

DATI SEGNALETICI
DEL GRUPPO IRI
NEL 1998

In tale ottica, le succitate Società, d'intesa con l'IRI, hanno richiesto al Ministero del Lavoro il riconoscimento di una proroga oltre il 1999 della CIGS, per consentire l'effettiva attuazione delle iniziative finalizzate al reimpiego del personale in esubero.

Nel complesso l'adeguamento dei livelli occupazionali è stato realizzato attraverso l'utilizzo degli ammortizzatori sociali previsti dalla legge (pre-pensionamenti e mobilità di accompagnamento alla pensione), una attenta gestione del *turnover* e una politica di incentivazione all'esodo.

È proseguita nel corso dell'anno la politica estremamente selettiva nel campo delle assunzioni limitandole al personale tecnico altamente professionalizzato. In merito sono state effettuate circa 3.600 assunzioni (di cui circa 700 all'estero).

Nel corso del 1998 si è fatto ricorso complessivamente a 2 milioni di ore di CIGS (contro 1,5 milioni di ore del 1997), equivalenti a circa 900 unità sospese a tempo pieno (700 nel 1997), dovute in gran parte al protrarsi delle criticità presenti in alcune realtà del gruppo FINMECCANICA.

La struttura occupazionale del Gruppo IRI ha visto nel corso del 1998 una diminuzione del peso relativo della categoria impiegatizia (60% contro il 63,9% del 1997), fenomeno riconducibile essenzialmente alla privatizzazione di Elsag Bailey Process Automation (a prevalente connotazione impiegatizia).

Il costo del lavoro aggregato è pari a 10 mila miliardi circa (v. tabella n. 15), valore inferiore di circa 1.700 miliardi, rispetto al valore di bilancio 1997, riflettendo essenzialmente gli effetti dei processi di dismissione.

Il costo del lavoro medio procapite delle principali aziende italiane del Gruppo (prendendo a riferimento per il 1997 un aggregato di aziende confrontabili con quelle del 1998) al netto degli oneri a carico delle aziende per esodi agevolati e Cassa Integrazione Guadagni è passato dai 92 milioni del 1997 ai 90,2 milioni del 1998 evidenziando una diminuzione di circa il 2% rispetto all'anno precedente. Hanno influito su tale variazione da un lato i recuperi di costo derivati dall'istituzione dell'IRAP che ha ridotto il peso degli oneri contributivi con l'abolizione della contribuzione al Servizio Sanitario Nazionale e, dall'altro gli aumenti retributivi dovuti agli effetti dei contratti nazionali e aziendali. Un confronto omogeneo con il 1997, quindi senza tenere conto dell'effetto IRAP, evidenzia un incremento di costo pari a circa il 3,5%.

Circa gli aspetti organizzativi il conseguimento e mantenimento di significativi risultati nel posizionamento competitivo e nel miglioramento dell'efficienza e della produttività – finalizzati anche a favorire il passaggio di proprietà di alcune unità operative, massimizzando, nel contempo, il valore di realizzo degli assets patrimoniali – hanno comportato per le Società del Gruppo l'esigenza di completare i processi di rinnovamento organizzativo attraverso la revisione delle strutture, il ridisegno dei processi produttivi, il dimensionamento degli organici ed il consolidamento delle competenze.

Per accompagnare queste linee operative, l'IRI e le aziende del Gruppo hanno proseguito il loro tradizionale impegno nell'adeguamento professionale della forza lavoro e nella diffusione della cultura di impresa a tutti i livelli, indispensabile per affrontare le sfide poste dalla evoluzione tecnologica e dalla apertura ed internazionalizzazione dei mercati.

In questa ottica, IRI Management ha sviluppato il ruolo di centro di diffusione di competenze manageriali, anche nei confronti di realtà esterne,

**DATI SEGNALETICI
DEL GRUPPO IRI
NEL 1998**

contribuendo alla preparazione di risorse chiave da destinare al potenziamento delle strutture tecnico-organizzative, sia delle Società sia di primarie istituzioni pubbliche e private.

Particolare attenzione è stata dedicata alle politiche rivolte alla alta Dirigenza, per permettere un sempre più significativo confronto con i mercati privati, verso la cui orbita l'intero Gruppo si sta muovendo; in tal senso è stata svolta una verifica con primarie Società di consulenza del posizionamento retributivo del management, al fine di riorientare gli investimenti gestionali a supporto dell'impegno dello stesso nella valorizzazione degli assets aziendali, in linea con le aspettative degli investitori privati ed istituzionali.

**OCCUPAZIONE NELLE AZIENDE IN LIQUIDAZIONE
DEL GRUPPO IRI (miliardi di lire)**

Tabella n. 14

Società	1997	1998	Variazione		%
			assolute		
Iritecna	2.341	1.646	- 695	-	29,7
Ifap-IRI	11	11	0		0,0
Fisinder	27	25	- 2	-	7,4
Labia Services	—	2	+ 2		—
Totale	2.379	1.684	- 695	-	29,2

**COSTO DEL LAVORO NELLE SOCIETÀ DEL GRUPPO IRI
(miliardi di lire)**

Tabella n. 15

	1997	1998	Variazione		%
			assolute		
Retribuzione	8.148	7.204	- 944	-	11,6
Oneri:					
- Obbligatori	2.810	2.145	- 665	-	23,7
- Volontari	286	138	- 148	-	51,8
Totale oneri	3.096	2.283	- 813	-	26,2
Totale spese da lavoro subordinato e relativi oneri	11.244	9.487	- 1.757	-	15,7
Accantonamento	496	571	+ 74	+	14,9
Costo del lavoro	11.740	10.058	- 1.682	-	14,4

Sotto il profilo delle relazioni industriali, nel corso dell'anno è stato portato a compimento il processo di unificazione della rappresentanza imprenditoriale che era stato avviato nel 1994 con l'adesione dell'Intersind a Confindustria, nel cui ambito verranno utilizzate le competenze professionali presenti in Intersind.

D'ora in avanti, la rappresentanza delle aziende manifatturiere del Gruppo troverà collocazione nelle competenti organizzazioni confederali, mentre le aziende appartenenti all'area della radiotelevisione, delle TLC e dell'informatica collegata sono entrate a far parte di una nuova organizza-

DATI SEGNALETICI
DEL GRUPPO IRI
NEL 1998

zione di settore: le aziende di trasporto finora associate all'Intersind hanno dato vita, sempre nell'ambito confindustriale, ad una Federazione (FEDERRETI) con competenze sindacali e lavoristiche.

Nel momento della cessazione dell'attività dell'Intersind, va posto in rilievo il ruolo fortemente innovativo e di primo piano che questa Associazione - nel corso dei quarant'anni della sua esistenza - ha sempre saputo svolgere nel panorama delle relazioni sindacali, privilegiando il mantenimento del dialogo tra le parti sociali anche nei momenti di maggiore tensione e contribuendo ad individuare soluzioni originali, sia sul piano contrattuale che su quello della gestione delle risorse umane in azienda: tali soluzioni si sono, in molti casi, diffuse nel sistema delle imprese ben al di là del mero ambito associativo.

Inoltre sul piano più strettamente vertenziale il 1998 è stato caratterizzato dalla prosecuzione dei confronti sulle tematiche afferenti il processo di riposizionamento competitivo e di riassetto organizzativo perseguito dalle aziende del Gruppo: FINMECCANICA-Ansaldo, FINCANTIERI, AUTOSTRADE ed Aeroporti di Roma.

In particolare, in linea con le previsioni del Piano di risanamento ALITALIA, sono state definite specifiche intese che prevedono un significativo rafforzamento del sistema partecipativo, l'individuazione di un nuovo modello organizzativo (basato su funzioni centrali di indirizzo strategico e su unità operative ad elevata autonomia gestionale) e l'identificazione di una nuova regolamentazione contrattuale per ciascuna categoria, caratterizzata sul piano generale dalla previsione di comuni condizioni di base per tutti gli operatori del settore e, nello specifico, dalla individuazione di idonee discipline che riarticolino le attuali norme contrattuali, adeguandole alle tipologie ed alle caratteristiche delle singole unità operative.

Coerentemente agli obiettivi di contenimento del costo del lavoro posti nel sopracitato Piano aziendale, per quanto concerne in particolare la categoria degli assistenti di volo, è stato, altresì, concordato di pervenire entro il 1999 alla riunificazione dei regimi contrattuali - attualmente distinti - vigenti in ALITALIA e Alitalia Team, in vista del progressivo trasferimento di tutte le attività di linea in Alitalia Team entro il 2000.

Tra gli accordi raggiunti nell'ambito della contrattazione di 2° livello nel periodo considerato, si segnala in particolare quello sottoscritto da Aeroporti di Roma ed OSL, che definisce strumenti innovativi (quali un Premio di Risultato interamente variabile, non consolidabile e correlato ai risultati raggiunti) coerenti con la crescente concorrenzialità nel mercato delle gestioni e dei servizi aeroportuali connessa alla fase di liberalizzazione del settore.

Nell'ambito del complessivo Programma di riassetto della FINMARE va sottolineato che le cessioni delle Società Italia di Navigazione e Lloyd Triestino sono state realizzate - in attuazione delle linee individuate nello specifico protocollo sottoscritto da IRI-FINMARE e Segreterie Nazionali di FILT-CGIL, FIT-CISL e UIL-Trasporti - acquisendo l'impegno degli acquirenti ad assicurare la continuità operativa aziendale ed a garantire la salvaguardia occupazionale del personale in forza per un periodo di 5 anni (a fronte del triennio previsto da analoghi contratti di compravendita in precedenza stipulati). L'iter di cessione delle due Società di Navigazione è stato accompagnato da una costante attività di informativa sindacale nell'ambito dei Comitati Consultivi Paritetici previsti dal Protocollo IRI-CGIL/CISL/UIL.

**ANDAMENTI
SETTORIALI****SOCIETÀ
DI SUPPORTO
FINANZIARIO**

In un contesto contrassegnato, da un lato, dai profondi riflessi indotti dall'unificazione monetaria europea nonché dalla progressiva riduzione dei tassi di interesse e, dall'altro lato, dal progredire dei processi di privatizzazione all'interno del Gruppo IRI, nel 1998 la COFIRI ha continuato ad assicurare alle Società IRI il supporto dei propri servizi finanziari.

In linea con l'indirizzo programmatico volto alla specializzazione nelle aree di operatività tipiche dell'*investment banking*, è stato altresì avviato il disimpegno dalle attività non rientranti nel *core business*, con il trasferimento all'IRI, nel marzo scorso, della partecipazione di controllo (54,2%) detenuta da Aeroporti di Roma Holding S.p.A. in Aeroporti di Roma S.p.A. Di recente è stato altresì deliberato l'avvio della procedura per la cessione del comparto assicurativo danni e vita, dove COFIRI è presente con le Società Sasa e Sasa Vita, rispettivamente. Inoltre, in considerazione del previsto prossimo trasferimento della partecipata SPI e delle attività ad essa connesse Sviluppo Italia nel quadro del riassetto degli enti nazionali di promozione e sviluppo imprenditoriale, il 30 aprile scorso la COFIRI ha ceduto all'IRI la partecipazione da essa detenuta nella SPI.

Con riferimento all'attività svolta nell'esercizio, per ciò che concerne in particolare l'area di *corporate finance* e quella di *project financing*, si evidenzia la designazione di COFIRI nel ruolo di consulente finanziario del raggruppamento di imprese prequalificato per la gara per la costruzione e la gestione di un tunnel a pedaggio e di parcheggi

nel centro di Como. E' inoltre proseguito il supporto finanziario e consulenziale nei progetti di costruzione delle metropolitane di Birmingham e Manchester. Nel quadro dell'attività di *private equity*, si segnala la partecipazione di Cofiri Invest BV, insieme ad Aeroporti di Roma S.p.A. ed a primari investitori istituzionali nazionali e internazionali, all'operazione che ha portato all'acquisizione di una quota del 20% nella ACSA, Società che gestisce i nove maggiori aeroporti sudafricani. E' stata inoltre completata la sottoscrizione del 7,6% del capitale della Elsacom NV, Società che, in seguito all'ottenimento delle previste licenze, svilupperà servizi di telefonia mobile satellitare. Nello scorso esercizio, la COFIRI ha altresì partecipato, come investitore ed *advisor*, al consorzio Telon TLC nella gara per l'assegnazione della licenza di terzo gestore di telefonia mobile.

Per quanto riguarda l'area del mercato dei capitali, in cui il Gruppo opera prevalentemente tramite Cofiri Sim, l'attività di negoziazione di strumenti finanziari derivati per la gestione del rischio di cambio e di tasso di interesse ha raggiunto i 300.000 miliardi in termini di volumi intermediati, con una crescita del 22% sull'esercizio precedente, che ha consentito di consolidare la posizione di rilievo detenuta nello specifico comparto sul mercato italiano.

COFIRI ha inoltre preso parte a diverse importanti operazioni sul mercato primario, relative a collocamenti azionari e obbligazionari, a prestiti sindacati e a consorzi di garanzia. Fra le operazioni più significative

effettuate nel corso del 1998, si ricordano la partecipazione ai consorzi di collocamento di azioni Alitalia e STMicroelectronics, ai consorzi di garanzia per l'aumento di capitale Finmeccanica e per il collocamento di obbligazioni "Banca Popolare di Novara 2001".

Si segnala inoltre lo sviluppo dell'attività di gestioni patrimoniali rivolta alla clientela istituzionale. La massa amministrata a fine esercizio è risultata pari a 315 miliardi (176 mldi nel 1997).

L'attività di intermediazione finanziaria e creditizia è stata realizzata dalla Capogruppo sia direttamente che attraverso le Società controllate (in particolare Cofiri F&L). COFIRI ha sviluppato l'attività di impiego anche mediante la partecipazione ad

alcune operazioni in *pool*, a medio e lungo termine, a favore di primari imprenditori italiani nei settori dei Media, dei Trasporti, del Credito e delle Infrastrutture. Nell'ambito di operazioni di finanza strutturata, è stata portata a termine, unitamente alla Banca Commerciale Italiana, l'organizzazione dello smobilizzo di 660 miliardi di crediti vantati dalle Ferrovie dello Stato nei confronti di Infostrada, a seguito del contratto di concessione di diritti di passaggio ed uso della rete di telecomunicazioni FS alla stessa Infostrada.

Significativo è stato, nell'esercizio in esame, lo sviluppo dell'attività di *factoring* svolta dalla controllata Cofiri F&L. Nel corso dell'anno, infatti, si è registrato un incremento del turnover del 41% (6.602 mldi nel 1998 contro i 4.692 mldi del 1997), ben al di sopra della

SOCIETÀ
DI SUPPORTO
FINANZIARIO



Una sala operativa di COFIRI
a Roma.

SOCIETA'
DI SUPPORTO
FINANZIARIO

media di settore (+25%). Per ciò che concerne le attività di *leasing*, focalizzate principalmente sul settore Aeronautico ed Immobiliare, sono stati stipulati nuovi contratti per 68 miliardi rispetto ai 49 miliardi dell'esercizio precedente. Per quanto concerne l'andamento economico del Gruppo, nell'esercizio in esame l'attività svolta ha permesso di conseguire risultati ampiamente positivi. In particolare, il margine finanziario consolidato supera nel 1998 i 192 miliardi, evidenziando peraltro una diminuzione rispetto ai 319 miliardi dell'esercizio precedente dovuta al venir meno dei profitti da *equity investment* (134 mldi) che nel 1997 si riferivano per intero alla plusvalenza realizzata attraverso il collocamento sul mercato della prima *tranche* (45%) del capitale di Aeroporti di Roma S.p.A. Prescindendo da tale componente, su base omogenea il margine finanziario del Gruppo evidenzia un incremento di 7 miliardi, dovuto alla crescita dei profitti da operazioni finanziarie (+11 mldi) e delle commissioni nette (+7 mldi), solo in parte assorbiti dal calo del margine di interesse (-11 mldi) connesso alla riduzione dei tassi e degli *spreads*, in atto, come detto, a livello internazionale. A fronte di una sostanziale invarianza dei costi operativi complessivi (81 mldi) su livelli prossimi a quelli dell'esercizio precedente, la dinamica del margine finanziario sopra delineata si riflette sul margine operativo lordo - che scende dai 258 miliardi del 1997 ai 129 miliardi del 1998 - e sull'utile di Gruppo,

che al netto delle imposte e della quota di pertinenza di azionisti terzi, si attesta sugli 11 miliardi, rispetto ai 66 miliardi dell'esercizio precedente che, come detto, recepiva la plusvalenza derivante dalla cessione della prima *tranche* del capitale di Aeroporti di Roma S.p.A. L'utile 1998 sconta accantonamenti in sospensione di imposta al fondo rischi su crediti per 69 miliardi (54 mldi nel 1997).

A livello patrimoniale, escludendo la quota di pertinenza delle minoranze, il gruppo COFIRI evidenzia un patrimonio netto pari a 796 miliardi, in lieve diminuzione rispetto al 1997 (809 mldi) in relazione principalmente ai dividendi distribuiti nell'esercizio dalla Capogruppo. Considerando anche la quota di azionisti terzi, nonché il fondo rischi su crediti e gli apporti ai sensi di legge, i mezzi propri del Gruppo risultano pari a 1.526 miliardi (1.557 mldi nel 1997).

Per quanto riguarda l'andamento delle singole Società si evidenzia quanto segue:

- La capogruppo, COFIRI S.p.A. ha fatto registrare risultati ampiamente soddisfacenti sia sul piano operativo che reddituale. L'utile netto sale dai 16 miliardi del 1997 ad oltre 55 miliardi, dopo accantonamenti prudenziali al fondo rischi su crediti per 50 miliardi (35 mldi nel '97). Da segnalare, in particolare, l'incremento del margine finanziario che recepisce il dividendo erogato da Aeroporti di Roma Holding S.p.A. e supera conseguentemente i 182 miliardi, rispetto agli 89 miliardi dell'esercizio precedente. Sensibile risulta anche la crescita del margine operativo lordo, che

raggiunge i 158 miliardi (67 mldi nel 1997).

- In un mercato nazionale in sensibile ripresa, la Cofiri F&L ha conseguito positive risultanze gestionali, particolarmente significative, come detto, per il *factoring* soprattutto in termini di *turnover* (+41%) e, in minor misura, di impieghi finanziari (+6% da 2.496 miliardi del 1997 a 2.646 miliardi).

Per il *leasing*, il valore dei beni locati al netto delle relative rettifiche evidenzia una flessione (dai 576 miliardi del 1997 a 504 miliardi) connessa peraltro all'alienazione anticipata di cespiti per 180 miliardi, che ha determinato positivi riflessi economici per l'esercizio in esame. L'utile netto è risultato pari a 14 miliardi, contro gli 8 miliardi del 1997.

- Cofiri Sim, come detto, ha ulteriormente sviluppato la propria attività di intermediazione e negoziazione di strumenti derivati, con particolare riferimento a quelli per la gestione dei rischi di cambio.

La Società presenta, a livello economico, risultati sostanzialmente analoghi al 1997, registrando un utile di 5 miliardi (4,4 mldi nel 1997), dopo aver effettuato accantonamenti al fondo rischi su crediti in sospensione di imposta per 2,5 miliardi, in linea con il 1997.

Da segnalare, a fronte della sensibile riduzione dei margini di interesse connessi all'andamento dei tassi di interesse e degli *spreads*, la crescita dei profitti da operazioni finanziarie.

- Cofiri International ha effettuato, nel corso del 1998, ulteriori operazioni di provvista sui mercati internazionali. Parte dell'acquisizione della provvista a

breve è avvenuta attraverso l'emissione di Carta Commerciale Europea e mediante l'utilizzo di linee di credito messe a disposizione da banche internazionali che, a fine esercizio, hanno raggiunto 508 milioni di dollari. Inoltre, è stato organizzato un programma di Medium Term Notes, per complessivi 900 milioni di Euro finalizzato a favorire l'emissione di prestiti obbligazionari sull'euromercato.

Il conto economico a fine anno ha presentato un risultato netto di 2,7 milioni di dollari.

- La raccolta premi di Sasa S.p.A. (67,8% COFIRI S.p.A.) ha raggiunto 404 miliardi con un aumento del 19% sull'esercizio precedente.

In particolare i premi acquisiti nell'ambito delle aziende del Gruppo IRI ammontano a 52 miliardi pari al 14,5% dei premi del lavoro diretto italiano della Società.

Il risultato della gestione tecnica, per effetto del recepimento della nuova normativa relativa alle riserve tecniche, si presenta con un saldo negativo di 2 miliardi (+13 mldi nel 1997), mentre, nonostante il calo dei rendimenti, il risultato della gestione finanziaria risulta pari a 9 miliardi, sostanzialmente analogo all'esercizio precedente. Per effetto dei riallineamenti straordinari delle riserve premi e sinistri effettuati integralmente su tutto il portafoglio, l'esercizio 1998 chiude con una perdita di 13 miliardi interamente coperta attraverso l'utilizzo delle riserve disponibili.

- Sasa Vita (50% COFIRI S.p.A. e 50% Sasa S.p.A.), nel secondo esercizio di attività, ha consolidato la fase di avviamento

SOCIETÀ
DI SUPPORTO
FINANZIARIO

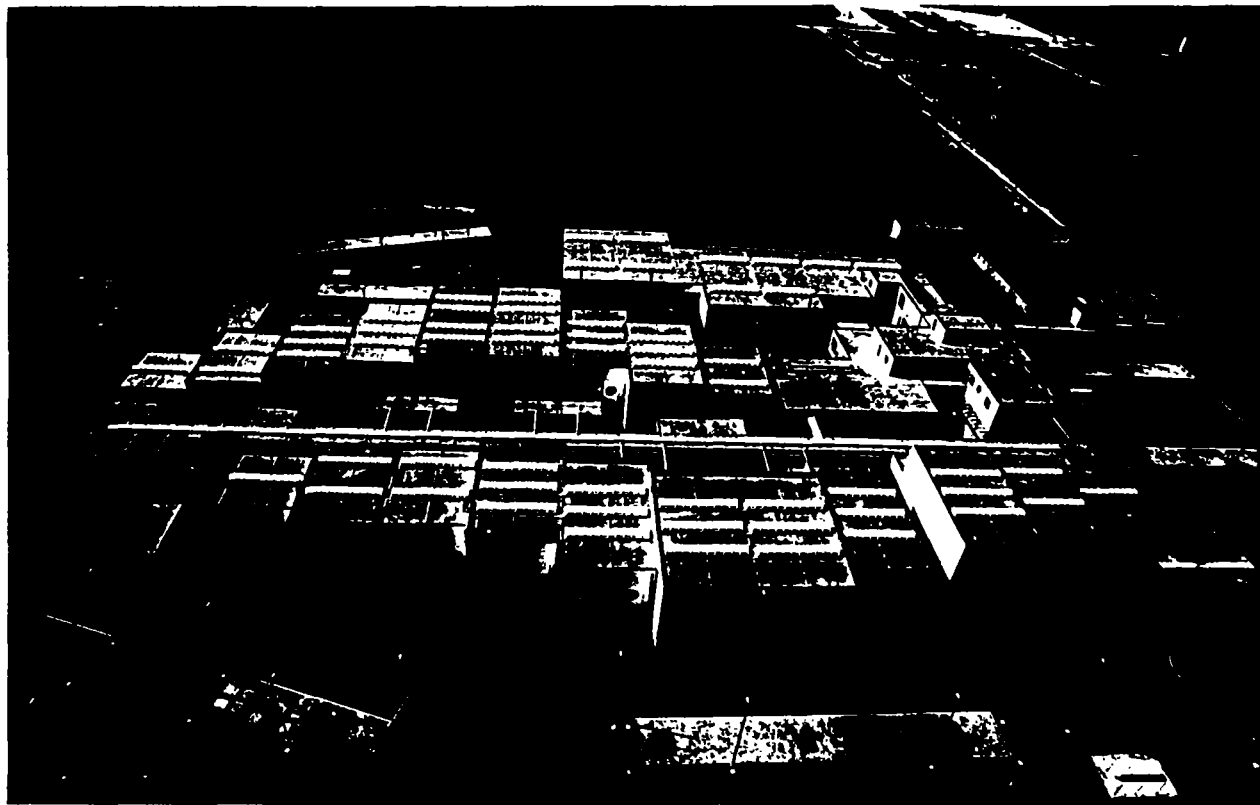
**SOCIETA'
DI SUPPORTO
FINANZIARIO**

e di espansione del proprio portafoglio attraverso il potenziamento dell'attività commerciale. La raccolta premi ha raggiunto 27 miliardi (13 miliardi nel '97). L'esercizio chiude con una perdita netta di 1,5 miliardi (0,5 mldi nel '97), connessa alla fase di *start-up* della Compagnia, che sarà coperta mediante l'utilizzo del Fondo di Organizzazione, attualmente pari a 2,5 miliardi.

- La SPI, Società operante, in attuazione delle Leggi 181/89 e 513/93, sia per la reindustrializzazione delle aree in crisi siderurgica che nella realizzazione e nella gestione di Centri per la promozione di imprese (BIC/CISI), ha deliberato, nel corso del 1998, 18 progetti che comportano 352 miliardi di nuovi investimenti

e nuova occupazione per circa 1.300 addetti. A tutto il 1998 la SPI ha deliberato 174 iniziative di reindustrializzazione creando a regime 8.820 nuovi posti di lavoro, con investimenti per complessivi 2.070 miliardi. Le Società BIC, SVI e CISI gestiscono attualmente 13 centri per l'incubazione di imprese, mentre altri 14 sono in fase di realizzazione e ulteriori 4 sono programmati e già finanziati. La SPI chiude l'esercizio 1998 con un utile netto di 1,5 mldi, in linea con l'anno precedente. Si segnala che al fine di dare tempestiva attuazione al processo di trasferimento della SPI nell'ambito della Società Sviluppo Italia S.p.A. - coerentemente con quanto stabilito dal D.Lgs n.1/99 istitutivo di quest'ultima - la stessa SPI è

Veduta dall'alto del Centro
BIC Sicilia con sede a Catania.



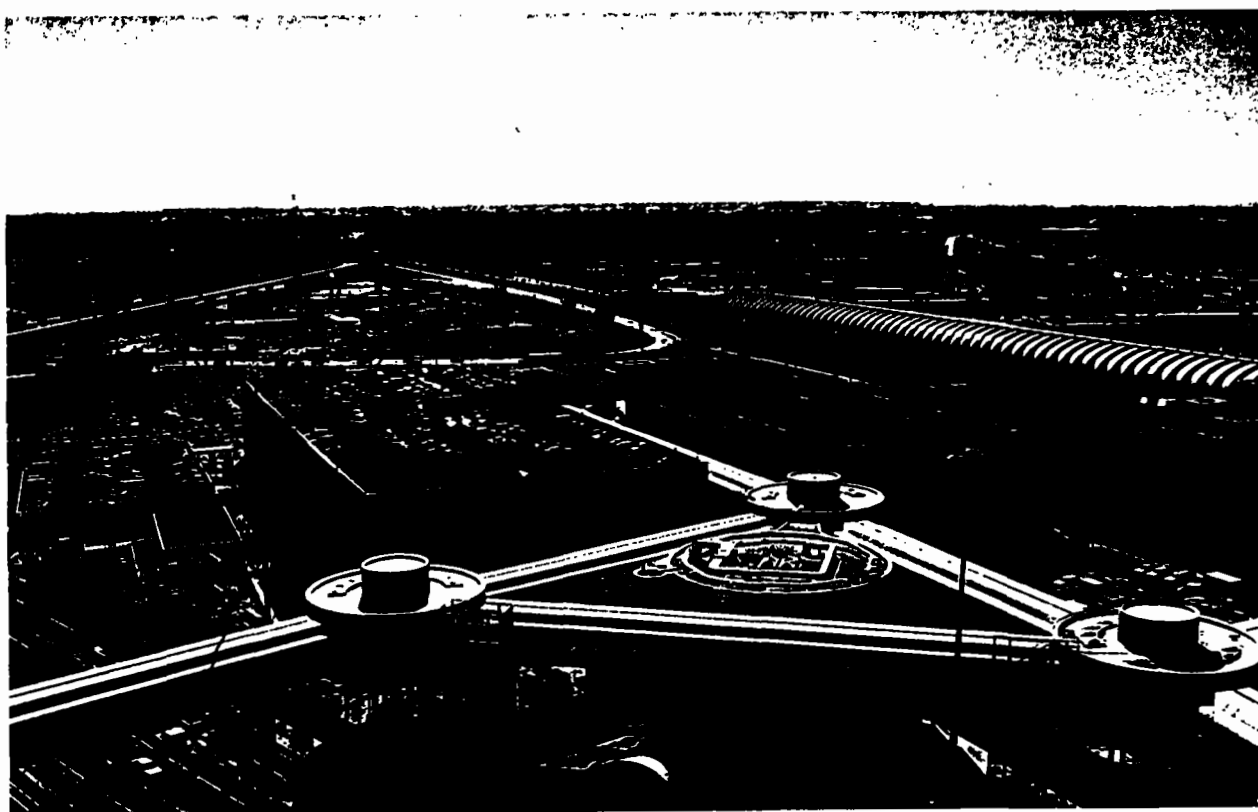
stata dall'IRI temporaneamente acquistata attraverso la stipula, in data 30 aprile scorso, del relativo contratto di compravendita con la COFIRI.

• Dopo l'uscita dei partner finanziari dalla compagine azionaria, a seguito della prima fase della privatizzazione di Aeroporti di Roma S.p.A., nel primo semestre 1998 Cofiri & Partners BV ha cambiato denominazione sociale in Cofiri Invest BV. Oltre alle operazioni ACSA e Elsacom ricordate in precedenza, Cofiri Invest, ha perfezionato operazioni di finanziamento a favore di Altram, Società di costruzione e gestione delle metropolitane di Birmingham e Manchester. Il risultato netto '98 si è attestato sui 3,6 miliardi.

• Aeroporti di Roma Holding S.p.A. (51,7% COFIRI S.p.A. e 48,3% FINTECNA) ha dato avvio nel corso del 1998 alle azioni propedeutiche alla privatizzazione della seconda *tranche* di Aeroporti di Roma S.p.A. L'esercizio 1998 si chiude con un utile di 18 miliardi (79 miliardi nell'esercizio precedente), ascrivibile all'acquisizione per competenza di dividendi rivenienti da Aeroporti di Roma S.p.A. per 26 miliardi. Occorre inoltre ricordare che il 24 marzo 1999 è stata formalizzata la cessione all'IRI del pacchetto azionario (54,2%) detenuto in Aeroporti di Roma S.p.A. In un contesto generale caratterizzato da mutamenti normativi e di mercato e dalla crisi economica dei Paesi asiatici,

SOCIETA'
DI SUPPORTO
FINANZIARIO

Panoramica dell'Aeroporto
di Roma-Fiumicino, gestito
da Aeroporti di Roma.



SOCIETA'
DI SUPPORTO
FINANZIARIO

il gruppo Aeroporti di Roma ha evidenziato un ulteriore miglioramento del risultato economico consolidato rispetto al livello, peraltro già soddisfacente, dell'esercizio precedente (110 miliardi di utile netto contro i 90 miliardi del 1997), principalmente in relazione ad un più contenuto carico fiscale anche a seguito dell'introduzione dell'IRAP. Nel quadro dell'indirizzo operativo volto ad una progressiva concentrazione sul *core business*, è stata realizzata la cessione del ramo di attività Catering Ovest, con decorrenza 1° gennaio 1998. Parallelamente, in linea con la strategia di sviluppo volta a creare un *network* aeroportuale a livello internazionale, nel marzo 1998 è stato acquisito - tramite la ADR International Airports South Africa, appositamente costituita - il 20% del capitale della Airport Company South Africa (ACSA), nell'ambito di una gara internazionale che ha visto competere primari operatori internazionali. Nel giugno, Aeroporti di Roma S.p.A. ha effettuato un aumento di capitale a titolo gratuito da 60 a 120 miliardi, finalizzato ad un'ottimizzazione della struttura patrimoniale della Società. A seguito della liberalizzazione dei servizi di *ground handling* sono inoltre proseguite le trattative finalizzate alla rinegoziazione dei rapporti con ALITALIA e gli interventi necessari alla prevista societizzazione delle attività connesse ai servizi di assistenza

a terra degli aeromobili.

- Elnav, controllata da COFIRI S.p.A. con il 51% del capitale e partecipata da FINCANTIERI per il restante 49% ha concluso il secondo anno di piena attività armatoriale nel quale è perdurata la crisi del settore dello *shipping* mondiale. Nel corso dell'anno, il capitale sociale è stato aumentato da 1 a 5 miliardi. Sotto il profilo economico, il 1998 ha fatto registrare una perdita di 5 miliardi (5,7 nel 1997) connessa agli oneri finanziari ascrivibili agli investimenti relativi all'acquisizione di navi, all'IRAP e al criterio di iscrizione in bilancio dei contributi in conto capitale. E' previsto il ripiano della suddetta perdita mediante l'utilizzo della riserva contributi in c/capitale.
- Nel dicembre 1998 la COFIRI ha acquisito dalla SPI la partecipazione di controllo nella Sovis (57%), Società con base a Napoli, che svolge attività di monitoraggio dei progetti ammessi alle agevolazioni previste dalla L. 95/95 (a favore della Società per l'Imprenditorialità Giovanile S.p.A.), nonché attività a favore di COFIRI S.p.A. nell'ambito di incarichi di *corporate finance* assunti dalla stessa e attività di assistenza tecnica, valutazione e monitoraggio di progetti industriali ammessi a finanziamenti pubblici. La Società ha chiuso l'esercizio 1998 sostanzialmente in pareggio (utile netto 20 milioni).

ANDAMENTI
SETTORIALI

FINMECCANICA

FINMECCANICA	Consolidato	
	1997	1998
	(miliardi di lire)	
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 (1)	9.884	6.433
Coperto con:		
- Mezzi propri	2.211	3.109
- Indebitamento finanziario netto (1)	7.673	3.324
Cash-Flow	- 12	70
Investimenti	320	256
Occupazione al 31.12 (n. addetti)	61.240	47.776

(1) 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.

Nel corso del 1998 il gruppo FINMECCANICA ha avviato le principali azioni previste nel Piano di riassetto presentato al Consiglio di Amministrazione dell'IRI a fine 1997.

Gli interventi previsti nel Piano e necessari per perseguire gli obiettivi prefissati, oltre all'aumento del capitale sociale includevano la focalizzazione delle attività su un numero di business ridotto rispetto al passato, attraverso la cessione di quelli non strategici; la definizione di accordi e alleanze, per garantire una presenza di primo piano alla Società nei settori toccati pesantemente dalle riorganizzazioni in atto a livello mondiale; razionalizzazioni ed efficientamenti produttivi e riduzione dei costi per migliorare i risultati della gestione industriale; riorganizzazioni a livello centrale per avere una struttura di dimensioni ridotte e più efficiente e, a livello periferico la costituzione di entità societarie autonome per le aree di business al fine di responsabilizzare il management e agevolare accordi e alleanze strategiche. Più in particolare nel corso dell'esercizio:

- è stata realizzata la ricapitalizzazione della FINMECCANICA S.p.A. (1.967 miliardi sottoscritti e versati a giugno 1998);
- è stata conclusa la cessione alla Asea Brown Boveri della Eltag Bailey Process Automation (incasso di 1.306 miliardi e riduzione dell'indebitamento consolidato con riferimento ai valori del 31.12.97 di ulteriori 1.061 miliardi);
- sono state avviate una serie di azioni per la riduzione dei costi di struttura che hanno interessato sia le aree operative che gli enti

centrali. Tale contenimento è stato realizzato non solo mediante interventi sul personale ma anche mediante la riduzione delle spese generali;

- sono stati predisposti ed avviati il Piano di ristrutturazione dell'Energia, nonché quello per l'integrazione di Ansaldo Trasporti con il gruppo Breda;

- è stata avviata la procedura di societarizzazione delle divisioni con la costituzione della Eltag S.p.A., che ha raggruppato le attività dell'Automazione dei Servizi e della Alenia Systems S.p.A. che raggruppa le attività nel settore dei sistemi radar e missilistici e nei sistemi navali oggetto della joint venture con Gec Marconi;

- è divenuta operativa nel mese di dicembre Alenia Marconi Systems N.V., Società che raggruppa le attività comuni di Alenia Marconi Systems S.p.A. e GEC Marconi (il settore dell'elettronica della Difesa di GEC Marconi è stato di recente acquisito da British Aerospace); inoltre per i segmenti del settore Difesa degli armamenti terrestri, dell'avionica ed equipaggiamenti e dei sistemi subacquei sono state avviate trattative volte a realizzare accordi

e collaborazioni internazionali;

- dopo un'intesa preliminare siglata nel 1998 è stato firmato un accordo tra FINMECCANICA e l'inglese GKN per la realizzazione di una joint venture paritetica che raggrupperà tutte le attività elicotteristiche di Agusta e Westland;

- è stato firmato, ancora nel settore elicotteristico, un accordo con la Textron Bell Helicopters (USA) per lo sviluppo, la produzione e la commercializzazione della gamma di prodotti del segmento

FINMECCANICA

medio trasporto-utility;
- nel comparto spaziale infine sono stati sottoscritti gli accordi con la tedesca Dasa, la britannica GEC e la francese Lagardere per la costituzione della Società spaziale europea che si collocherà al primo posto in Europa.
L'esercizio della FINMECCANICA S.p.A. si è chiuso con una perdita di 485 miliardi (-2.194 mldi il deficit nel 1997 che includeva oltre 1.500 mldi di oneri extra gestione).
Il gruppo FINMECCANICA chiude l'esercizio 1998 con una perdita di 485 miliardi che si raffronta con una perdita di 2.350 miliardi del 1997 (inclusi 1.629 miliardi di oneri extra gestione) ed una perdita di 568 miliardi (ante imposte) del primo semestre 1998. Al risultato hanno contribuito in positivo gli effetti della dismissione del gruppo Elsag Bailey Process Automation e del conferimento del ramo di azienda sistemi missilistici, navali e radar alla Alenia Systems S.p.A.; in negativo in particolare i risultati dell'area ex Ansaldo ove Ansaldo Energia ha inciso complessivamente per 1.010 miliardi, anche per effetto degli oneri conseguenti la ristrutturazione in atto e gli extra costi su commesse (pari nel complesso a 755 miliardi).
Relativamente alla plusvalenza riguardante la Alenia Systems S.p.A., poi denominata Alenia Marconi System S.p.A., i periti nominati dal tribunale, che hanno sottoposto a perizia i valori dei conferimenti, hanno determinato in 707,3 miliardi l'avviamento connesso al complesso delle attività nette trasferite.
L'ammontare ritenuto realizzato è stato determinato nel 50% del valore dell'avviamento in considerazione del fatto che la

Alenia Marconi Systems S.p.A. è confluita nella joint venture paritetica con GEC Marconi e che ciò ha significato il riconoscimento (vendita) a terzi del 50% della Società. Va inoltre evidenziato che il bilancio consolidato include il completo anno 1998 del conto economico della Alenia Marconi Systems S.p.A., mentre lo stato patrimoniale consolidato riflette il 50% (consolidamento proporzionale) dello stato patrimoniale consolidato della joint venture Alenia Marconi Systems N.V. (AMS N.V.).
Per quanto concerne la Elsag Bailey Process Automation, dalla cessione delle quote di partecipazione in essa detenute è conseguita una plusvalenza di 700 miliardi.
Quanto sopra ha comportato il deconsolidamento dei dati economico-patrimoniali del gruppo EBPA e pertanto per rendere i dati più confrontabili alcuni dei raffronti di seguito riportati sono indicati con riferimento ai valori del 1997 del gruppo FINMECCANICA, "pro-forma" senza EBPA.
Il valore della produzione dell'anno 1998 si è attestato a 11.684 miliardi contro i 12.962 miliardi del "pro-forma" 1997; la diminuzione dei volumi produttivi è stata la diretta conseguenza del basso volume di nuovi ordini acquisiti specialmente nella prima parte del 1997, oltre che della politica seguita nel corso del 1998 tesa a privilegiare la realizzazione di migliori margini, piuttosto che lo sviluppo di maggiori volumi produttivi.
Il MOL ha raggiunto 717 miliardi mentre il risultato operativo è stato positivo per 302 miliardi con un netto miglioramento rispetto al 1997 (-59 mldi se si

esclude EBPA), confermando il trend positivo già indicato nella semestrale al 30.6.1998.

Gli oneri finanziari netti (-545 miliardi compresi gli oneri netti su cambi per -163 miliardi) e le rettifiche di valore delle attività finanziarie (-227 miliardi), tuttavia contribuiscono a generare un risultato negativo prima dei componenti straordinari e delle imposte di -471 miliardi (-757 miliardi nel 1997 "pro-forma" escludendo EBPA), mentre le imposte ammontano a -185 miliardi (-16 miliardi nel 1997) e riflettono principalmente le imposte IRAP di competenza dell'esercizio.

Dal lato patrimoniale, per una più corretta rappresentazione dei valori di bilancio i crediti finanziari verso Società in liquidazione e come tali non consolidate, sono stati corretti, nei limiti dei fondi esistenti, dai valori indicati nel "Fondo rischi ed oneri", facendo così assimilare detti fondi a riduzione sostanziale dei relativi crediti finanziari. Per omogeneità la stessa riclassifica è stata apportata ai valori dell'esercizio precedente.

La struttura del gruppo FINMECCANICA presenta a fine esercizio un capitale investito che supera 6.400 miliardi.

L'indebitamento finanziario evidenzia un miglioramento di oltre 4.300 miliardi rispetto all'esercizio precedente ed il rapporto tra indebitamento netto (con valori di raffronto omogenei) ed il patrimonio netto è sceso da 3,5 a fine 1997 a 1,1 di fine 1998. Tale andamento beneficia in particolare dei citati positivi riflessi correlati all'aumento di capitale e alla cessione della Elsag Bailey Process Automation, mentre la gestione operativa ha finanziato totalmente l'attività ed

ha inoltre coperto integralmente l'effetto finanziario scaturito dalla "transazione Efim", nonché l'incremento dell'indebitamento delle Società deconsolidate. Questa generazione di risorse finanziarie si contrappone ai significativi aumenti dell'indebitamento dello scorso esercizio.

Per quanto riguarda la conclusione della transazione con Efim, ciò ha comportato un versamento netto al 15 aprile 1999 di 102 miliardi. Nessun impatto ha riguardato il Conto economico poiché i fondi accantonamenti in esercizi precedenti sono risultati sufficienti.

Allo stato attuale rimane aperto con gli organi della liquidazione Efim il contenzioso con Safim Factor/CFIN. Alla luce delle incertezze in essere tuttavia FINMECCANICA ritiene che il residuo del "Fondo rischi di oneri futuri" dopo la chiusura della "transazione Efim" e dopo aver fronteggiato rischi ex lege 184/75, sia allo stato attuale delle stime e conoscenze sufficiente per coprire i rischi ancora in essere, anche in base ad un autorevole parere legale.

Gli investimenti in impianti nel 1998 sono stati di 256 miliardi (320 mld nel 1997), mentre l'occupazione a fine periodo ha superato 47.770 addetti con una diminuzione di oltre 13.450 unità essenzialmente per effetto delle cessioni intervenute nel periodo (in particolare gruppo Elsag Bailey Process Automation).

- Per quanto riguarda i principali settori di attività nel 1998 il mercato dell'Aeronautica ha continuato a crescere, sia per quanto riguarda gli ordini che le consegne, anche se il ciclo di espansione degli ultimi anni comincia a mostrare segnali di

FINMECCANICA

FINMECCANICA

rallentamento. FINMECCANICA, attraverso Alenia Aeronautica, occupa una posizione di rilievo in molti dei programmi internazionali sia civili che militari.

Per quanto riguarda i velivoli commerciali, è da sottolineare la partecipazione a programmi facenti capo ai due leader del mercato, Boeing ed Airbus (A300, A310, Boeing 777 e 767, ecc.). Relativamente al consorzio Airbus, per il quale sono ancora in corso gli studi per la trasformazione in Società, Alenia FINMECCANICA ha confermato il suo interesse a partecipare quale partner industriale allo sviluppo e produzione del nuovo velivolo ad elevatissima capacità A3XX.

Relativamente ai velivoli regionali, Alenia e la francese Aerospatiale partecipano pariteticamente alla joint venture ATR, per la produzione e la vendita dei velivoli turboelica regionali ATR42/ATR72. Peraltro in questo segmento la domanda si sta progressivamente spostando verso i velivoli a reazione, per cui si stanno valutando le condizioni per sviluppare una *partnership* per la produzione di una nuova famiglia di aerei regionali a reazione da 50-100 posti.

Per quanto concerne i velivoli militari continua la ripresa, nonostante la riduzione dei budget di spesa governativa. L'offerta è estremamente concentrata negli Stati Uniti, dove sono presenti Boeing e Lockheed Martin, entrambe impegnati nel nuovo programma americano JSF (Joint Strike Fighter). In Europa, in attesa che le concentrazioni ipotizzate diventino realtà, procede l'implementazione del programma europeo Eurofighter, al quale partecipa Alenia, insieme

con British Aerospace, Daimler-Chrysler Aerospace (DASA) e Construcciones Aeronauticas (CASA). Nel trasporto militare il programma C27J assieme a Lockheed-Martin sta entrando nella fase operativa, mentre a livello europeo Alenia partecipa al programma FLA, per il quale sono in corso i negoziati con i potenziali clienti europei. In termini commerciali, nel 1998 sono stati acquisiti nuovi ordini per 4.958 miliardi (1.825 mldi nel 1997), mentre il portafoglio ordini, al netto dei lavori in corso, a fine 1998 è pari a 5.026 miliardi.

I ricavi hanno raggiunto 2.160 miliardi, con una flessione di 139 mldi rispetto al 1997, da riferire al ridotto apporto di attività di subfornitura e alla cessione del Ramo d'Azienda manutenzioni da parte della controllata The Dee Howard avvenuta a fine giugno; il risultato operativo è stato di 270 mldi (circa 165 mldi nel 1997) ed ha risentito positivamente della maggiore incidenza di programmi a più elevato margine e delle azioni di efficientamento del ciclo produttivo e delle strutture aziendali.

Il capitale investito netto ha registrato una significativa contrazione, passando dai 999 miliardi del 1997 ai 601 miliardi del 1998, mentre l'organico a fine periodo è di 9.078 unità.

- Nello Spazio, nonostante i budget governativi continuino a rappresentare una quota importante della domanda di sistemi spaziali, il segmento di maggiore sviluppo nei prossimi anni sarà quello delle applicazioni commerciali con un ruolo sempre più importante degli operatori privati. Le applicazioni privilegiate sono ancora soprattutto le telecomunicazioni,

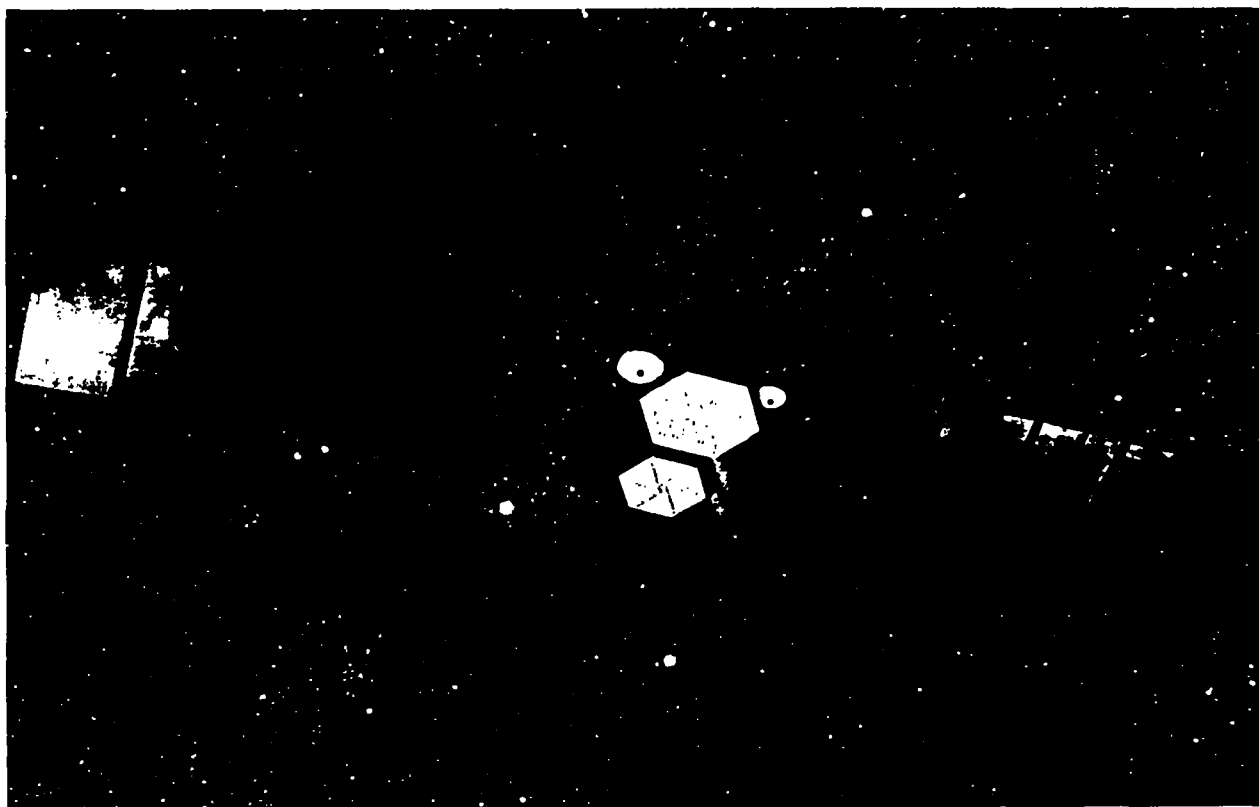
la multimedialità e, a medio termine, l'osservazione della terra e la navigazione satellitare.

FINMECCANICA, attraverso Alenia Spazio e grazie alle sue capacità di sviluppo e utilizzazione di sofisticate tecnologie, occupa un ruolo di primo piano in tutti i programmi spaziali nazionali e nella maggior parte di quelli europei. Da segnalare anche il coinvolgimento di Alenia nella realizzazione della Stazione Spaziale Internazionale. Nell'ambito del processo di concentrazione dell'industria aerospaziale, occupa un ruolo decisivo l'accordo firmato il 23 dicembre 1998 da FINMECCANICA con la tedesca Daimler-Chrysler Aerospace (DASA), la britannica GEC e la francese Lagardere, per un'alleanza tra le rispettive

aziende finalizzata alla integrazione delle rispettive attività del settore spaziale. Questo accordo porterà alla costituzione del primo gruppo europeo nel settore dello spazio in grado di competere pienamente con i maggiori operatori statunitensi (Lockheed Martin, Boeing e Hughes). In termini commerciali nel 1998 sono stati acquisiti nuovi ordini per 770 miliardi (811 mldi nel 1997), mentre il portafoglio ordini, al netto dei lavori in corso a fine 1998 ammonta a 1.269 miliardi. I ricavi sono stati di 1.029 miliardi, con un incremento di circa 30 miliardi rispetto al 1997, mentre il risultato operativo è stato di 101 miliardi (oltre 60 mldi nel 1997) ed ha recepito la più elevata redditività di alcuni contratti in lavorazione e le azioni di efficientamento del ciclo

FINMECCANICA

Globalstar: il sistema globale di telecomunicazioni spaziali per telefonia mobile (Alenia Aerospazio).



FINMECCANICA

produttivo e delle strutture aziendali.

Il capitale investito ha registrato una significativa riduzione passando dai 270 miliardi del 1997 ai 142 miliardi del 1998, per l'incasso di crediti pregressi dall'ASI e per le azioni di contenimento del circolante.

L'organico a fine periodo è di quasi 2.800 unità.

- Il mercato degli Elicotteri ha mostrato un andamento positivo nel corso del 1998 in particolare nel settore civile.

Nell'ambito del processo di consolidamento dell'industria europea nel marzo 1999 è stato siglato da FINMECCANICA e dal gruppo britannico GKN (un Memorandum di intesa era stato firmato il 16 aprile 1998) un accordo al fine di integrare le rispettive divisioni elicotteristiche (Agusta e Westland) in una joint

venture paritetica che dovrebbe essere realizzata entro la fine del 1999.

Tra i fatti salienti intervenuti nel 1998 va ricordata inoltre la firma di un accordo con la Textron Bell Helicopters (USA) per lo sviluppo, la produzione e la commercializzazione della gamma di prodotti del segmento medio trasporto-utility delle due aziende. I prodotti oggetto dell'accordo, che saranno canalizzati dalla nuova Società BAAC (Bell Agusta Aerospace Company) sono il Tilt Rotor Bell 609, l'Agusta A 139 ed una versione aggiornata dell'AB412 (prodotto ponte in attesa dell'avvio della fase di commercializzazione dell'A139). In termini commerciali nel 1998 sono stati acquisiti nuovi ordini per oltre 1.050 miliardi, di cui circa il 60% sui mercati esteri,

L'elicottero A119 dell'Agusta, impiegato per usi civili.

