598	710
Coperto con:		
- Mezzi propri	3.462	395
- Indebitamento finanziario netto	5.172	315
Cash-Flow	832	3
Investimenti	551	38
Occupazione al 31.12 (n. addetti)	15.850	1.119

La realizzazione di alcune importanti operazioni condotte dalla FINTECNA nell'ambito del programma di riassetto e collocamento delle proprie partecipate, ha comportato nel 1997 un consistente mutamento della struttura societaria del Gruppo. Tra tutte le operazioni eseguite va in primo luogo segnalata, anche in termini di impatto dimensionale, la scissione del ramo Autostrade (atto del 24.4.1997) trasferito da FINTECNA direttamente in capo all'azionista IRI, in vista della futura privatizzazione di AUTOSTRADe e delle sue controllate. Tale operazione di scissione ha infatti fortemente ridimensionato, rispetto ai precedenti esercizi, l'assetto strutturale e le dimensioni del gruppo FINTECNA, il cui valore della produzione, nel 1996, era costituito al 70% circa proprio dall'attività del comparto autostradale.

La FINTECNA inoltre, nel quadro della missione affidatale di ristrutturazione e cessione delle società in portafoglio, ha proseguito nel programma di collocamento sul mercato delle aziende originariamente acquisite. In particolare, le principali operazioni di privatizzazione eseguite nel corso del 1997 sono quelle relative alla cessione (3.3.1997) del 46% di Condotte a Ferrocemento e del 49% di Italstrade ad Astaldi. Le Società acquirenti in base ai contratti siglati sono già subentrati nella responsabilità gestionale delle due Aziende, di cui la FINTECNA - secondo modalità e tempi prestabiliti - trasferirà le residue quote ai predetti nuovi soci. 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. Parallelamente alle citate operazioni sono proseguiti il riassetto e la ristrutturazione delle altre attività operative ancora in portafoglio. In tale contesto vanno inquadrati l'acquisto da Condotte dei rami rappresentati dalle concessioni di realizzazione e gestione del tunnel tra Schio e Valdarno e dei parcheggi di Villa Borghese e Marino, confluiti rispettivamente in Veneta Infrastrutture (ex Metroroma) il 25.9.1997 e in Italinpa il 12.11.1997, nonché la fusione di Sistemi Urbani in FINTECNA (in corso di definitivo perfezionamento).

Per quanto riguarda le operazioni di ristrutturazione, queste hanno interessato in particolare il settore dei servizi alla Pubblica Amministrazione con il definitivo avvio di due realtà operative (Servizi Territoriali e Sovigest) che, per quanto di contenute dimensioni, hanno permesso di riassorbire parte del personale in esubero della Servizi Tecnici che, come noto, rappresenta la principale area di criticità di FINTECNA. Anche la holding FINTECNA ha operato una contrazione delle proprie strutture in linea con il progressivo sviluppo del piano di smobilizzo affidatole. Gli organici si sono ridotti dalle 86 unità a fine 1996 alle 52 unità al 31.12.1997. Sul piano dell'andamento economico-finanziario i valori dimensionali del Gruppo risultano, come detto, fortemente condizionati dalla realizzazione, nel corso dell'anno, delle citate operazioni di riassetto e/o — cessione del comparto autostradale e delle società di costruzioni, escluse dal perimetro di consolidamento. Si evidenziano, pertanto, un valore della produzione complessiva di 564 miliardi (rispetto ai 4.851 miliardi del 1996) nonché una perdita consolidata pari a 60 miliardi, che riflette in particolare gli esiti della FINTECNA S.p.A. (deficit di 36 miliardi nel 1997) che ha risentito di oneri straordinari connessi al processo di ristrutturazione.

Il margine operativo lordo è pari a — 48 miliardi, mentre il risultato operativo (al netto degli ammortamenti, altri stanziamenti ed oneri diversi) si cifra in — 124 miliardi. Entrambi questi valori risentono dell'elevato peso del costo del lavoro (90 miliardi) su

un valore della produzione in progressivo ridimensionamento, in relazione all'andamento del programma di privatizzazione e razionalizzazione delle attività. Il capitale investito è di 710 mldi ed è coperto per il 56% dai mezzi propri (395 mldi) e per il restante 44% dall'indebitamento netto (315 miliardi).

- Per quanto riguarda l'andamento delle principali realtà industriali ancora presenti in FINTECNA, elemento significativo della gestione FINTECNA nel corso del 1997 è stata la realizzazione del ponte sullo Storebaelt in Danimarca, attività affidatale nel 1995 attraverso la Coinfra, Società all'uopo costituita che ha chiuso l'esercizio in pratico pareggio. L'Azienda — che da sola ha costituito quasi il 40% del valore della produzione dell'intero Gruppo — prevede di completare l'opera, secondo i termini concordati con il cliente, entro il mese di giugno 1998.

- Proseguono, inoltre, i lavori per il completamento del tunnel di collegamento stradale tra i Comuni di Schio e Valdagno confluiti, come detto, nella Veneta Infrastrutture (pareggio a bilancio), iniziativa in *project financing* per la costruzione e gestione dell'opera per un periodo di concessione della durata di 35 anni.

- La Italinpa, che presenta per il 1997 un utile di 1,6 miliardi, è la realtà di FINTECNA che opera in regime di concessione nel settore delle infrastrutture di sosta. La Società ha proseguito nell'anno la gestione di numerose aree di parcheggio in diverse città italiane, ampliando il proprio campo di operatività con la recente acquisizione, da Condotte, del parcheggio di Villa

Borghese a Roma (con la relativa gestione dell'area commerciale annessa) e di quello di Marino, che è ancora in fase realizzativa.

- L'attività per la produzione di attrezzature per l'edilizia ed i sistemi di magazzinaggio, settore in cui opera la Ponteggi Dalmine, risente notevolmente della crisi del mercato delle costruzioni, ma i segnali di maggior vivacità riscontrati durante l'esercizio alimentano la possibilità di ottenere tangibili miglioramenti nel corso del 1998. Le operazioni di ristrutturazione che la Società ha avviato nel trascorso esercizio (razionalizzazione produttiva e riduzione degli organici) hanno determinato un contenimento della perdita a 0,6 miliardi.

- Con riferimento alla Servizi Tecnici, hanno trovato conferma anche nel 1997 gli elementi di criticità già emersi negli anni precedenti, che hanno condotto la Società ad operare in una situazione di perdurante squilibrio strutturale evidenziando per l'esercizio in esame una perdita di 32 miliardi. Il regime di appalto in concessione — attraverso il quale la Servizi Tecnici da tempo svolgeva la propria attività di

servizio nei confronti degli Enti pubblici concedenti — è stato infatti definitivamente abbandonato dalla Pubblica Amministrazione a favore del principio della concorsualità, introdotto da qualche anno con l'evoluzione normativa del settore dei lavori pubblici. Nel contesto delineatosi, pertanto, l'attività operativa della Società Servizi Tecnici è rappresentata unicamente dal completamento a stralcio delle commesse ancora in portafoglio, unitamente ad un'adeguata definizione e gestione del contenzioso emerso negli ultimi anni sia con la Pubblica Amministrazione che con le aziende fornitrici.

- Proseguono infine, con buoni presupposti di sviluppo, le altre attività di servizio di recente avviate da FINTECNA e derivanti anche dalla necessità di allocare parte delle risorse professionali di Servizi Tecnici in aree di più attuale interesse. Queste riguardano la gestione di patrimoni immobiliari, oggetto specifico della Sovigest che chiude il bilancio in pareggio, ed il recupero in campo fiscale dei tributi locali evasi, a cui è preposta la Servizi Territoriali che per il 1997 presenta una perdita di circa 200 milioni.

ANDAMENTI
SETTORIALI

AUTOSTRADE

AUTOSTRADE	Consolidato	
	1996	1997
	(miliardi di lire)	
Valore della produzione "tipica"	3.339	3.516
Valore aggiunto	2.560	2.740
MQL	1.688	1.824
Risultato operativo	947	1.071
Oneri finanziari netti	408	344
Risultato ante comp. straord. e imposte	480	713
Risultato netto	192	293
Capitale investito netto	8.550	8.313
Coperto con:		
- Mezzi propri	3.881	4.041
- Indebitamento finanziario netto	4.669	4.272
Cash-Flow	975	1.053
Investimenti	432	414
Occupazione al 31.12 (n. addetti)	10.566	10.426

La Società AUTOSTRADE, a cui fanno capo tredici Società controllate, nell'aprile 1997, a seguito della scissione parziale della controllante FINTECNA, è stata trasferita direttamente in capo all'IRI in vista della sua futura privatizzazione. L'estensione complessiva della rete di Gruppo, in esercizio a fine 1997, è di 3.121,1 km di cui 2.854,6 km in concessione alla Società AUTOSTRADE. Si tratta di un sistema di arterie che collega la maggior parte delle principali città italiane, con una copertura che corrisponde al 56% della rete autostradale nazionale a pedaggio. Nel corso del 1997 sulla rete di Gruppo sono stati percorsi 40,9 miliardi di chilometri, che rappresentano un aumento dei volumi di traffico, rispetto all'anno precedente, del 3,8% da ricondurre alla ripresa dell'attività economica a livello nazionale ed internazionale. La quota dei flussi di mobilità che ha interessato le arterie del Gruppo, rispetto al totale registrato nell'anno sulla rete nazionale a pedaggio, è stato pari al 64,9% (64,8% nel 1996). Altro fattore che va richiamato, per i positivi riflessi che ha complessivamente determinato (e che determinerà anche negli esercizi futuri) è quello connesso all'operatività, a partire dall'esercizio in esame, di importanti aspetti normativo/contrattuali relativi alle concessionarie autostradali. Il 1997 è stato infatti un anno cruciale da questo punto di vista, soprattutto per la Capogruppo, in quanto sono state concretamente avviate a soluzione rilevanti problematiche che da tempo interessavano il comparto autostradale. In tale contesto l'elemento più significativo è

stato la stipula, avvenuta tra ANAS ed AUTOSTRADE S.p.A. il 4 agosto 1997, della Nuova Convenzione, il cui relativo Decreto interministeriale – dopo i ritardi nell'iter approvativo dovuti alle eccezioni sollevate dalla Corte dei Conti – è stato formalmente registrato "con riserva" dalla Magistratura Contabile il 19.3.1998. In particolare i contenuti più salienti della Nuova Convenzione – nella quale è compreso, tra l'altro, il Piano Finanziario che costituisce il supporto fondamentale per inquadrare a livello istituzionale i rapporti tra Ente concedente e Società concessionaria – sono: la proroga della concessione dal 2018 al 2038; gli impegni che l'Azienda dovrà onorare sia sul versante gestionale sia in termini di investimenti; la disciplina del sistema tariffario, con l'applicazione del metodo del *price-cap* per l'individuazione degli adeguamenti annuali; la promozione di attività connesse al servizio autostradale ed in settori collegati gestibili direttamente da parte della Società o da terzi. Al di là dei riflessi economici provenienti dall'operatività dei fattori sopra descritti, va rilevato che la Nuova Convenzione, avendo consentito di acquisire un quadro di sostanziali certezze sia nel rapporto con l'Ente concedente sia nell'evoluzione del complessivo contesto normativo di riferimento, costituisce anche la garanzia perché possa correttamente procedere l'iter della privatizzazione. Sempre in merito ai rapporti con l'Ente concedente va, infine, ricordato che nel 1997, oltre alla Capogruppo, tutte le altre

concessionarie interessate hanno presentato all'ANAS ed al competente Ministero dei Lavori pubblici il proprio Piano Finanziario. Tuttavia gli approfondimenti richiesti da taluni aspetti delle stipulande nuove convenzioni con l'ANAS hanno reso più complesse del previsto le necessarie istruttorie, comportando un allungamento dei tempi in base al quale il CIPE, con delibera 18.12.1997, ha differito i termini per la stipula dei citati patti convenzionali al 30 giugno 1998.

Come di consueto, le attività svolte nel corso dell'anno dalle Società del gruppo AUTOSTRADE hanno riguardato, da una parte, la costruzione e gestione del complesso di autostrade e trafori a pedaggio in concessione alla Capogruppo ed alle altre sei Società concessionarie da questa controllate e, dall'altra, la produzione e l'erogazione di servizi — direttamente o indirettamente connessi all'attività principale del servizio autostradale — forniti dalle altre Società del comparto. Peraltro, anche se il processo di diversificazione delle attività all'interno del gruppo AUTOSTRADE sta assumendo una sempre maggiore e più articolata definizione, il nucleo

primario rimane, tuttavia, quello della costruzione e della gestione di autostrade e trafori di pedaggio. Di conseguenza le attività del Gruppo, nell'anno 1997, si sono concentrate prevalentemente nelle attività dell'esercizio della rete, delle strutture e dei servizi autostradali.

Dall'analisi specifica degli ulteriori dati di bilancio risulta il buon andamento delle attività e delle positive risultanze del Gruppo nell'esercizio 1997. I ricavi da gestione, al netto della quota destinata al Fondo Centrale di Garanzia (104,5 miliardi), sono stati pari a 3.434 miliardi di lire, con un incremento del 5,5% rispetto al 1996. La positiva evoluzione è da ricondursi all'aumento dei ricavi da pedaggio (3.143 miliardi rispetto ai 2.961,7 miliardi del 1996), derivante sia dalla crescita del traffico sull'intera rete (circa + 4%) sia dagli adeguamenti tariffari che le concessionarie hanno applicato dal 1° gennaio 1997 (+ 2,54% per la Capogruppo). Gli introiti da pedaggio — determinati quasi totalmente dall'attività di AUTOSTRADE S.p.A. — hanno rappresentato, nel 1997, circa il 91,5% dei ricavi del Gruppo. Il margine operativo lordo del Gruppo è stato pari a 1.824,1

miliardi di lire, in aumento dell'8% rispetto al 1996. Il miglioramento conferma l'attenzione posta nel controllare la dinamica dei costi di esercizio globalmente considerati, implementando azioni dirette alla qualificazione della spesa e all'impiego delle risorse.

L'utile che il gruppo AUTOSTRADE ha conseguito nel corso del 1997 è stato pari a 293 miliardi di lire con un aumento del 52% rispetto all'anno precedente. In conseguenza dei più significativi fenomeni economici sopra descritti, sono migliorati anche i principali indici di redditività complessiva, con un ROI che raggiunge il 12,7% (10,8% nel 1996) ed un ROE pari al 7,4% (5,0% nel 1996).

Con riferimento al personale a fine 1997, l'organico di Gruppo risulta composto da 10.426 unità, mentre l'organico medio è pari a 10.280 unità.

Sul versante degli investimenti tecnici il Gruppo ha effettuato oltre 400 miliardi di interventi che hanno riguardato in particolare la Capogruppo e le altre sei concessionarie autostradali. Tra le opere importanti avviate nel 1997 da AUTOSTRADE, il primo posto spetta al potenziamento dell'attraversamento appenninico sull'A1, per il quale sono in corso i lavori di scavo dei cunicoli pilota della galleria di base. Sono, inoltre, avanzati i lavori per l'interconnessione diretta fra la Torino-Savona e la Genova-Ventimiglia ed il miglioramento degli standard di qualità e sicurezza del servizio su alcune tratte delle autostrade A1 e dei Trafori. Per quanto riguarda i lavori effettuati dalle altre concessionarie del Gruppo, sono stati raddoppiati ed aperti al

traffico 10 km della Torino-Savona, che si aggiunge ai 78 km già adeguati, mentre sulla Napoli-Salerno sono continuati i lavori di ammodernamento e sull'Aosta-Monte Bianco sono in corso i lavori di costruzione del tratto Morgex-Entrevès.

Sebbene il positivo andamento del 1997 del gruppo

AUTOSTRADE sia, come già detto, in massima parte attribuibile alle risultanze della Capogruppo, è opportuno sottolineare che anche le aziende controllate hanno favorevolmente contribuito al complessivo sviluppo del comparto.

- Tra le principali Società di servizio vanno ricordate Spea e Pavimental che, operanti rispettivamente nei settori collegati dell'ingegneria per le infrastrutture di trasporto e della manutenzione stradale, hanno sviluppato l'integrazione all'interno del Gruppo tramite la riorganizzazione delle proprie attività e la revisione delle strutture organizzative.

- Nel 1997 si è definita, inoltre, la struttura organizzativa della Autostrade Telecomunicazioni con l'obiettivo anche di sviluppare le opportunità inerenti all'apertura del mercato nel settore delle telecomunicazioni, avvalendosi della rete in fibra ottica del Gruppo.

- Per quanto riguarda le altre principali concessionarie del Gruppo, sulla tratta della RAV (Raccordo Autostradale Valle d'Aosta) si è evidenziato un incremento del 2,4% del traffico, attribuibile al miglioramento del contesto economico generale ed alla riduzione dei livelli tariffari praticati dalla Società italiana per il Traforo del Monte Bianco che, a sua volta, consuntiva risultati nel complesso positivi determinati

dall'incremento dei livelli di traffico (+ 1,6% sul 1996).

- I volumi di traffico sono sensibilmente cresciuti (+ 4,5% sul 1996) anche sulla tratta gestita dalla Società Torino-Savona per effetto dell'apertura dei nuovi tratti di raddoppio che, a fine anno, costituivano il 71% del tracciato totale, con ulteriori 21 km già in corso di realizzazione.

- Positivo è, infine, anche l'andamento della Autostrade Meridionali, grazie alla favorevole dinamica degli introiti da pedaggio ed al contenimento dei costi operativi ottenuto dalla Società.

In definitiva il 1997 ha costituito un anno cruciale per il gruppo AUTOSTRADE in quanto — oltre ad aver conseguito un netto miglioramento delle risultanze rispetto agli esercizi precedenti —

con la stipula della Convenzione e l'approvazione del Piano Finanziario della Capogruppo, dopo anni di rinvii ed incertezze, si è potuto finalmente acquisire un quadro normativo di riferimento che dà chiarezza al rapporto con l'Ente concedente e definisce anche gli ambiti in cui si potrà esprimere, in futuro, nuova imprenditorialità. In tale contesto pertanto la configurazione che si va delineando è quella di un Gruppo che, pur rimandando caratterizzato da un forte e ben identificato *core-business*, potrà arricchire il servizio autostradale tradizionale con altri servizi complementari e contigui all'attività primaria, cogliendo e sviluppando in proposito anche le sinergie emergenti tra le Società collegate.

ANDAMENTI SETTORIALI

FINMARE

FINMARE	Consolidato	
	1996	1997
	(miliardi di lire)	
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

L'esercizio 1997 del gruppo FINMARE è stato profondamente interessato dalle problematiche di mercato che hanno influenzato i traffici internazionali di linea e dal progressivo completamento degli adempimenti burocratico/normativi propedeutici alla privatizzazione del Lloyd Triestino e dell'Italia di Navigazione.

Per quanto riguarda tale ultimo aspetto, va sottolineato che nel mese di luglio si è conclusa positivamente la procedura di infrazione aperta dall'Unione Europea nei confronti del Governo italiano in merito alla ricapitalizzazione (ex lege 204/95) delle due Società di Linea finalizzata alla loro privatizzazione.

Conseguentemente, lo scorso mese di dicembre, a seguito dell'approvazione da parte del CIPE del Piano di riordino del gruppo FINMARE limitatamente al settore della Linea ed alla emanazione del relativo Decreto ministeriale, la FINMARE ha potuto perfezionare l'operazione di aumento di capitale per un importo complessivo di 73,4 miliardi (48,9 miliardi per il Lloyd e 24,5 miliardi per l'Italia). Nello stesso mese di dicembre, sono stati infine definiti (D.P.C.M. del 4.12.1997) i criteri

e le modalità di privatizzazione delle due Società di Linea ex lege 474/94, mentre le competenti Commissioni Parlamentari - secondo il disposto della Legge 662/96 - hanno dato parere favorevole al Piano industriale relativo a tale comparto. Ciò ha consentito di avviare la procedura di cessione di Lloyd e di Italia e delle rispettive controllate e collegate che si è concretizzata formalmente il 30 dicembre 1997 con la pubblicazione del bando di gara per la presentazione delle offerte di acquisto.

Dal lato dello scenario competitivo, il mercato dei servizi internazionali di linea è stato caratterizzato nel 1997 dalla accresciuta aggressività dei principali operatori che, al fine di conseguire economie di scala, hanno dato vita nel corso dell'anno ad un significativo processo di acquisizioni, fusioni ed accordi commerciali. A ciò si è aggiunto un considerevole incremento dell'offerta di stiva conseguente al varo di navi di dimensioni crescenti, secondo una tendenza che proseguirà anche nei prossimi anni (la capacità media unitaria delle ultime navi consegnate è stata pari a 4.100 TEU, mentre le

unità attualmente in costruzione hanno una capacità di 4.500 TEU). Gli operatori, inoltre, hanno continuato ad implementare decise azioni di razionalizzazione che si sono concretizzate nella creazione di *networks* locali concentrati su pochi *hub-port*, nell'uscita dalle aree di mercato non remunerative e, per gli operatori minori, dal più intenso ricorso al noleggio di spazi su navi di *partners*.

Le tensioni derivanti da tale sistema competitivo, particolarmente penalizzante per le realtà di ridotte dimensioni, hanno prodotto come effetti più rilevanti una considerevole contrazione del livello dei noli (in particolare nei collegamenti con i Paesi asiatici e l'area del Golfo Arabico-India-Pakistan), superiore su alcune tratte anche al 20%, cui si accompagnano difficoltà nell'acquisizione dei volumi di traffico.

In tale scenario, aggravato dalla crisi che ha colpito negli ultimi mesi i mercati asiatici, le due Società italiane hanno conseguito nel 1997 un incremento del trasportato del 18% rispetto all'anno

precedente, anche a seguito del consolidamento degli accordi di collaborazione commerciale e ai benefici degli interventi sugli assetti dei servizi avviati negli anni precedenti.

- Il Lloyd Triestino, più in dettaglio, ha accresciuto i volumi trasportati di circa il 23% con incrementi pressoché su tutte le relazioni di traffico servite ed, in particolare, sulla linea Mediterraneo/Estremo Oriente, Mediterraneo/area del Golfo-India-Pakistan e Nord Europa/Estremo Oriente.

- L'Italia di Navigazione ha registrato un incremento dei traffici del 7% circa, correlato in larga parte al consolidamento del collegamento con l'area pacifica americana.

- Relativamente al comparto dei servizi cabotieri convenzionati, a fronte di una attività nautica lievemente inferiore rispetto all'anno precedente (– 2% in termini di viaggi e – 0,4% di miglia percorse), il trasportato presenta nel 1997 andamenti diversificati a seconda della tipologia del traffico: per i passeggeri i quantitativi sono rimasti, infatti, sostanzialmente inalterati rispetto al 1996 mentre le auto al seguito

hanno registrato un calo abbastanza contenuto (– 2,6%); il traffico commerciale, infine, ha presentato un apprezzabile incremento (+ 9,1%).

Tale dinamica si presenta ancora più articolata con riferimento alle singole Società.

- La Tirrenia ha registrato, infatti, una contrazione superiore al 3% dei flussi di passeggeri e auto, a cui si è contrapposto un deciso incremento del settore merci (+ 16,5%). Ciò è stato determinato, da un lato, dalla riorganizzazione della linea Genova/Palermo (soppressione del servizio misto sostituito da un tutto-merci) e, dall'altro, dall'azione sempre più agguerrita dei concorrenti. Per fronteggiare tale problematica, sul finire del 1997, la Tirrenia ha avanzato al Ministero dei Trasporti delle richieste finalizzate a poter disporre di un assetto tariffario più flessibile ed adeguato alle tendenze del mercato, che sono state accolte nel mese di marzo 1998 e produrranno i loro effetti nell'esercizio 1998.

- Anche l'Adriatica presenta un decremento del trasportato passeggeri (– 5,6%) che risulta più marcato per le auto al seguito (– 15,2%), da porre in relazione, sostanzialmente, alla minore attività con la Grecia e con l'Albania.

I flussi di mezzi commerciali, per contro, mostrano una apprezzabile crescita (+ 4,1%), a seguito di una maggiore focalizzazione del traffico merci sull'Albania e dell'ampliamento del servizio di cabotaggio con la Sicilia.

- Relativamente alle Società Regionali, il 1997 ha registrato nel complesso un incremento del traffico passeggeri (+ 1,9%), accompagnato da una contrazione sia delle auto al seguito (– 1,3%) sia delle merci (– 6,6%). La situazione si presenta differenziata tra le varie Società, con la Caremar e la Siremar che hanno registrato *trends* positivi in tutte le componenti del traffico e la Toremar e la Saremar che, invece, risentono dell'azione di una concorrenza sempre più attiva.

- Per quanto riguarda, infine, il comparto trasporti di massa, va ricordato che nell'anno sono state cedute le due petroliere Euris e Coris di proprietà delle omonime Società estere. Queste ultime unitamente alla sub-holding lussemburghese Alsea sono state quindi liquidate nei mesi di novembre e dicembre 1997.

Dal lato dell'attività, l'Almare – unica Società attiva del comparto – ha registrato una gestione della flotta più positiva che nell'esercizio precedente sia in termini di giorni operativi (sostanziale pieno impiego del naviglio) che relativamente al numero di viaggi effettuati (+ 3,2% rispetto al 1996), alle miglia percorse (+ 8,9%) e alle tonnellate trasportate (+ 46,5%).

Nel quadro rappresentato, con riferimento alle principali risultanze di Gruppo, il valore della produzione consolidata si attesta su livelli superiori a quelli registrati nel 1996 (+ 6,4%; 2.206 miliardi contro i circa 2.074 dell'anno precedente)

essenzialmente per la più sostenuta attività svolta dalle Società di Linea ed al più favorevole cambio del dollaro, cui si sono contrapposte le citate negative dinamiche dei noli relativi ai traffici di *containers*. Le sovvenzioni pubbliche per i servizi cabotieri in convenzione hanno registrato nel 1997 un incremento dell'1,6% (324,7 miliardi a fronte di 319,6 miliardi nel 1996) correlato, soprattutto, al recupero della dinamica inflattiva dei costi solo parzialmente coperti dai contenuti adeguamenti tariffari entrati in vigore nell'anno. In tale contesto, il margine operativo lordo risulta inferiore a quello del precedente esercizio (157 miliardi contro 266 miliardi) a causa, essenzialmente, dei più elevati costi per consumi e servizi esterni — conseguenti ai maggiori volumi produttivi del comparto Linea ed al citato effetto del cambio Lira/Dollaro — e della menzionata decisa contrazione del livello dei noli. Più evidente appare la flessione del risultato operativo (– 64 miliardi contro i 50 miliardi del 1996) in presenza di ammortamenti lievemente più contenuti che nel passato e di minori proventi diversi consuntivati rispetto all'esercizio precedente. Il bilancio consolidato del gruppo FINMARE del 1997 chiude con una perdita di 75 miliardi (contro l'utile di 13 miliardi dell'esercizio precedente) in relazione ai negativi esiti gestionali registrati nel comparto linea,

a seguito della richiamata criticità del contesto di mercato. Tali effetti sono stati in parte mitigati dal contributo di partite straordinarie positive connesse, per la gran parte, al mutato criterio di contabilizzazione dei contributi di credito navale relativi alle Società di Linea e all'Almare (1). Più in particolare, per quanto riguarda i vari settori di attività del Gruppo, il comparto dei servizi cabotieri convenzionati presenta un più contenuto utile d'esercizio rispetto al 1996 (17,2 miliardi di utile aggregato, contro i 20,9 miliardi del 1996) a causa, per lo più, della riduzione del tasso di remunerazione del patrimonio netto (dal 10,2% del 1996 al 7,125%). Il settore dei trasporti di massa — che include, come detto, la sola Almare — registra un utile di 5,6 miliardi (a fronte della perdita di 2,4 miliardi dell'esercizio precedente) ascrivibile, essenzialmente ai positivi effetti del mutato criterio di acquisizione a conto economico di contributi di credito navale ed ai benefici rinvenienti dalla citata liquidazione delle Società estere Alsea, Eurus e Corus. Infine, il comparto dei servizi internazionali di linea evidenzia una perdita di 43,5 miliardi (– 1,4 miliardi del 1996) che peraltro sconta gli effetti del già citato cambio di criterio relativo ai contributi di credito navale. Sotto il profilo patrimoniale, il capitale investito netto a fine 1997 risulta

(1) La finalità di tali contributi era di consentire all'armamento italiano una parziale riduzione degli oneri finanziari relativi ad investimenti in flotta più elevati rispetto a quelli degli altri operatori internazionali. La positiva evoluzione dei tassi di interesse registrata in Italia negli ultimi anni ha comportato che i tassi di finanziamento del settore navale siano ormai allineati a quelli fissati in sede OCSE (8%). A seguito di ciò, FINMARE ha determinato di procedere ad una differente modalità di utilizzo a conto economico del Fondo Contributi Credito Navale (CCN). Ciò ha comportato il passaggio da un criterio cosiddetto "finanziario" (attribuzione al conto economico, anno per anno, dei contributi in oggetto in rapporto agli oneri finanziari alla cui riduzione erano rivolti) alla contabilizzazione attraverso il rilascio del Fondo man mano che lo Stato eroga i contributi stessi consentendo di assorbire a conto economico la quota parte dei Fondi Contributi eccedente l'ammontare del credito nei confronti dello Stato.

sostanzialmente allineato a quello consuntivato nel 1996 (1.967 miliardi contro 1.989 miliardi). Il patrimonio netto ammonta a 219 miliardi (293 miliardi nell'esercizio precedente) con una incidenza sul capitale investito che passa dal 14,7% all'11,1%. Parallelamente, l'indebitamento finanziario netto si attesta a 1.748 miliardi (1.696 nel 1996); ciò si riflette sul rapporto debiti finanziari netti/patrimonio netto che risulta pari a 8 (5,8 nel 1996). Relativamente agli investimenti in navi, anche nel 1997 è proseguito il programma di ammodernamento del naviglio delle Società cabotiere; a tale proposito va segnalato l'ordine effettuato da Tirrenia relativo ad altri due

nuovi traghetti misti veloci il cui completamento è previsto per il 1998. Oltre a tale ordinativo, nel corso del 1997 non sono state acquisite altre unità, mentre ne sono state dismesse tre. A fine anno, pertanto, la flotta di Gruppo battente bandiera nazionale risulta composta di 105 unità. Dal lato occupazionale, infine, l'organico del Gruppo a fine anno è passato da 5.580 a 5.682 unità (+ 102 unità). L'incremento rispetto alla consistenza del 1996 è essenzialmente riconducibile al più elevato personale navigante (+ 211 addetti tra Turno particolare e Turno generale), cui si sono contrapposte uscite e pensionamenti per 109 addetti.

ANDAMENTI
SETTORIALI

FINCANTIERI

FINCANTIERI	Consolidato 1996 1997 (*)	
	(miliardi di lire)	
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., in quanto la Società - per l'operatività degli accordi con il gruppo Metra - non rientra nel perimetro di consolidamento del gruppo FINCANTIERI.

Nel corso del 1997 i traffici marittimi e le rate di nolo hanno avuto un andamento positivo, registrando - eccezion fatta per il comparto *container* - aumenti tali da assicurare agli armatori margini superiori a quelli del 1996. In questo quadro decisamente favorevole, gli ordini per nuove costruzioni (23 milioni di tslc) hanno raggiunto i volumi più elevati degli ultimi 25 anni. La ripresa è stata trainata, soprattutto, dalla domanda di navi cisterna, in coincidenza con la fase più intensa del ciclo di rinnovo della flotta mondiale, stimolata anche dai bassi prezzi praticati dai cantieri del Far East. Di rilievo, comunque, è stata anche la richiesta di chimichiere, gasiere, *car-carriers* e di traghetti, con la conferma di una crescita sostenuta per quelli ad alta velocità; in netto calo, per contro, è stata la domanda di navi porta *containers*. Nello specifico comparto delle unità da crociera, particolarmente importante per FINCANTIERI, è proseguito anche nel 1997 il *trend* positivo (+ 10% in termini di passeggeri/giorno) che dovrebbe confermarsi anche nel medio termine. Per quanto riguarda la ripartizione degli ordini per grandi aree geografiche, il 39% è stato appannaggio del Giappone, il 28% della Corea (cifra record per la cantieristica di questo

Paese che deve alimentare una potenzialità portata a 4 milioni di tslc) e il 17% dell'Europa (Paesi Awes) ben al di sotto, quindi, della sua quota "storica" (intorno al 22%).

Nel comparto militare, la richiesta internazionale di nuove costruzioni continua ad essere depressa, sia per i vincoli di budget della difesa, sia per l'elevata disponibilità di navi di seconda mano. A ciò si aggiunga la crisi economico-finanziaria che ha investito l'area del Sud-Est asiatico, il cliente più importante di questi ultimi anni. Sul mercato interno si sono aperte favorevoli prospettive, con una ripresa degli investimenti di ammodernamento della flotta militare dopo alcuni anni di stasi. Il processo di internazionalizzazione, che costituisce una delle linee strategiche della FINCANTIERI per migliorare prodotti e pratiche operative, si è concretato nell'anno in esame, con alcuni importanti accordi con *partners* molto qualificati: con Kvaerner Masa e Abb è stata costituita la Società ABB Azipod OY, per la produzione e commercializzazione di un nuovo sistema di propulsione navale, di interessante applicazione soprattutto sulle unità da crociera; con la Dalian New Shipyard (Cina) è stata siglata un'intesa per la costruzione in comune di navi a