

FINCANTIERI", siglato nel gennaio del 1999. Con questo accordo si sono poste le basi per pervenire ad una migliore integrazione tra le attività interne e gli appalti esterni, ai quali, tra il 1997 ed il 1998, si è dovuto fare ricorso in misura massiccia, così da realizzare maggiori efficienze in tutte le fasi del processo produttivo. In questa stessa ottica, tesa al deciso innalzamento dei livelli di produttività ed efficienza, va collocata l'intesa - potenzialmente di grande valenza - raggiunta con le OSL nel mese di luglio presso il Ministero dell'Industria, sul Programma di risanamento del cantiere di Palermo. Sempre nel 1998 si sono avviate azioni di formazione per il personale neoassunto, mentre per quello già in forza si è puntato

alla riqualificazione e al perfezionamento tecnico, in linea con l'introduzione di tecnologie, materiali e prodotti innovativi, e metodologie di progettazione computerizzata.

L'organico del gruppo FINCANTIERI al 31.12.1998 è di 9.445 unità ed è sostanzialmente pari a quello di fine 1997; significative sono comunque state le circa 600 assunzioni destinate, in parte, a potenziare le aree di Progettazione e di Supervisione. Il gruppo FINCANTIERI chiude l'esercizio 1998 con una perdita, 299 miliardi, a fronte di un utile di 11 miliardi consuntivato nel 1997. Tale risultato sconta, tra l'altro, come si dirà in appresso, partite positive ex Iraq per 406 miliardi, accantonamenti al fondo svalutazione lavori in corso per 282 miliardi e stanziamenti di natura straordinaria per 59

FINCANTIERI

La nave da crociera "Grand Princess" da 109.000 tsl, costruita nel cantiere di Monfalcone.



FINCANTIERI

miliardi a fronte di presunti oneri e probabili minusvalenze attinenti al business dieselistico scorporato negli anni precedenti.

Il negativo risultato registrato è da collegare essenzialmente alla *performance* non positiva della Capogruppo in particolare nel comparto delle Costruzioni mercantili, per gli esiti negativi che hanno caratterizzato la realizzazione di alcuni prototipi nonché lo stabilimento di Palermo, i cui costi di produzione si sono mantenuti su livelli molto alti.

Il valore della produzione evidenzia un incremento dell'8% (da 3.956 mldi del 1997 a 4.277 mldi del 1998), su cui ha significativamente influito il richiamato ricavo di natura non ricorrente per l'iscrizione in bilancio di un credito per risarcimento danni, pari a 406 miliardi, correlato alla positiva evoluzione dello scenario giuridico di riferimento relativo alla controversia con l'Iraq.

Il valore della produzione recepisce anche il citato stanziamento al fondo svalutazione lavori in corso per 282 miliardi, effettuato per adeguare gli accantonamenti alle alee connesse con il carico di lavoro da sviluppare, tenuto anche conto che le azioni in atto, volte a superare le criticità strutturali emerse nell'ultimo biennio, produrranno i loro effetti gradualmente ed è verosimile attendersi "code" negative soprattutto per le commesse in fase più avanzata di lavorazione.

Il MOL si attesta su un valore negativo di 162 miliardi (+3 mldi nel 1997). Il forte deterioramento rispetto al 1997 è da collegare sia all'aumento dei consumi di materie e servizi esterni per le

numerose modifiche e ripristini apportati su alcune commesse, che alle penali per ritardata consegna di alcune unità.

La struttura patrimoniale evidenzia un capitale investito in flessione rispetto all'anno precedente, di 174 miliardi a causa, sostanzialmente, della sensibile contrazione del capitale circolante, da collegare, tra l'altro, allo smobilizzo "pro-soluto" di crediti commerciali. A seguito della perdita di esercizio i mezzi propri diminuiscono di 297 miliardi mentre l'indebitamento netto complessivo si è accresciuto di 123 miliardi a causa dell'effetto combinato del peggiorato cash-flow e della richiamata diminuzione del capitale circolante.

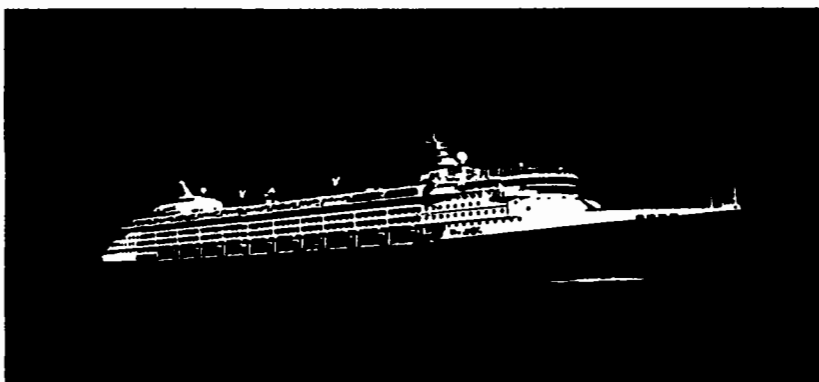
A tale proposito si ricorda che, in base alla Legge 261 del 1997 - relativa ai rifinanziamenti all'industria cantieristica - "il Ministro del Tesoro, di concerto con il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, è autorizzato a partecipare, in concorso con altri soggetti, e subordinatamente alla non opposizione da parte dei competenti organi della Comunità Europea, alla ricapitalizzazione della Società FINCANTIERI". A tal fine la stessa legge prevede limiti di impegno quindicennale per un valore attuale complessivo di oltre 350 miliardi.

L'IRI con l'ausilio dell'*advisor* IMI ha in corso di valutazione uno schema di operazione sul capitale FINCANTIERI che prevede, oltre all'intervento da parte dell'IRI nei suddetti limiti di legge, anche la partecipazione di primarie istituzioni finanziarie. Per quanto riguarda la

commessa ex Iraq, come noto, il Tribunale di Genova nel luglio del 1996, con sentenza di 1° grado, ha dichiarato risolti i contratti di costruzione per colpa del committente iracheno e lo ha condannato al risarcimento del danno, da quantificarsi nel prosieguo del giudizio. Durante il 1998, nelle more di tale giudizio, sono emersi elementi probatori tali da consentire una sua determinazione basata su criteri giuridici corretti e ragionevoli, che portano a quantificare il danno in un ordine di grandezza largamente superiore all'entità degli anticipi corrisposti dal committente iracheno ed iscritti in bilancio per la parte afferente alle unità non consegnate. Ciò, unito all'evoluzione del quadro

giurisprudenziale ed all'analisi della complessa vicenda effettuata da illustri giuristi, porta a concludere positivamente circa l'iscrizione del credito per danno. Sulla quantificazione di quest'ultimo gravano naturalmente due alee, di cui una connessa a quella che sarà la finale determinazione del *quantum* da parte del Tribunale e, l'altra, relativa al grado di solvibilità dell'Iraq. In questo contesto e allo stato attuale delle conoscenze, è stata limitata l'iscrizione del credito per risarcimento danni ad un importo allineato a quello degli anticipi iscritti in bilancio; importo che sarà realizzato per effetto della facoltà di compensazione spettante a FINCANTIERI di cui è cenno nel dispositivo della citata sentenza.

FINCANTIERI



In alto, una panoramica del cantiere di Monfalcone;
in basso la nave da crociera "Disney Magic", da 80.000 tsl.

ANDAMENTI
SETTORIALI

AUTOSTRADE

AUTOSTRADE	Consolidato	
	1997	1998
	(miliardi di lire)	
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 (1)	8.313	7.828
Coperto con:		
- Mezzi propri	4.041	4.346
- Indebitamento finanziario netto (1)	4.272	3.482
Cash-Flow	1.053	1.336
Investimenti	414	435
Occupazione al 31.12 (n. addetti)	10.426	10.388

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

Il gruppo AUTOSTRADE, composto da 13 Società controllate dalla Capogruppo AUTOSTRADE S.p.A., è il principale soggetto operante in Italia nel settore della Costruzione e Gestione di autostrade a pedaggio in regime di concessione.

L'estensione complessiva della rete di Gruppo, in esercizio a fine 1998, è di 3.119,7 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 1998 sulla rete di Gruppo sono stati percorsi 42,6 mldi di chilometri che rappresentano un aumento dei volumi di traffico, rispetto all'anno precedente, del 4,3% su cui ha influito la crescita, anche se inferiore alle aspettative, che l'economia italiana ha registrato nell'anno. 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 stata pari al 65% (64,9% nel 1997). Altro fattore che va richiamato, per i positivi riflessi che ha complessivamente determinato (e che determinerà anche negli esercizi futuri) è quello connesso alla definizione di importanti aspetti normativo/contrattuali relativi alle concessionarie autostradali. Per quanto riguarda infatti la Società AUTOSTRADE, la Nuova Convenzione tra ANAS ed AUTOSTRADE è divenuta pienamente operativa nell'aprile 1998, a seguito della registrazione del relativo Decreto interministeriale datato 4.8.1997: la sua attuazione ha reso immediatamente operativo il

meccanismo di modifica tariffaria in ragione del livello di inflazione programmato e dell'indicatore della qualità del servizio. Inoltre, la convenzione ha permesso l'avvio del rilevante programma di investimenti che impegnerà la capogruppo AUTOSTRADE nel periodo 1999-2003.

Al riguardo si ricorda che nel corso del 1998 la Commissione Europea ha invitato il Governo italiano a rendere l'assetto applicativo della Nuova Convenzione quanto più trasparente ed aperto alla concorrenza, anche mediante la previsione di una disciplina relativa all'affidamento dei lavori autostradali.

In proposito si segnala che ANAS e AUTOSTRADE hanno di recente definito le modifiche ritenute necessarie per adeguare il quadro convenzionale in relazione alle osservazioni formulate dalla UE, come meglio precisato al capitolo di pag. 125. Relativamente al settore autostradale nel suo complesso, nel corso del 1998 sono proseguiti i rapporti tra concessionarie e ANAS per l'approvazione dei piani finanziari; al riguardo si fa presente che l'ANAS nei primi mesi del 1999 ha concluso l'esame dei piani finanziari presentati dalle società concessionarie, che rappresentano la base di riferimento per la stipula delle nuove convenzioni.

In particolare, sempre sotto l'aspetto del quadro regolatorio del settore, vanno segnalate rilevanti novità per le due controllate Società Raccordo Autostradale Valle d'Aosta e Società Autostrada Tirrenica. La RAV, Raccordo Autostradale Valdostano, ha sottoscritto con

l'ANAS, in data 17 aprile 1998, la nuova Convenzione che conferma la durata della concessione in 30 anni (a decorrere dall'entrata in esercizio dell'intera autostrada), mentre la SAT, Società Autostrada Tirrenica, ha visto durante l'anno la conclusione dell'articolato contenzioso con l'ANAS relativo alla sospensione del contributo in conto capitale per il completamento dell'opera ed alla conseguente disattenzione del Piano finanziario sottoscritto nel 1986, all'atto della firma della Convenzione. Nel 1998 è stato perfezionato un atto transattivo tra concedente e concessionario relativo al contenzioso pregresso, che ha portato al versamento alla SAT di 172 miliardi.

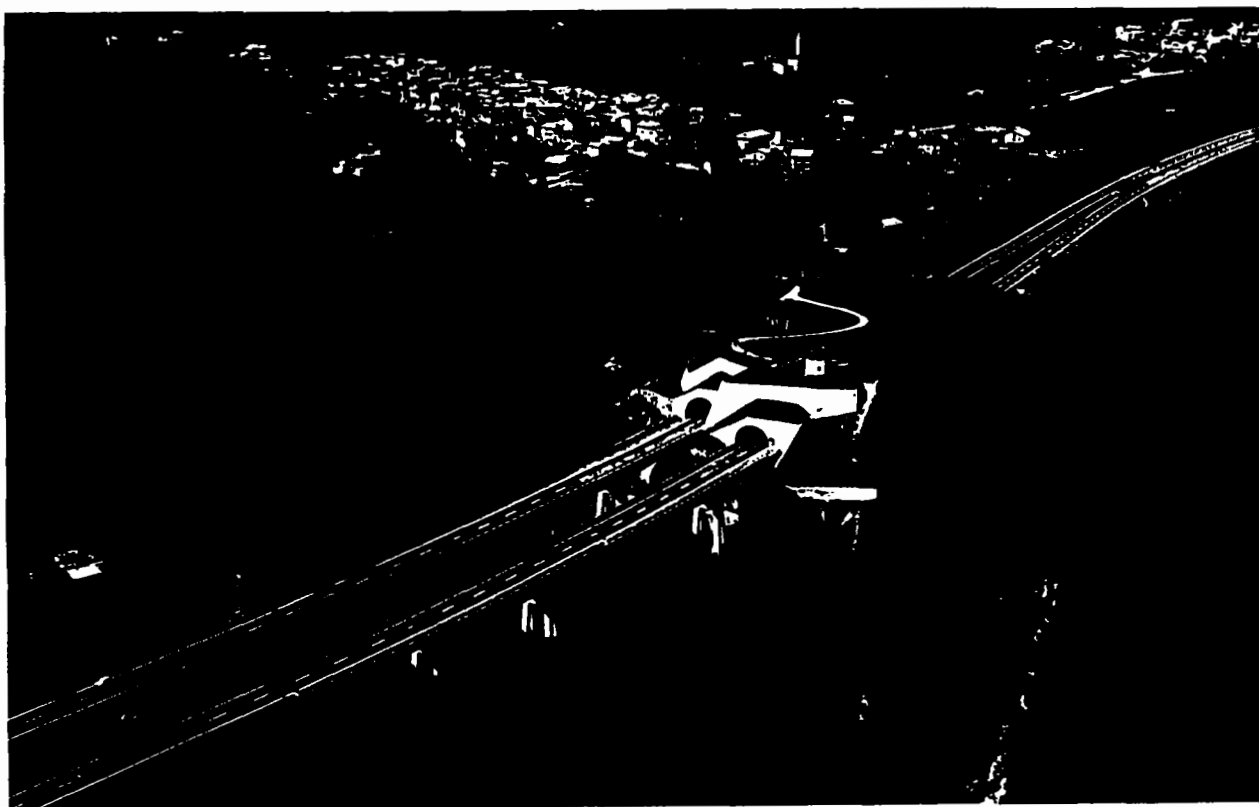
Si ricorda inoltre che, nell'ambito delle iniziative volte alla valorizzazione degli asset di

Gruppo, nel 1998 la controllata Autostrade Telecomunicazioni S.p.A. ha ottenuto dal Ministero delle Comunicazioni la licenza per l'installazione e la fornitura di reti di telecomunicazioni aperte al pubblico. Inoltre sono state avviate iniziative di collaborazione sia con le altre concessionarie sia con primari operatori di telecomunicazioni e istituzioni finanziarie volte alla partecipazione alla gara per il quarto gestore della telefonia mobile, prevista entro la prima metà del 1999.

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

AUTOSTRADE

Un viadotto dell'autostrada A-26
Genova-Voltri-Gravellona.



AUTOSTRADE

controllate e, dall'altra parte, 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 a pedaggio. Di conseguenza le attività del Gruppo, nell'anno 1998, si sono concentrate prevalentemente nelle attività della Capogruppo che, da sola, rappresenta circa l'87% del valore della produzione consolidato.

Dall'analisi specifica degli ulteriori dati di bilancio si evidenziano il buon andamento delle attività e le positive risultanze del Gruppo nell'esercizio 1998. Il valore della produzione è stato pari a 3.715 miliardi di lire, con un incremento del 5,7% rispetto al 1997. La positiva evoluzione è da ricondursi all'aumento dei ricavi da pedaggio (3.343 mldi rispetto ai 3.143 mldi del 1997), determinati quasi totalmente dall'attività di AUTOSTRADE S.p.A. che ha beneficiato dell'incremento del traffico (+4,6%) e dell'adeguamento tariffario (+2,3%) applicato a partire dal 7 maggio 1998. Il margine operativo lordo del Gruppo è stato pari a 1.988 miliardi di lire, in aumento del 9% rispetto al 1997. Il miglioramento conferma l'attenzione che, nel corso dell'anno, la Società AUTOSTRADE e le sue partecipate hanno posto nel

contenimento dei costi, nonché nell'aumento della produttività della forza lavoro e nel perseguimento dell'efficienza gestionale. L'utile che il gruppo AUTOSTRADE ha conseguito nel corso del 1998 è stato pari a 482 miliardi di lire con un aumento del 64% rispetto all'anno precedente. In conseguenza dei più significativi fenomeni economici sopra descritti, sono migliorati anche i principali indicatori di redditività complessiva, con un ROI che raggiunge il 14,5% (12,9% nel 1997) ed un ROE pari all'11,1% (7,3% nel 1997).

Per quanto riguarda in particolare la Capogruppo, che ha chiuso l'esercizio con un utile netto di 429 miliardi, sono stati consolidati ed ulteriormente incrementati i risultati conseguiti negli ultimi anni.

L'utile dell'anno consente la distribuzione di un dividendo di 230 lire per azione, più elevato di oltre il 60% rispetto a quello del precedente esercizio.

Per le altre Società del comparto autostradale si sono registrati risultati nel complesso positivi, con significativi miglioramenti, in particolare, per la Società Traforo del Monte Bianco (34,4 mldi a fronte dei 23,1 mldi del 1997) e per la Società Autostrada Tirrenica (utile di 2,2 miliardi rispetto alla perdita di 7,8 mldi consuntivata l'anno precedente). Per quanto riguarda, invece, le Società operative, la Pavimental ha chiuso l'esercizio con una perdita di 18 miliardi, di cui 16 miliardi dovuti ad accantonamenti eseguiti a fronte delle perdite consuntivate dalle partecipate estere (in particolare dalla partecipazione russa). Con riferimento al personale a fine 1998, l'organico di Gruppo

AUTOSTRADE

risulta composto da 10.338 unità, mentre l'organico medio è pari a 10.202 unità.

Sul versante degli investimenti il Gruppo ha effettuato oltre 435 miliardi di interventi che hanno riguardato in particolare la Capogruppo (236 mld) e le altre sei concessionarie autostradali. Tra le opere la cui realizzazione ha evidenziato un notevole progresso nel corso del 1998 si segnalano alcune arterie di grande importanza per la funzionalità della rete in esercizio e, in particolare, l'avanzamento dello scavo dei cunicoli pilota della galleria di base sulla Bologna-Firenze, i lavori di realizzazione della terza corsia sul tratto Orte-Fiano, l'ampliamento della Milano Laghi nell'ambito del potenziamento della dotazione infrastrutturale di Malpensa 2000 e l'adeguamento della Tangenziale di Bologna. Tra le Società controllate, i progetti di maggiore rilievo nel quadro delle attività di potenziamento della rete si associano alla Torino-Savona, con l'apertura nel corso del 1998 di ulteriori 10 km di autostrada dopo i lavori di raddoppio della carreggiata ed alla Società Autostrade Meridionali con le opere in corso negli svincoli di Torre Annunziata, Nocera Inferiore, Cava dei Tirreni, Scafati e Torre del Greco. Le manutenzioni hanno assorbito risorse finanziarie per un totale di 517 miliardi a livello consolidato ed hanno interessato le principali aree strategiche per il controllo della qualità del servizio. In aggiunta alle attività sopra descritte, a livello delle concessionarie l'impegno del Gruppo nel 1998 si è orientato

più in generale verso il miglioramento delle condizioni di sicurezza sulla rete aziendale, con interventi sulle strutture e sull'organizzazione rivolti in particolare alla sensibilizzazione dei comportamenti degli utenti. Fra gli eventi rilevanti accaduti nei primi mesi del 1999 si deve purtroppo rilevare il tragico incidente avvenuto nel traforo del Monte Bianco, che ha determinato dal 24 marzo u.s. la chiusura del tunnel che secondo AUTOSTRADE, in base agli elementi al momento disponibili, potrebbe protrarsi per tutto il 1999. Gli effetti economici che ne conseguiranno sono ancora in via di puntuale valutazione, ma tuttavia non dovrebbero modificare le prospettive di ulteriore progresso atteso nel 1999 per il risultato di Gruppo.

Panoramica dell'autostrada A-1 Milano-Napoli (tratto Bologna-Firenze).



**ANDAMENTI
SETTORIALI****TIRRENIA**

TIRRENIA	Consolidato 1998 (miliardi di lire)
Valore della produzione "tipica"	848
Valore aggiunto	472
MOL	161
Risultato operativo	60
Oneri / Proventi finanziari	- 12
Risultato ante comp. straord. e imposte	48
Risultato netto	7
Capitale investito netto	1.355
Coperto con:	
- Mezzi propri	246
- Indebitamento finanziario netto	1.109
Cash-Flow	103
Investimenti	323
Occupazione al 31.12 (n. addetti)	3.893

Il gruppo TIRRENIA è stato costituito sul finire del 1998 nell'ambito del processo di riassetto del comparto cabotiero pubblico che ha preso avvio al termine di un lungo e articolato percorso burocratico-normativo. Tale processo, in sintesi, era stato avviato nel corso del 1997 allorché il CIPE, in occasione dell'approvazione del Piano di Riordino del gruppo FINMARE limitatamente al settore dei trasporti di Linea, invitò il Governo alla formulazione di un nuovo Piano di Riordino del settore Cabotiero (dopo quello presentato nel 1995 e non approvato) da sottoporre al suo esame previa acquisizione dei necessari pareri parlamentari. Nel corso del 1998, i Ministeri del Tesoro e dei Trasporti hanno predisposto - avvalendosi del supporto di FINMARE - il menzionato documento programmatico che ha quindi ottenuto il viatico del CIPE (9 luglio) ed è stato approvato con apposito Decreto Interministeriale il 7 settembre scorso. Secondo quanto disposto dal citato Piano di riordino e dal correlato Decreto Interministeriale, il nuovo Gruppo cabotiero deve essere coordinato dalla TIRRENIA, Capogruppo operativa controllata direttamente dall'IRI. Coerentemente con tale impostazione e tenuto conto delle Deliberazioni assunte dai Consigli di Amministrazione di IRI, FINMARE e TIRRENIA, il 30 novembre u.s. l'IRI ha rilevato dalla FINMARE il 60% della partecipazione detenuta nella TIRRENIA che, a sua volta, possiede il 51% circa delle Società Caremar, Saremar, Siremar

e Toremar. Conseguentemente, a fine anno il gruppo TIRRENIA risulta costituito dalla Capogruppo e dalle Società Regionali mentre il completamento del riassetto avverrà nel corso del 1999 con l'acquisizione da parte della TIRRENIA dei rimanenti pacchetti azionari detenuti da FINMARE nell'Adriatica (100%) e nelle Regionali (49% circa). Dal lato del contesto competitivo, il mercato nazionale è stato caratterizzato nel 1998 dal graduale accuirsi delle spinte concorrenziali anche in considerazione dell'approssimarsi della liberalizzazione - avvenuta dal 1° gennaio 1999 - dei traffici comunitari marittimi di settore nel bacino del Mediterraneo (Grecia esclusa). Più in particolare, in tale scenario gli operatori privati nazionali hanno presentato politiche commerciali sempre più aggressive mentre la gran parte degli armatori esteri ha adottato una linea di condotta di studio, in vista della citata apertura del mercato. A ciò si aggiunga che il settore Cabotiero è interessato negli ultimi anni da un forte processo di innovazione tecnologica con lo sviluppo e l'entrata in esercizio di traghetti ad alta velocità che comporta, di fatto, il superamento del naviglio tradizionale. Tale tendenza, peraltro, risulta anche dettata dalla necessità di soddisfare maggiormente le esigenze della clientela che è sempre più orientata verso la richiesta di servizi qualitativamente migliori con una particolare attenzione al contenimento dei tempi di traversata ed a più elevati standard di sicurezza e comfort. In tale scenario le Società

cabotiere pubbliche hanno, nel corso del 1998, proseguito il processo di ammodernamento della flotta (sono entrate in esercizio di 3 nuove navi veloci) che a fine anno risulta composta da 78 unità,

inclusi 5 traghetti della TIRRENIA del tipo "Poeta" posti in disarmo nel corso dell'esercizio in attesa della vendita; contestualmente sono stati ridefiniti gli assetti dei servizi e delle tariffe (nei termini approvati dalle Autorità competenti) al fine di poter soddisfare al meglio le richieste della clientela.

L'insieme di tali interventi ha consentito alle Società del gruppo TIRRENIA di consuntivare un'attività nautica più elevata che nel precedente esercizio (+3% in termini di viaggi effettuati e +1,2% in termini di miglia percorse) con

una dinamica dei volumi trasportati che per le componenti passeggeri e auto si è attestata sui livelli del 1997, mentre è risultata particolarmente sostenuta per i mezzi commerciali (+7% rispetto al 1997).

Tale andamento si presenta più articolato con riferimento alle singole Società del Gruppo; la TIRRENIA ha infatti registrato una contrazione di circa il 2% dei flussi di passeggeri ed auto trasportati determinata dall'intensificazione dell'attività da parte della concorrenza in particolare sulle linee servite da navi traghetto di tipo tradizionale, mentre sulle relazioni servite con i mezzi veloci i risultati sono stati particolarmente positivi. Per contro, anche nel 1998 il traffico dei mezzi commerciali ha registrato un trend in crescita (+7% rispetto all'anno

TIRRENIA

Il traghetto veloce "Taurus" in servizio sulle rotte della Tirrenia di Navigazione.



TIRRENIA

precedente) in linea con una tendenza che ha visto sviluppare i volumi di tale segmento di business di oltre il 43% negli ultimi 5 anni. Relativamente alle Società Regionali, l'attività commerciale ha registrato nel 1998 una dinamica positiva in tutte le sue componenti con un incremento più evidente per le auto ed i mezzi commerciali (rispettivamente +1,1% e +2,8% rispetto al 1997). Tale *trend*, peraltro, si presenta differenziato con riferimento alle diverse Società; la sola Siremar infatti registra un andamento migliorativo in tutte le componenti di traffico, mentre l'attività svolta dalla Caremar e dalla Saremar, sia pure sostanzialmente positiva evidenzia, per la prima una flessione per il segmento auto dovuta alle restrizioni imposte dalle Autorità locali all'afflusso di veicoli nelle isole servite e per la seconda minori passeggeri trasportati a causa, essenzialmente, della maggiore aggressività commerciale degli armatori privati. Da ultimo, la Toremar ha accusato una generalizzata flessione dei traffici correlata alla difficoltà di operare in un mercato di piccole dimensioni - le isole toscane - in presenza di una armatoria privata molto determinata. In tale quadro, l'attività svolta dalle Società del Gruppo ha comportato che l'ammontare dei corrispettivi riconosciuti dallo Stato, correlati agli oneri sostenuti dalle Società cabotiere per adempiere agli obblighi di

pubblico servizio previsti dal disposto convenzionale e comprensivi di una adeguata remunerazione del capitale investito nonché dei contributi connessi al disarmo delle unità "Poeta" di TIRRENIA, sia pari a 230 miliardi (240 miliardi nel 1997). Infine, nel rappresentare le principali risultanze economico-patrimoniali va ricordato che il gruppo TIRRENIA è stato costituito sul finire del 1998 mentre, precedentemente, le Società cabotiere erano ricomprese nel più ampio contesto del gruppo FINMARE; ciò rende impossibile realizzare un confronto tra le risultanze consuntivate nel 1998 e quelle del precedente esercizio. Ciò premesso, il valore della produzione del nuovo Gruppo - incluse le menzionate sovvenzioni - è pari a 848 miliardi, mentre il risultato operativo si attesta a 60 miliardi. L'utile consolidato - nonostante la sensibile contrazione registrata dal tasso di remunerazione del patrimonio netto (dal 7,125% del 1997 al 5,4% del 1998) dettata dalla dinamica dei tassi di riferimento - è pari a 7 miliardi in virtù anche di componenti straordinarie positive. Dal lato patrimoniale, infine, i mezzi propri del nuovo Gruppo risultano pari a 246 miliardi a fronte di un indebitamento finanziario netto di 1.109 miliardi. La Società ha distribuito a valere sull'utile realizzato nel 1998 un dividendo di 1.217 lire per azione pari a complessivi 5,8 miliardi circa.

**ANDAMENTI
SETTORIALI****FINMARE**

FINMARE	Consolidato	
	1997	1998
	(miliardi di lire)	
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	1.967	598
Coperto con:		
- 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

Nel corso del 1998 il gruppo FINMARE ha visto modificarsi profondamente la propria struttura operativa in conseguenza alla dismissione del comparto trasporti internazionali di linea ed al trasferimento all'IRI del controllo della TIRRENIA nell'ambito dell'avvio del Piano governativo di riordino del settore Cabotiero. Entrambe le operazioni sono state realizzate con effetti economico-patrimoniali a far data dal 1.1.1998.

Per quanto riguarda la Linea si è conclusa la fase di privatizzazione del Lloyd Triestino e dell'Italia di Navigazione e delle loro controllate (Interlogistica e Italmar), prevista nel Piano di riordino del comparto predisposto dal gruppo FINMARE ed avviata concretamente alla fine del 1997. Al termine di un articolato processo di selezione dei potenziali acquirenti, negli scorsi mesi di luglio e agosto sono stati firmati i contratti di vendita della Società triestina alla Balsam Estate BV (Gruppo Evergreen) e dell'Italia di Navigazione alla D'Amico International SA (Gruppo D'Amico); il trasferimento delle azioni per entrambe le Società è avvenuto nei primi giorni di ottobre. Relativamente al comparto Cabotiero, facendo seguito alle disposizioni governative in merito al Piano di riordino del settore (Delibera CIPE del 9 luglio e correlato Decreto Interministeriale di approvazione del 7 settembre), il 30 novembre scorso è stato ceduto all'IRI il controllo (60%) della TIRRENIA, holding operativa del "nuovo polo cabotiero pubblico" che, a fine esercizio, risulta costituito dalla stessa TIRRENIA e dalle Società Regionali (Caremar, Saremar, Siremar, Toremar), partecipate dalla Capogruppo al

51% circa. Conseguentemente a tale operazione ed in linea con quanto previsto dal disposto legislativo, è stato quindi perfezionato il passaggio alla Società napoletana della quasi totalità del personale della FINMARE S.p.A. Tale processo evolutivo ha comportato che il gruppo FINMARE a fine anno risulti composto dalla Capogruppo, dall'Adriatica, dall'Almare e dall'Aurora, Società peraltro non più operativa. Nel corso del primo semestre 1999, infine, verrà completato il riassetto del settore cabotiero con il passaggio alla TIRRENIA delle partecipazioni detenute dalla FINMARE nell'Adriatica e nelle Regionali (49% circa) e prenderà inizio il processo di privatizzazione dell'Almare; conseguentemente, con l'Assemblea di bilancio 1998 potrà essere avviata la procedura di liquidazione della FINMARE. Dal lato del contesto competitivo, i mercati in cui operano le Società del Gruppo sono stati interessati, nel corso del 1998, dal progressivo acuirsi delle spinte concorrenziali. Tale tendenza ha interessato in particolar modo l'attività cabotiera dell'Adriatica - unica realtà del gruppo FINMARE operante nel settore - che ha dovuto fronteggiare la crescente aggressività degli armatori turchi e greci che, in virtù di costi di gestione più contenuti rispetto agli altri armatori mediterranei, offrono servizi a prezzi estremamente competitivi sia pure caratterizzati da standard qualitativi inferiori alla media. Nel business dei trasporti di massa l'Almare, attiva nel segmento delle rinfuse petrolifere, è stata interessata oltre che dalle problematiche concorrenziali

FINMARE

dalla drastica flessione della domanda che nel 1998 ha raggiunto i livelli più bassi mai riscontrati nell'ultimo quadriennio. Da ultimo, il settore dei traffici internazionali di linea containerizzati - oramai dominato dalle grandi alleanze - non ha mostrato nel corso dell'anno segni di ripresa ma, per contro, è stato interessato da una ancor più accentuata flessione della domanda trainata dalla crisi dei mercati asiatici, con conseguente crollo delle importazioni da parte dei Paesi di quell'area geografica. Tale criticità è stata inoltre accompagnata dall'ulteriore inasprimento della concorrenza commerciale da parte dei maggiori *players* del settore e dall'entrata in esercizio di navi con sempre 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. Tale scenario competitivo è risultato particolarmente penalizzante per le realtà di più piccole dimensioni; tra queste le Società di Linea del gruppo FINMARE hanno accusato nel 1998 un pesante deficit determinato dal deciso deterioramento della gestione operativa con negativi riflessi sugli esiti economici rinvenienti dalle due operazioni di privatizzazione. Nel quadro rappresentato, premettendo che la profonda modificazione della struttura del Gruppo rende scarsamente significativo il confronto delle risultanze economico-patrimoniali con quelle del precedente esercizio, il valore della produzione del gruppo FINMARE

si è attestato a 248 miliardi (2.206 mldi nel 1997), il margine operativo lordo a 25 miliardi (157 mldi nel 1997), mentre il risultato operativo è risultato negativo per 9 miliardi (-64 mldi nel 1997). Relativamente al risultato d'esercizio, il bilancio consolidato del Gruppo chiude con una perdita di -73 miliardi (-75 miliardi nel 1997) cui concorre il deficit consuntivato dalla FINMARE S.p.A. (-84 mldi; -71 miliardi nel 1997), solo parzialmente compensato dai positivi apporti dell'Almare e dell'Adriatica (rispettivamente utile di 4 mldi e 7 mldi; 6 miliardi e 4 miliardi nel 1997). Dal lato patrimoniale, infine, il capitale investito netto - pari a 598 miliardi (1.967 miliardi nel 1997) - è coperto per 136 miliardi (circa il 23%) dai mezzi propri e per i restanti 462 miliardi da debiti finanziari netti. Sul deficit del Gruppo e di FINMARE S.p.A. hanno pesantemente influito i risultati negativi consuntivati dalle Società di Linea sino alla data di trasferimento delle azioni, condizionati dal perdurare, come detto, delle difficili condizioni del contesto in cui operano. I negativi esiti connessi al comparto Linea sono stati parzialmente compensati dalla plusvalenza determinata dalla cessione all'IRI del 60% della TIRRENIA.

- Relativamente alle Società operative, l'Almare nel corso del 1998 ha registrato una flessione del volume di affari (-12% rispetto al precedente esercizio) correlata agli effetti della contrazione della domanda e a una gestione della flotta meno remunerativa che nel passato (maggiore incidenza dei "contratti

a tempo" rispetto ai "contratti a viaggio").

Pur in presenza di tale dinamica, la Società ha consuntivato un utile d'esercizio di circa 4 mldi cui ha concorso il significativo apporto di partite straordinarie positive (definizione di un rimborso assicurativo collegato all'avaria della m/n "Leonis" avvenuto nel 1996 e riflessi dell'istituzione del Registro Internazionale) in presenza di una gestione operativa che, sia pure in miglioramento rispetto al passato, è risultata ancora deficitaria.

- L'Adriatica ha registrato un positivo *trend* dell'attività commerciale (i volumi trasportati sono cresciuti del 16% medio rispetto al 1997) in tutte le componenti di traffico e, sostanzialmente, su tutte le linee servite; conseguentemente il fabbisogno da sovvenzione è risultato più contenuto che in passato (67 mldi; 85 mldi nel 1997). Dal lato del risultato d'esercizio, nonostante la riduzione del tasso di remunerazione del patrimonio

netto (dal 7,125% del 1997 al 5,4% del 1998), la Società ha consuntivato un utile di 7 miliardi anche grazie al contributo di componenti straordinarie positive (regolazione pendenze INPS e plusvalenza per la cessione di containers).

- Da ultimo, l'Aurora tradizionalmente impegnata in operazioni di *leasing* di mezzi ausiliari del trasporto marittimo per le Società del Gruppo, come anticipato, non svolge più alcuna attività dal marzo 1998. Dal lato dell'organico, infine, la dismissione delle Società di Linea e l'avvio del riassetto del settore cabotiero ha comportato una riduzione della consistenza occupazionale del gruppo FINMARE che è passata dai 5.682 addetti di fine 1997 agli 884 addetti di fine 1998. Va inoltre ricordato che il personale appartenente alla FINMARE S.p.A. a fine anno era limitato a sole 2 unità in conseguenza del citato trasferimento alla TIRRENIA del restante personale amministrativo e dirigente.

FINMARE



Il monostab "Marconi" della Adriatica di Navigazione in servizio sulle rotte dell'Alto Adriatico.

**ANDAMENTI
SETTORIALI****FINTECNA**

FINTECNA	Consolidato	
	1997	1998
	(miliardi di lire)	
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	710	400
Coperto con:		
- 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

I significativi sviluppi del Programma originario di ristrutturazione e collocamento sul mercato delle partecipate, che hanno caratterizzato l'esercizio 1998, stanno sostanzialmente portando ad esaurire la missione che era stata affidata a FINTECNA S.p.A. con il piano di ristrutturazione dell'Iritecna, varato a fine 1993. In relazione a tale progressiva conclusione del Programma originario e nell'ambito del progetto di riassetto organizzativo delle attività liquidatorie facenti capo direttamente all'IRI S.p.A., è stato attribuito un nuovo ruolo alla FINTECNA S.p.A., finalizzato alla gestione, coordinamento e controllo delle attività relative a Società in liquidazione, nonché delle attività residuali connesse a Società del Gruppo IRI. Conseguentemente la FINTECNA ha modificato il proprio statuto e cambiato denominazione sociale da FINTECNA - Società per l'Impiantistica Industriale e l'Assetto del Territorio S.p.A. a FINTECNA - Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A. Le principali operazioni eseguite nel corso del 1998 sono quelle relative alla cessione del 65% di Servizi Territoriali alla ABACO S.r.l. (la quota residua sarà venduta successivamente secondo tempi e modalità predefiniti); del 100% di Sistemi Urbani alla SOFINPAR; del 51% di Italstrade ad Astaldi e del 51% di Condotte d'Acqua a Ferrocemento (l'operazione

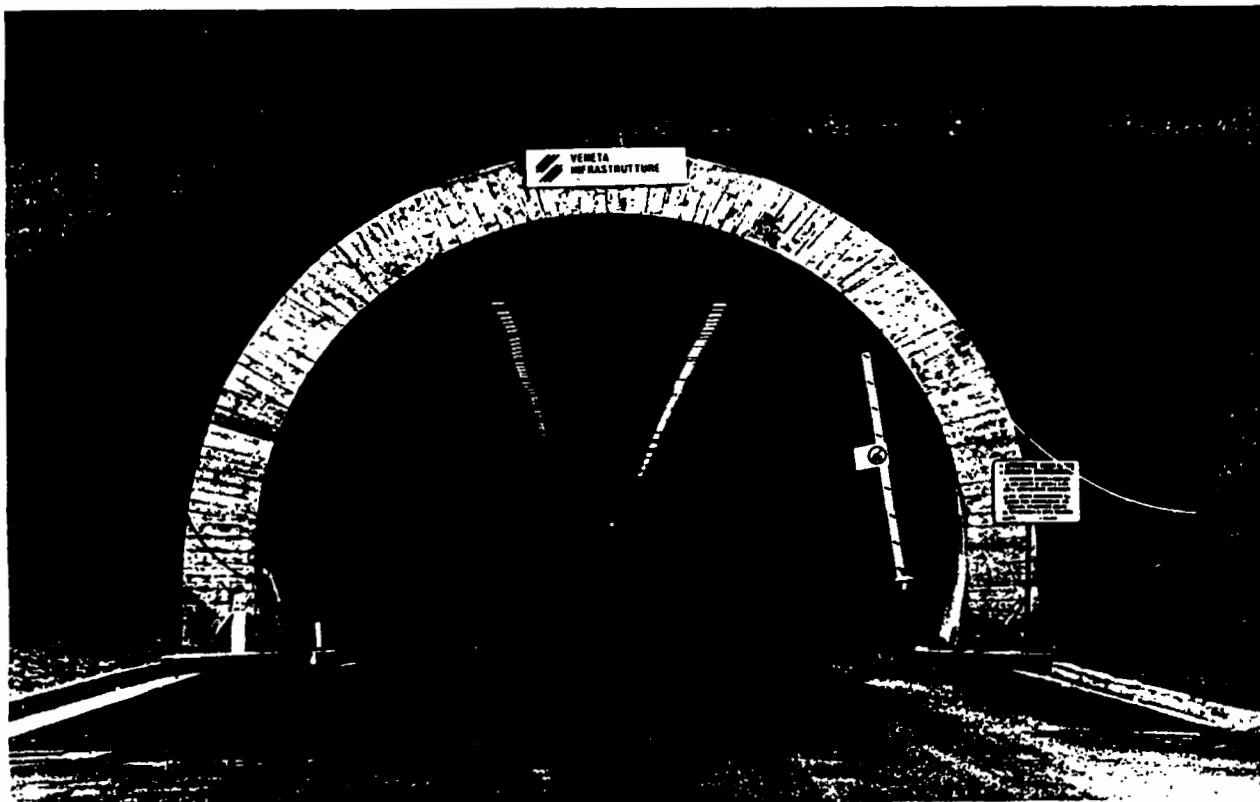
avviata nell'anno è stata poi formalizzata ad inizio 1999). Nel corso del 1998 sono inoltre proseguite:
- con l'ausilio dell'*advisor* COFIRI S.p.A. la procedura di vendita della Italinpa S.p.A. (la cessione è stata poi formalizzata con la firma del relativo contratto il 4 febbraio 1999);
- con l'ausilio dell'*advisor* COFIRI S.p.A. la procedura di vendita Sovigest S.p.A. (il contratto di compravendita dell'80% è stato sottoscritto nel maggio 1999);
- con l'ausilio dell'*advisor* KPMG Consulting S.p.A. la procedura di vendita della Ponteggi Dalmine S.p.A. Il 1998 è stato anche l'anno conclusivo della commessa relativa alla realizzazione del Ponte sullo Storebaelt in Danimarca; la formale consegna è avvenuta il 28 maggio 1998; successivamente sono state avviate trattative per la cessione del ramo d'azienda di Coinfra, contenente il *know-how*, il marchio ed il personale della Società, che si sono concluse con la vendita di tali attività al gruppo Ares Holding di Spello con effetto dal 1° marzo 1999. Nella Coinfra S.p.A. residuano solo i rapporti contrattuali inerenti il Ponte sullo Storebaelt, con riferimento al quale è stato definito un rapporto di assistenza con l'acquirente del ramo ceduto, al fine di esaurire gli impegni contrattuali ancora esistenti. Parallelamente alle citate operazioni sono proseguiti gli interventi organizzativi di

contenimento dei costi e di ricollocazione di personale, che hanno riguardato tanto le residue Società in portafoglio quanto la stessa FINTECNA S.p.A. Tra le molteplici attività svolte per la ricollocazione del personale in esubero, oltre a quelle già avviate nell'ambito dei LSU, Condonò Edilizio e Strade per il Giubileo, si evidenziano la costituzione di una Società mista, con partner privati, per la gestione di servizi telefonici attraverso un moderno "Call Center". Nell'ambito della Servizi Tecnici, ha assunto particolare rilievo la definizione dell'ingente contenzioso con le Poste Italiane S.p.A., attraverso un accordo transattivo che prevede, tra l'altro, l'impegno per

quest'ultima di inserire nel proprio organico 30 unità della Servizi Tecnici. A fine esercizio l'organico a tempo indeterminato del gruppo FINTECNA (esclusa la Società Italinpa, non più consolidata) era pari a 763 unità di cui 60 interessate da provvedimenti di sospensione dell'attività per CIGS. In relazione all'andamento economico e finanziario, i valori del Gruppo, che risentono della variazione del perimetro di consolidamento connesso alle operazioni di cessione delle partecipate, evidenziano una produzione complessiva di 411 miliardi (564 miliardi nel 1997), nonché una perdita consolidata di 75 miliardi (60 miliardi nel 1997),

FINTECNA

Il tunnel di collegamento tra i Comuni di Schio e Valdagno, realizzato dalla Società Veneta Infrastrutture.



FINTECNA

sulla quale incidono in modo significativo gli accantonamenti prudenzialmente effettuati a fronte delle prevedibili onerosità connesse con le ristrutturazioni e le privatizzazioni tuttora in corso.

Il margine operativo lordo è pari a -64 miliardi, mentre il risultato operativo (al netto degli ammortamenti, altri stanziamenti ed oneri diversi) si cifra in -119 miliardi. Entrambi questi valori risentono dell'elevato peso del costo del lavoro (65 miliardi) su un valore della produzione in progressivo ridimensionamento in relazione all'andamento del Programma di cessione delle attività. Sono come detto in corso iniziative per adeguare la struttura ai ridotti volumi produttivi.

Il capitale investito è di 400 miliardi ed è coperto per il 78% circa dai mezzi propri (314 miliardi) e per il restante 22% dall'indebitamento netto (86 miliardi).

- Per quanto riguarda l'andamento delle principali Società che costituiscono il bilancio consolidato 1998 Coinfra ha completato, come detto, la costruzione del Ponte sullo Storebaelt in Danimarca; la Società ha chiuso l'esercizio in pratico pareggio con un valore della produzione pari ad oltre il 25% del totale dell'intero Gruppo.

- La Società Veneta Infrastrutture ha proseguito i lavori per il completamento del tunnel di collegamento tra i Comuni di Schio e Valdagno.

Ponteggi allestiti per il restauro di Ponte Sisto a Roma (Ponteggi Dalmine).

