

Tale criticità è stata accompagnata dall'ulteriore inasprimento della concorrenza commerciale dei maggiori players del settore e dall'entrata in esercizio di navi con maggiore capacità di stiva.

L'insieme di tali fenomeni ha determinato un'ulteriore flessione dei noli unitari unitamente a crescenti difficoltà nell'acquisizione dei volumi di traffico.

Nella seguente tabella sono riassunti i risultati dell'esercizio 1998 cui si aggiungono quelli relativi all'esercizio precedente anche se i cambiamenti precedentemente illustrati non consentono un raffronto omogeneo.

(in miliardi di lire)		
Consolidato	1997	1998
Valore della produzione tipica	2.206	248
Valore aggiunto	609	108
MOL	157	25
Risultato operativo	-64	-9
Oneri/proventi finanziari	-20	5
Risultato ante comp. straord. e imposte	-83	-4
Risultato netto	-75	-73
Capitale investito netto coperto con:	1.967	598
- mezzi propri	219	136
- indebitamento finanziario netto	1.748	462
Cash-flow	111	-45
Investimenti	354	n.s.
Occupazione al 31.12 (n. addetti)	5.682	884

Il bilancio consolidato del gruppo si chiude con una perdita di 73 mld. cui concorre il deficit della Finmare – su cui hanno influito i risultati negativi consuntivati dalla Società di linea sino alla data del trasferimento delle azioni – compensato solo parzialmente dai risultati positivi dell'Almare e dell'Adriatica come risulta dal seguente prospetto, dal quale sono esclusi nel 1997, per omogeneità di lettura, i risultati della Tirrenia e delle quattro società regionali in quanto, con la cessione all'IRI della partecipazione azionaria, hanno assunto la configurazione di società collegate che si consolidano, da un punto di vista normativo, nel nuovo gruppo Tirrenia di cui fanno parte al 31 dicembre 1998.

(in miliardi di lire)

	<i>1997</i>	<i>1998</i>
Almare	5	4
Adriatica	4	7
Aurora	0,013	0,003
Capogruppo Finmare	-70	-84

I seguenti dati relativi all'attività e agli introiti dell'Almare evidenziano un decremento del 12% circa del volume d'affari determinato dalla maggior incidenza dei contratti a tempo rispetto ai contratti a viaggio come emerge dal calo delle miglia percorse e dall'aumento dei volumi trasportati, attribuibile alla maggior attività nautica.

	<i>1997</i>	<i>1998</i>
Numero viaggi	64	131
Miglia percorse	319	254
Tonnellate	4.214	10.335
Introiti	62.977	55.572

I dati relativi all'Adriatica evidenziano un miglioramento di tutte le componenti di traffico, conseguenti anche alla normalizzazione della crisi albanese, e una crescita del fatturato (+16%) dovuta all'incremento dei noli per l'espansione dei volumi trasportati in tutte le componenti del traffico, che ha portato ad una contrazione dei corrispettivi dovuti dalla Pubblica Amministrazione per i servizi svolti in convenzione (-21,5%).

	<i>1997</i>	<i>1998</i>
Numero viaggi	2.466	2.721
Miglia percorse	738	820
Trasportato passeggeri	554,8	667,8
Trasportato auto	56,3	78,9
Trasportato merci	834,0	879,6
Introiti	98	114
	161	169
	85	66

Dal lato patrimoniale, infine, il capitale investito netto, pari a 598 mld. Circa, è coperto per circa il 23% dai mezzi propri e per la parte residua dai debiti finanziari netti.

5.4. - Finmeccanica

Strategie e strutture operative

Si è già accennato (cap. 2 § 2.6) che il 1998 è stato il primo anno di operatività del piano industriale di riassetto e rilancio che ha tracciato le linee di ristrutturazione industriale e finanziaria finalizzate, oltre che alla privatizzazione della Società, al riequilibrio della situazione economico-finanziaria ed al rafforzamento competitivo dei settori di presenza anche attraverso un ulteriore processo di concentrazione dei business e lo sviluppo di alleanze nei settori ritenuti prioritari.

In linea con tale piano nel 1998 sono stati posti in essere interventi tesi al rafforzamento patrimoniale quali:

- l'aumento del capitale per 1.967 mld. sottoscritto e versato nel giugno 1998; a seguito di tale operazione la quota di partecipazione Iri è rimasta sostanzialmente immutata mentre il 21% circa delle quote di capitale detenute dagli Istituti bancari italiani è stata acquisita da altri azionisti;

- la cessione della Elsig Bailey Process Automation alla ASEA Brown Boveri, che ha consentito una riduzione complessiva dell'indebitamento consolidato pari a 2.367 mld.;

- la cessione di una ventina di attività minori tra partecipazioni e rami di azienda nonché di immobili per circa 290 mld.

Si è definita la struttura organizzativa del gruppo con la prevista progressiva societarizzazione delle attività gestite direttamente da Finmeccanica e la trasformazione della stessa da società operativa a holding industriale.

Nei settori Automazione e Difesa sono state costituite le nuove società Elsig S.p.A. e Alenia Systems S.p.A., mentre sono in fase di costituzione Augusta S.p.A. e Alenia Spazio S.p.A.. Rimangono da avviare i processi di "societarizzazione" dei comparti Aeronautico, Avionico e Armamenti per i quali la trasformazione potrà essere completata con l'individuazione, in questi settori di attività, delle opportune alleanze.

Nell'ambito delle alleanze nel dicembre 1998 è divenuta operativa la Alenia Marconi Systems N.V., joint venture paritetica (50%) tra Finmeccanica e GEC Marconi – operante nei settori radar, sistemi navali e terrestri, missili e controllo del traffico aereo – che si colloca tra i leaders mondiali del settore.

Dopo un'intesa preliminare siglata nell'aprile 1998 è stato firmato un accordo tra Finmeccanica e GKN per la costituzione di una Joint venture paritetica che raggrupperà tutte le attività elicotteristiche di Agusta e Westland. Sempre nel settore elicotteristico è stato sottoscritto un accordo tra Agusta e Textron Bell Helicopters per lo sviluppo, la produzione e la commercializzazione della linea di prodotto del segmento medio trasporto-utility delle due aziende.

Nel settore spaziale l'alleanza paritetica firmata nel dicembre 1998 da Finmeccanica, Daimler-Chrysler Aerospace (DASA), GEC e Matra porterà alla costituzione del primo gruppo europeo in grado di competere con i maggiori operatori statunitensi.

Sono state predisposte azioni tese alla ottimizzazione della gestione operativa dando attuazione al programma di riduzione dei costi di struttura di gruppo volto al risanamento dei settori Energia e Trasporti.

Per Ansaldo Energia è stato predisposto ed avviato il piano di ristrutturazione – che, dopo le pesantissime perdite del 1998, ne prevede una riduzione nel 1999 e il conseguimento di un equilibrio economico nel 2000 – basato su interventi di razionalizzazione produttiva e sostenuto da un intervento sul capitale di 850 mld..

E' stato, inoltre, avviato il processo di integrazione industriale tra Ansaldo Trasporti e Breda Costruzioni Ferroviarie che ha dato segni di risultati positivi essendosi chiuso in sostanziale pareggio l'esercizio 1998 dopo le pesanti perdite registrate negli esercizi precedenti.

Evoluzione economica e finanziaria

Il 1998 ha rappresentato l'anno di inversione del trend della gestione industriale, finanziaria e strategica del gruppo evidenziando un deciso miglioramento sia dei margini che dei risultati operativi e netti.

Nella seguente tabella vengono riportati i dati economico-finanziari che sintetizzano le risultanze gestionali 1998. Per ogni utile comparazione si espongono anche i dati relativi all'esercizio precedente.

(in miliardi di lire)		
Consolidato	1997	1998
Valore della produzione tipica	15.550	11.684
Valore aggiunto	6.085	4.497
MOL	906	717
Risultato operativo	-23	302
Oneri/proventi finanziari	-582	-545
Risultato ante comp. straord. e imposte	-721	-471
Risultato netto	-2.350	-485
Capitale investito netto coperto con: *	9.884	6.433
- mezzi propri	2.211	3.109
- indebitamento finanziario netto	7.673	3.324
Cash-flow	-12	70
Investimenti	320	256
Occupazione al 31.12 (n. addetti)	61.240	47.776

* Per omogeneità con l'impostazione del bilancio 1998, il valore aggiunto ed il MOL del 1997 sono stati riclassificati depurandoli dei recuperi di costo in precedenza classificati nel saldo oneri e proventi diversi: i dati del 1997 relativi ai crediti finanziari verso le Società in liquidazione non consolidate sono stati rettificati nei limiti dei fondi esistenti.

L'esercizio si chiude con una perdita di 485 mld., in miglioramento rispetto al disavanzo dell'esercizio precedente. Al risultato hanno contribuito i proventi straordinari (1.054 mld.) derivanti dalla dismissione della Elsag e dal conferimento del ramo di azienda sistemi missilistici, navali e radar alla Alenia System S.p.A..

Sul risultato netto hanno inciso negativamente i risultati (perdita di 1.010 mld., di cui 596 mld. straordinari) dell'Ansaldo Energia anche per effetto degli oneri conseguenti la ristrutturazione in atto e gli extra costi su commesse.

L'esercizio chiude con un risultato consolidato operativo di 302 mld. cui hanno contribuito tutti i settori del gruppo – come rilevabile dal seguente prospetto in cui figurano l'andamento operativo per area di attività e i risultati gestionali – con l'eccezione dell'Energia.

(in miliardi di lire)																
	Aeronautica		Spazio		Elicotteri		Difesa		Energia		Trasporti		Autom. Industr.		Aut.Serv.Elsag	
	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998
Ricavi	2.299	2.160	998	1.029	1.015	1.179	2.351	2.327	3.015	1.949	1.983	2.206	661	644	648	711
Ordini	1.825	4.958	811	770	638	1.054	2.080	3.789	1.354	2.235	1.980	1.960	718	519	636	776
Portafoglio ordini	2.219	5.026	1.522	1.269	3.672	3.604	4.794	6.180	3.980	2.860	6.023	5.324	567	464	68	99
Risultato operativo	166	270	61	101	54	137	119	104	-228	-202	25	64	5	-69	25	43

Nel settore dell'Energia, l'Ansaldo energia – in un contesto caratterizzato dalla crescita della domanda per nuovi impianti e dalla stabilità del mercato ed interessato da processi di privatizzazione dei gestori e di liberalizzazione dei mercati nonché dalla nuova componente rappresentata dagli IPP (Independent Power Producers) che accentua la tendenza alla globalizzazione, attesa la richiesta di maggiori impegni di risorse finanziarie da parte dei fornitori degli impianti (Project financing) – ha dovuto affrontare una gravissima crisi economica e finanziaria rilevabile anche dalla diminuzione dei ricavi (-35,4%) dovuta soprattutto del ridotto carico di lavoro conseguente al limitato ammontare di ordini acquisiti negli anni precedenti.

Nel 1998 gli ordini acquisiti nell'anno presentano un incremento del 65% - determinato dalla ripresa delle acquisizioni sui mercati esteri – che dovrebbero consentire un miglioramento del risultato operativo nel 1999 per i maggiori margini e i minori rischi delle commesse unitamente alla chiusura di molte commesse del passato ed alla riduzione dei costi per la ristrutturazione.

Nel settore aeronautico i ricavi mostrano una lieve flessione (-139 mld. rispetto al 1997) da attribuire al ridotto apporto di attività di subfornitura ed alla cessione del Ramo d'Azienda manutenzioni, mentre il risultato operativo è passato dai 166 mld del 1997 ai 270 mld. del 1998 in conseguenza, oltre che della maggiore incidenza di programmi a più elevato margine, delle azioni di efficientamento del ciclo produttivo e delle strutture aziendali.

Nel 1998 sono stati acquisiti nuovi ordini per 4.958 mld. (1.825 mld. nel 1997) tra i quali si segnalano il contratto EFA (industrializzazione, logistica e primo lotto di produzione), gli ordini Boeing per 717, B767 e B777 ed altri per le trasformazioni di DC10 da passeggeri a cargo.

Il portafoglio ordini, al netto dei lavori in corso, è passato dai 2.219 mld. del 1997 ai 5.026 mld. del 1998.

Nel settore aeronautico Finmeccanica – che possiede competenze tecnologiche di prodotto e di processo importanti e che occupa una posizione di rilievo in molti programmi internazionali sia civili che militari – può rafforzare il suo ruolo con l'alleanza con la società spagnola CASA, che consentirebbe anche una presenza nel consorzio Airbus.

Nel settore Spazio i ricavi presentano un incremento del 3% ed il risultato operativo è passato dai 61 mld. del 1997 ai 101 mld. del 1998, per la più elevata

redditività di alcuni contratti in lavorazione e le azioni di razionalizzazione del ciclo produttivo e delle strutture aziendali.

In termini commerciali nel 1998 sono stati acquisiti nuovi ordini per 770 mld. (811 mld. nel 1997), tra i quali si segnalano i contratti relativi alla realizzazione dei Nodi 2 e 3 per la Stazione Spaziale internazionale e l'ulteriore tranche per il Modulo Logistico, le antenne per i satelliti Astra e Res-Sat ed il sottosistema di telecomunicazioni della sonda Rosetta dell'ESA. Il portafoglio ordini, al netto dei lavori in corso, ammonta a 1.269 mld. (1.522 mld. nel 1997).

Nel settore elicotteristico i risultati sono stati ampiamente positivi evidenziando un incremento di 160 mld. dei ricavi - da attribuire sia al crescente successo del modello A 109 nelle versioni Povwer e K2 che all'avanzamento del programma di fornitura EH 101 alla Royal Air Force e Royal Navy - e di 83 mld. del risultato operativo grazie all'incremento dei volumi produttivi, al miglioramento dell'efficienza operativa e alle azioni di riduzione dei costi di struttura.

Nel 1998 sono stati acquisiti ordini per 1.050 mld. (638 mld. nel 1997) - di cui il 60% sui mercati stranieri - tra i quali si segnalano la fornitura di 15 EH 101 al Governo canadese e di 20 A 109 Power per i clienti civili.

Il portafoglio ordini, al netto dei lavori in corso, supera i 3.600 mld. al 31 dicembre 1998.

Nel settore Difesa in leggera flessione sia il valore della produzione (2.351 mld. nel 1997, 2.327 mld. nel 1998) sia il risultato operativo (119 mld. nel 1997, 104 mld. nel 1998), che ha risentito dei maggiori costi per il completamento di alcuni programmi nei sistemi radar.

In miglioramento gli ordini acquisiti nell'esercizio - che passano dai 2.080 mld. del 1997 ai 3.789 mld. del 1998 - tra i quali si segnalano quelli relativi allo sviluppo ed industrializzazione del sistema missilistico Fsaf, allo sviluppo del sistema missilistico Paams, all'industrializzazione degli apparati elettronici per l'EFA, ai siluri MU90, al retrofit per i carri T72 ed al carro Dardo. Il portafoglio ordini al 31 dicembre 1998 è pari a 6.180 contro i 4.794 al 31 dicembre 1997).

Nel settore dei trasporti i ricavi presentano un incremento dell'11%; allo sviluppo produttivo hanno contribuito in particolare l'Alta velocità, le locomotive E402B, gli ETR500, i treni ad alta frequentazione TAF per le FS e la Ferrovia Nord Milano, le forniture per sistemi urbani nazionali ed esteri e le numerose commesse di segnalamento in Italia ed all'estero oltre alle maggiori vendite di autobus.

Il miglioramento del risultato operativo - raddoppiato nel 1998 rispetto all'anno precedente (1997: 25 mld.; 1998: 64 mld.) in virtù dell'aumento dei volumi produttivi ed alle azioni di efficientamento - appare ancor più significativo considerando la dinamica dei prezzi sempre più competitiva per l'aggiudicazione delle commesse.

Il volume di ordini registrato nel 1998 non evidenzia sostanziali modificazioni (1997: 1.980 mld.; 1998: 1.960 mld.); tra gli ordini si registrano l'Addendum relativo alla tratta Roma-Napoli dell'Alta velocità, i veicoli per le metro americane, le carrozze Z1 per le FS, il sistema Stream per Trieste, la variante per la metro di Copenaghen, il sistema di segnalamento per la Bologna-Brennero e per il nodo di Napoli.

Nel settore dell'Automazione Industriale si rilevano risultati negativi evidenziati da una riduzione del valore della produzione (1997: 661 mld.; 1998: 644 mld.) e del risultato operativo (1997: 5 mld.; 1998: -69 mld.) per gli effetti diretti ed indiretti di Ansaldo Ganz, relativi sia ai problemi connessi ai nuovi prodotti GIS che per la concatenazione degli effetti derivanti da ritardi di produzione, dalla correlata minore fatturazione e conseguente crisi di liquidità che ha determinato una pesante insaturazione della capacità produttiva.

In diminuzione sia gli ordini acquisiti nel 1998 (519 mld.) - che presentano una flessione del 28% rispetto al 1997 che ha riguardato in particolare il business della Trasmissione e Distribuzione per gli effetti della crisi del Far East - e sia il portafoglio ordini al netto dei lavori in corso che è pari a 464 mld. (1997: 567 mld.).

Nel settore Automazione servizi si registra un incremento dei ricavi di circa il 10% (1997: 648 mld.; 1998: 776 mld.) - in conseguenza dell'aumento dei volumi di attività, principalmente nel settore informatico - e del risultato operativo (1997: 25 mld.; 1998: 43 mld.) nonostante i costi pre-operativi dei servizi di comunicazione satellitare.

Tra gli ordini - che presentano un incremento del 22% - figurano quelli relativi al settore postale, sia in Italia (assistenza tecnica degli impianti e commercializzazione del Servizio Postel, in attesa dell'operatività della Società congiunta con le Poste Italiane) sia sui mercati esteri (meccanizzazione postale in vari Paesi dell'Estremo Oriente).

* * * * *

Nel 1999, Finmeccanica presenta una posizione competitiva debole nei mercati civili dell'aeronautica e nello spazio. Nel settore difesa ed elicotteri, invece, presenta un buon posizionamento per l'avvio di Joint venture.

Appare confermata la previsione del budget di sviluppo nei settori aerospaziali, mentre non appare raggiunto il target produttivo ipotizzato dal budget nei trasporti e nell'energia.

Si ha conferma del miglioramento del risultato gestionale di oltre 670 mldi rispetto al 1998.

Si riscontra un miglioramento finanziario e patrimoniale connesso all'operazione di incorporazione della MEI, anche se vengono meno i benefici per 400 mldi per il rinvio delle cessioni.

Il processo di privatizzazione di Finmeccanica è, alla data corrente, in fase avanzata (cfr., retro, Cap. 2 § 2.6).

Si ritiene che l'intero processo di privatizzazione di Finmeccanica possa concludersi entro la prima metà del giugno 2000.

5.5. - Fintecna

Strategie e strutture operative

Nel 1998 si è di fatto esaurito il programma di ristrutturazione e collocamento sul mercato delle partecipate che Fintecna S.p.A. era stata chiamata a svolgere nel piano di ristrutturazione dell'IRITECNA, varato nel 1993.

Nell'ambito del progetto di riassetto organizzativo della attività liquidatoria facenti capo all'IRI S.p.A., alla Fintecna è stato attribuito un nuovo ruolo finalizzato alla gestione, coordinamento e controllo delle attività relative a Società in liquidazione, nonché di attività residuali connesse alle Società del gruppo IRI interessate da processi di ristrutturazione e/o privatizzazione.

In attuazione di tale progetto Fintecna ha acquisito in data 9 aprile 1999 dall'IRI S.p.A.: Iritecna S.p.A. in liquidazione (100%), Finsider S.p.A. in liquidazione (99,82%), IFAP-IRI S.C.p.A. in liquidazione (100%) e ISAI S.p.A. in liquidazione (41,3%).

Conseguentemente la Fintecna ha modificato il proprio Statuto e cambiato la denominazione sociale in *Fintecna – Finanziaria per i settori Industriale e dei Servizi S.p.A.*

Nel 1998 l'attività di privatizzazione ha avuto pieno sviluppo con il raggiungimento di risultati di notevole rilievo:

- in data 16 giugno 1998 è stato firmato il contratto di cessione di Servizi territoriali S.p.A. alla Abaco, nel quale è prevista la cessione immediata del 65% del capitale della Società e la vendita della quota residua secondo tempi e modalità predefiniti;

- è stata avviata l'operazione di cessione della quota residua, pari al 51% del capitale sociale, della Soc. Italiana per Condotte d'acqua S.p.A., formalizzata il 14 gennaio 1999;

- è stato effettuato in data 30 dicembre 1998 l'esercizio dell'opzione "Put" mediante trasferimento ad Astaldi S.p.A. della quota residua di partecipazione (51%) di Italstrade S.p.A.

- in data 23 dicembre 1998 è stato formalizzato il contratto di vendita del 100% del capitale sociale di Sistemi Urbani S.p.A.

Sono, inoltre, proseguite:

- la procedura di vendita della Italinpa S.p.A., con l'ausilio dell'advisor Cofiri S.p.A.; il contratto di cessione è stato firmato in data 4 febbraio 1999;

- la procedura di vendita di Sovigest S.p.A., con l'ausilio dell'advisor Cofiri S.p.A.; il contratto di vendita dell'80% è stato firmato nel maggio 1999;

- la procedura di vendita della Ponteggi Dalmine S.p.A., con l'ausilio dell'advisor. Tale procedura, non avendo portato ad esiti positivi, è stata interrotta e, a seguito di altri contatti, il 2 agosto 1999 è stato sottoscritto un verbale di intesa con il Gruppo Marcegaglia per la vendita allo stesso dell'intera partecipazione. Il 15 novembre 1999 è stato effettuato il trasferimento, al Gruppo Mercegaglia, della partecipazione in Ponteggi Dalmine.

In data 4 novembre 1998, dopo la conclusione delle attività produttive della commessa relativa alla realizzazione del Ponte sullo Storebaelt in Danimarca, Fintecna S.p.A. è subentrata a Iritecna S.p.A. in liquidazione come garante dell'operazione.

A seguito di tale accordo in data 6 febbraio 1999, nell'ambito del processo di privatizzazione in atto, si è pervenuti alla cessione al Gruppo Ares Holding di Spello del ramo di azienda di Coinfra costituito dalla totalità delle attività e delle passività, eccettuate le attività residuali inerenti la commessa dello Storebaelt; contestualmente è stato formalizzato un contratto di assistenza tecnica di durata triennale al fine di esaurire gli impegni contrattuali ancora esistenti.

Evoluzione economica e finanziaria

Nella seguente tabella vengono riportati i dati economico-finanziari che sintetizzano le risultane gestionali 1998.

Consolidato	(in miliardi di lire)	
	1997	1998
Valore della produzione tipica	564	411
Valore aggiunto	42	1
MOL	-48	-64
Risultato operativo	-124	-119
Oneri/proventi finanziari	124	38
Risultato ante comp. straord. e imposte	-69	-71
Risultato netto	-60	-75
Capitale investito netto coperto con:	710	400
- mezzi propri	395	314
- indebitamento finanziario netto	315	86
Cash-flow	3	-63
Investimenti	38	41
Occupazione al 31.12 (n. addetti)	1.119	763

In relazione all'andamento economico-finanziario i valori del gruppo, che risentono della variazione dell'area di consolidamento connessa alle operazioni di cessione delle partecipate, evidenziano un valore della produzione di 411 mld. nonché una perdita consolidata di 75 mld. sulla quale incidono gli accantonamenti effettuati a fronte delle prevedibili onerosità future per i contenziosi riguardanti le privatizzazioni già effettuate e per portare a termine le attività a stralcio.

Il Mol (pari a -64 mld.) ed il risultato operativo – al netto degli ammortamenti, di altri stanziamenti ed oneri diversi – pari a -119 mld. risentono dell'elevato costo del lavoro su un valore della produzione in progressivo ridimensionamento in relazione all'andamento del programma di cessione delle attività.

Il capitale investito è di 400 mld. coperto per il 78% dai mezzi propri e per il restante 22% dall'indebitamento netto.

Per quanto riguarda l'andamento delle principali Società che costituiscono il bilancio consolidato Coinfra – la cui attività è stata incentrata sulla commessa del ponte in Danimarca raggiungendo gli obiettivi contrattuali fissati in termini di tempi, qualità e sicurezza – ha chiuso l'esercizio in pareggio.

Il 1998 mostra un andamento economico positivo per la Ponteggi Dalmine che ha conseguito un utile di 3,2 mld. (-1 mld. nel 1997) convalidando il piano di ristrutturazione che la Società aveva adottato per fronteggiare la crisi del mercato e per migliorare il rapporto costi/ricavi.

Il contenimento della perdita (1997: -32 mld.; 1998: -16) è conseguenza delle azioni di riduzione costi avviate e degli sforzi dedicati alla ricollocazione delle risorse, comprese quelle in CIGS e impegnate nei lavori socialmente utili.

La Soc. Veneta Infrastrutture – che ha come scopo la realizzazione e gestione in regime di concessione del tunnel di collegamento stradale tra i Comuni di Schio e Caldagno – ha proseguito nelle attività finalizzate al completamento ed all'apertura al traffico dell'opera, la cui realizzazione porterà alla privatizzazione della Società concessionaria.

* * * * *

Il 23 settembre 1999, il Consiglio di amministrazione dell'IRI ha approvato le linee del progetto di fusione per incorporazione nella Fintecna delle controllate Iritecna in liquidazione, Italsanità in liq., ITLE e Coinfra. Le società interessate hanno tenuto le rispettive assemblee nel novembre 1999.

La decorrenza contabile e fiscale delle fusioni è stata posta al 1° gennaio 2000.

Ancora il 23 settembre 1999, il Consiglio d'amministrazione dell'IRI ha deliberato di cedere a Fintecna i pacchetti azionari di Finmare in liquidazione (99,98%) MMP in liquidazione (99,03%) e Sofinpar (100%).

I prezzi di trasferimento, provvisoriamente pari a valori di carico delle partecipazioni nel bilancio dell'IRI al 31 dicembre 1998, debbono essere conguagliati sulla base di apposite perizie di valutatori esterni, scelti di comune accordo fra le parti.

Il 23 dicembre 1999, l'IRI e la Fintecna hanno stipulato i contratti di compravendita dei suddetti pacchetti azionari.

Nel febbraio 2000 è stato affidato l'incarico di valutatore dei pacchetti azionari al fine di stabilire i prezzi definitivi di vendita.

Nel corso del 1999, si è sostanzialmente realizzato il programma di privatizzazione delle residue partecipazioni di Fintecna.

5.6. - Autostrade

Strategie e strutture operative

La struttura del Gruppo Autostrade - composto da 13 società controllate dalla capogruppo Autostrade S.p.A. - non è mutata nel corso del 1998, anno nel quale va segnalato il rafforzamento del controllo della Società Autostrada Tirrenica da parte di Autostrade.

Nel 1998 l'articolazione del Gruppo si è caratterizzata per il progressivo sviluppo di un terzo filone nel settore delle telecomunicazioni che affianca le attività di:

- esercizio del complesso autostradale e dei trafori a pedaggio in concessione alla Capogruppo e alle altre sei controllate con rete propria;
- fornitura di servizi direttamente e indirettamente connessi all'attività principale del servizio autostrade.

E' stata rilasciata dal Ministero delle Telecomunicazioni ad Autostrade Telecomunicazioni la licenza individuale per l'installazione e la fornitura di reti di telecomunicazioni aperte al pubblico per i servizi di trasporto di telefonia vocale e di trasmissione dati ed è proseguita l'attività di Autostrade Telecomunicazioni nello sviluppo di servizi telematici sia per aziende del Gruppo che per il mercato esterno, tra i quali va segnalato l'avvio delle attività di installazione di sistemi di controllo-accessi in Italia ed all'estero.

Nel corso dell'esercizio sono stati definiti importanti aspetti normativo-contrattuali relativi alle concessionarie autostradali.

Per quanto riguarda la Società Autostrade, la nuova Convenzione tra ANAS ed Autostrade è divenuta pienamente operativa nell'aprile 1998.

La sua attuazione - oltre a rendere immediatamente operativo il meccanismo di modifica tariffaria in ragione del livello di inflazione programmato e dell'indicatore della qualità dei servizi ⁸ - ha permesso l'avvio

⁸ Dal 1° gennaio 1999, Autostrade ha adeguato, previa verifica dell'Anas, le tariffe autostradali sulla rete aziendale, in misura pari al 3,09%.

del rilevante programma di investimenti che interessano la capogruppo per il periodo 1999-2003.

Nel corso del 1998, relativamente al settore autostradale nel suo complesso, sono proseguiti i rapporti tra concessionarie e ANAS per l'approvazione dei piani finanziari, che rappresentano le base di riferimento per la stipula delle nuove convenzioni.

Nei primi mesi del 1999 l'ANAS ha concluso l'esame dei piani presentati dalle Società concessionarie, mentre nelle more di tali approvazioni la SAM (Società Autostrade Meridionali) ha visto confermare dal TAR della Campania, la proroga ventennale della concessione al 2012.

In data 17 aprile 1998 la RAV (Raccordo Autostradale Valdostano) ha sottoscritto la nuova convenzione con l'ANAS, che conferma la durata della concessione in 30 anni a decorrere dall'entrata in esercizio dell'intera autostrada, confermando l'impegno dell'Ente concedente a partecipare ai costi di realizzazione dell'opera nella misura del 65%.

Nel 1998 ha visto la conclusione il contenzioso tra SAT (Società Autostrada Tirrenica) e ANAS - relativo alla sospensione del contributo in conto capitale per il completamento dell'opera e alla conseguente disattenzione del piano finanziario 1986 - con il perfezionamento di un atto transattivo che ha portato al versamento alla SAT di 172 mld.,

Evoluzione economica e finanziaria

Dai dati di bilancio esposti nella seguente tabella si evidenziano il buon andamento delle attività e le positive risultanze del Gruppo nell'esercizio 1998.

Consolidato	(in miliardi di lire)	
	1997	1998
Valore della produzione tipica	3.516	3.715
Valore aggiunto	2.740	2.880
MOL	1.824	1.988
Risultato operativo	1.071	1.135
Oneri/proventi finanziari	-344	-266
Risultato ante comp. straord. e imposte	713	847
Risultato netto	293	482
Capitale investito netto coperto con: *	8.313	7.828
- mezzi propri	4.041	4.346
- indebitamento finanziario netto *	4.272	3.482
Cash-flow	1.053	1.336
Investimenti	414	435
Occupazione al 31.12 (n. addetti)	10.426	10.388

* I dati di capitale investito netto ed indebitamento finanziario netto 1997 omogenei con quelli 1998 sono pari rispettivamente a 8.417 e 4.376 mld. in quanto è stato riclassificato l'importo del fondo oscillazione cambi al 31.12.1997 (104 mld.) dal capitale di esercizio all'indebitamento finanziario a medio e lungo termine.

Il valore della produzione tipica evidenzia una crescita consistente (+5,6%) determinata, oltre che dall'incremento dei ricavi da pedaggio derivanti dal maggior traffico sull'intera rete e dall'adeguamento tariffario, anche dalle consistenti capitalizzazioni (97 mld.) relative soprattutto alla produzione di immobilizzazioni svolta all'interno del Gruppo.

Si incrementa di conseguenza, in linea con l'andamento degli altri saldi, anche il valore aggiunto nonostante l'aumento registrato nei consumi di materie e servizi esterni in relazione sia all'incremento delle manutenzioni che della produzione su commessa.

Il MOL presenta un forte incremento derivante dal decremento del costo del lavoro - dovuto sia alla diminuzione del costo unitario medio che alla contrazione dell'organico - e dalla dinamica dei ricavi.

L'utile del periodo si incrementa di 189 mld. principalmente per effetto del miglior risultato della Capogruppo rispetto a quello conseguito nel 1997.