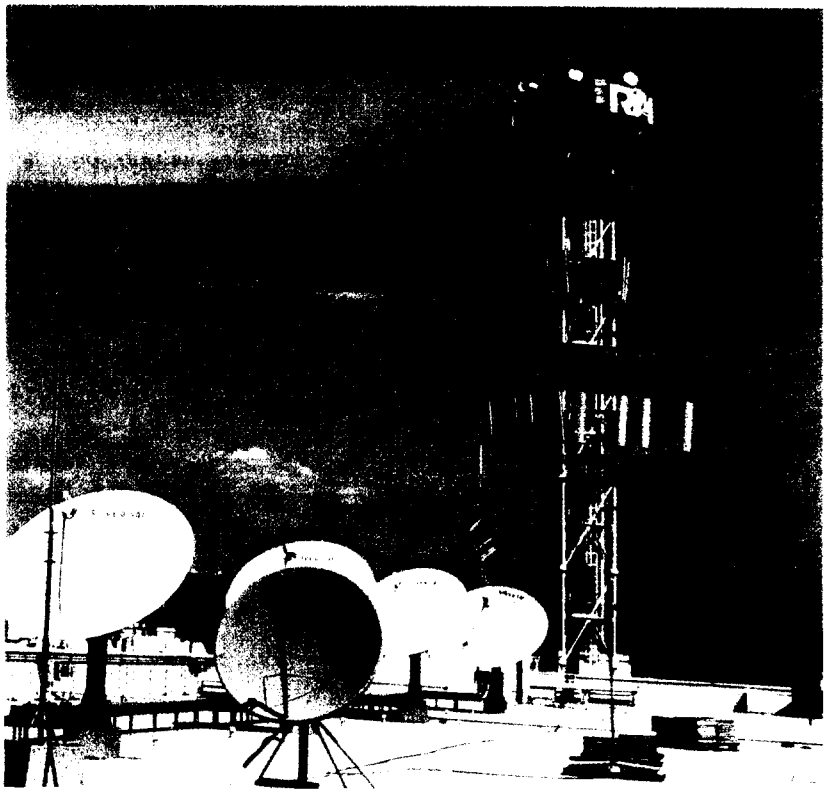
unitario da 167.150 lire a 171.600 lire (+2,7%), dell'aumento del portafoglio abbonati (+0,2%) e della riduzione del numero dei paganti (–0,2%) per maggiore morosità, dovuta sostanzialmente alla minore incisività della riscossione coattiva del canone di abbonamento TV, a seguito dell'applicazione del D.Lgs. 26.2.1999 n. 46, che affida tale compito ai concessionari, con decorrenza 1° luglio 1999.
L'acquisizione di nuovi abbonati nel 1999 raggiunge le 275.664 unità (96.082 unità nel 1998), anche per le iniziative intraprese dall'azienda dopo la revisione dei criteri sull'accertamento richiesti dall'introduzione della Legge sulla privacy.
Il portafoglio abbonati della RAI si attesta a fine anno a 15.941.132 unità (15.911.970 unità a fine 1998).
Il finanziamento da canone, pur continuando a rappresentare la maggiore fonte di reddito dell'azienda, presenta un progressivo calo dell'incidenza sul totale dei ricavi della Concessionaria (47,3% nel 1999 contro il 48,5% nel 1998).
Si ricorda che dal 1° gennaio 2000 il canone per la televisione in Italia è stato portato a 176.000 lire, con un aumento del 2,6%, rimanendo peraltro, insieme a quello olandese, il più basso tra i canoni previsti nei Paesi dell'Unione Europea.
Con riferimento all'offerta televisiva all'estero, Rai International ha consolidato la sua presenza tramite i due canali satellitari diffusi in tutti i



Antenne del Centro RAI di Saxa Rubra a Roma.

RAI

continenti, Europa esclusa.
Rai International, oltre ad inserire nei suoi palinsesti le produzioni di Rai Uno, Rai Due e Rai Tre, ha autoprodotto nell'anno circa il 10% dei programmi trasmessi; inoltre, ha quotidianamente trasmesso più di 10 edizioni di telegiornali delle tre testate giornalistiche nazionali, integrate da *"Local News"* riportanti notizie e problemi delle Comunità italiane all'estero.
• Nel corso del 1999, sono stati effettuati investimenti in programmi ad utilità ripetuta superiori rispetto all'esercizio 1998 di oltre il 20%, con un incremento delle produzioni interne di circa il 15%, in linea con l'obiettivo di migliorare costantemente la qualità del magazzino programmi e di rafforzare la presenza della RAI nel mercato dell'audiovisivo nazionale ed europeo. Più in particolare, nel corso del 1999 la RAI, come già precedentemente accennato, ha investito circa il 23% dei ricavi da canone televisivo in produzioni italiane ed europee di audiovisivi, superando – in tal modo – l'obiettivo minimo del 20% fissato dall'art. 9 del Contratto di Servizio.
Lo sviluppo tecnologico delle reti, il miglioramento qualitativo e quantitativo dei servizi resi nonché gli obblighi previsti dal Contratto di Servizio stipulato con il Ministero delle Comunicazioni, hanno richiesto investimenti tecnici per circa Lire 326 miliardi; rispetto al 1998 si registra una diminuzione di circa il 10%, anche per effetto di una rigorosa selezione e valutazione degli investimenti.
L'organico al 31.12.1999 a tempo indeterminato è pari a 13.546 unità (13.257 unità nel 1998).
Il bilancio consolidato del gruppo RAI configura nel 1999 l'utile di Lire 110 miliardi (140 miliardi nel 1998); il contenimento – in presenza di un miglioramento della gestione tipica – è da correlare essenzialmente ad imposte differite passive (su rettifiche di ammortamenti anticipati), che sopravanzano i crediti per imposte anticipate contabilizzate dalla RAI S.p.A.; ciò è connesso all'applicazione del nuovo principio contabile in materia di fiscalità differita.
La capogruppo consuntiva l'utile di Lire 143 miliardi, rispetto agli 83 miliardi del 1998, in considerazione del positivo andamento della gestione e del beneficio connesso al predetto effetto fiscale.
Il valore consolidato della produzione consolidato è stato pari a Lire 5.250 miliardi, con un incremento del 6,5% rispetto all'esercizio precedente, essenzialmente per la crescita degli introiti pubblicitari.
Il MOL risulta pari a Lire 1.475 miliardi, rispetto ai Lire 1.318 miliardi del 1998, incrementando la propria incidenza sul valore della produzione dal 26,7% del 1998 al 28,1% del 1999, per effetto soprattutto del contenimento delle spese per il personale.
Per quanto riguarda la situazione patrimoniale, si rileva un capitale investito di Lire 1.314 miliardi (1.401 mldi nel precedente esercizio), coperto quasi interamente (98%) dal capitale proprio, come effetto della positiva evoluzione dell'indebitamento finanziario netto di fine esercizio, che risulta praticamente azzerato risultando pari a Lire 26 miliardi (229 miliardi nel 1998).

ANDAMENTI SETTORIALI

FINCANTIERI

FINCANTIERI	Consolidato 1998	1999
	(miliardi di lire)	
Valore della produzione "tipica"	4.277	3.442
Valore aggiunto	518	457
MOL	- 162	- 218
Risultato operativo	- 212	- 262
Oneri/Proventi finanziari	- 37	- 117
Risultato ante comp. straord. e imposte	- 250	- 382
Risultato netto	- 299	- 458
Capitale investito netto	1.283	799
Coperto con:		
- Mezzi propri	652	195
- Indebitamento finanziario netto	631	604
Autofinanziamento (*)	- 234	- 387
Investimenti materiali	93	69
Occupazione al 31.12 (n. addetti)	9.445	9.693

(*) Risultato netto + ammortamenti.

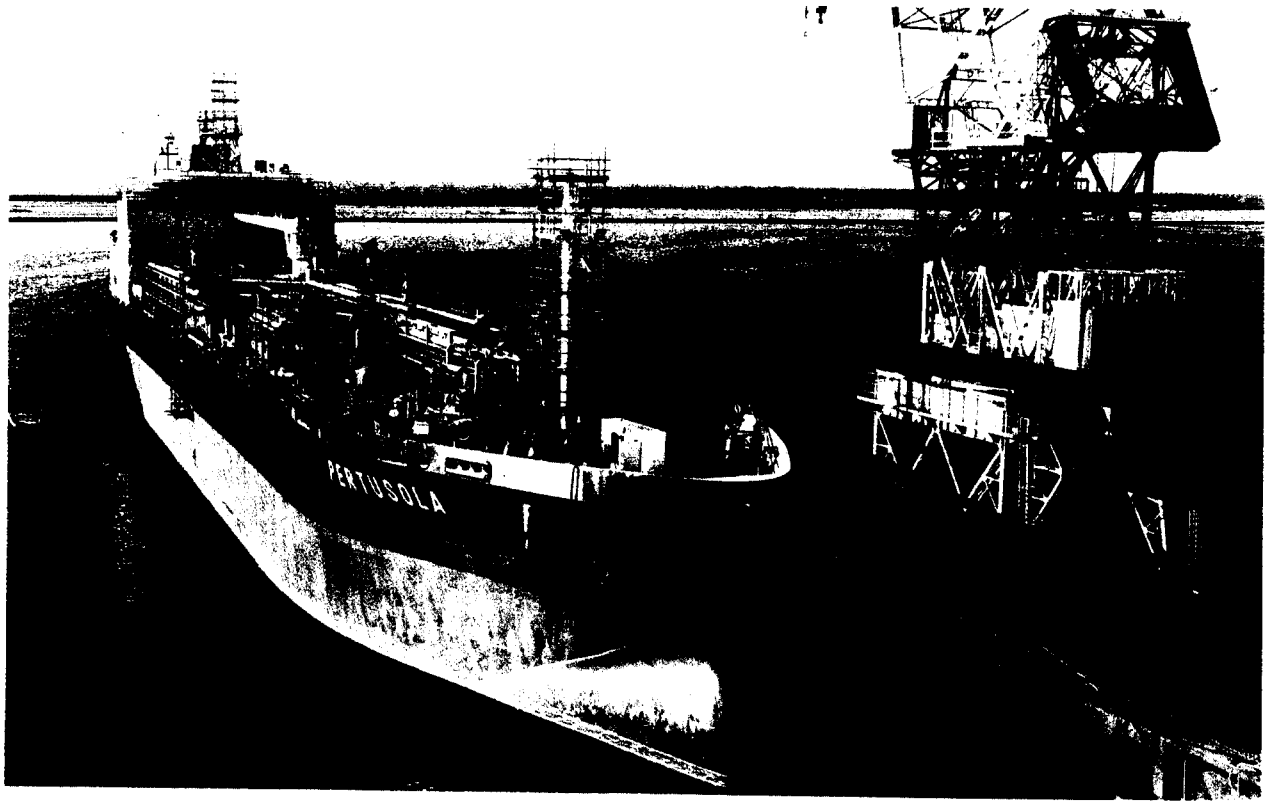
Dopo la flessione del 1998 (–17%) rispetto al livello record del 1997, la domanda mondiale di navi si è mantenuta sui 19 milioni di tslc, con un andamento notevolmente differenziato tra le maggiori tipologie. Gli ordini per le unità da crociera hanno toccato il massimo storico di 2,2 milioni di tslc e la richiesta di traghetti è aumentata del 78%; per contro, si è avuto un calo del 56% per le ro-ro, del 52% per le general cargo e del 38% per le petroliere.
Non meno rilevanti sono stati i mutamenti dal lato dell'offerta tra le grandi aree produttrici: la Corea del Sud ha superato il Giappone in termini di acquisizioni di ordini (rispettivamente 5,7 e 5 milioni di tslc). L'espansione della capacità produttiva coreana, finanziata dal debito, è una delle cause della tensione in atto nei prezzi, che sta rendendo assai difficile la situazione della cantieristica europea.
Una siffatta evoluzione del mercato conferma la minore competitività dell'industria europea nelle tipologie di navi standard e pone il problema di una politica comunitaria per il settore volta a contrastare l'"aggressività" coreana e a supportare i cantieri europei, che stanno cercando di consolidare la loro presenza nelle tipologie navali di fascia alta, adattando le strutture produttive ai cambiamenti di scenario.
Nel settore delle costruzioni militari, la ripresa economica in Asia e in Europa e le maggiori disponibilità finanziarie dei Paesi produttori di petrolio confermano le potenzialità del mercato.
Permangono, tuttavia, i condizionamenti derivanti dall'offerta di naviglio dismesso dalle principali Marine militari e quelli connessi alle scarse capacità di acquisto di non pochi acquirenti. Si aggiunga il crescente numero di Paesi in grado di soddisfare con la propria industria il fabbisogno nazionale di naviglio a non elevata tecnologia.
Per quanto riguarda l'industria italiana delle costruzioni navali per la difesa, le importanti realizzazioni in atto o di prossimo avvio per le esigenze navali dei Corpi militari dello Stato lasciano intravedere interessanti prospettive di penetrazione sui mercati esteri per la disponibilità di prodotti collaudati.
Il portafoglio ordini del gruppo FINCANTIERI a fine 1999 è attestato intorno ai Lire 10.000 miliardi; nell'anno sono stati stipulati contratti per circa Lire 3.500 miliardi (3.600 miliardi nel 1998). Tra le acquisizioni più significative si evidenzia l'ordine della Carnival per le prime due unità di una nuova serie da 82 mila tsl per la controllata Holland America Line (altre due sono state ordinate nei primi mesi del 2000 con opzione per una terza);
altro importante contratto è quello con la P&O Princess Cruise per una quarta nave gemella della Grand Princess (109 mila tsl).
Nel segmento in rapida espansione dei cruise ferry, la P&O North Sea Ferries ha ordinato due unità da 60 mila tsl (i più grandi del mondo), la società greca Minoan due unità da 30 mila tsl – gemelle di quelle commissionate nel 1998 – e la

FINCANTIERI

TIRRENIA due unità da 35 mila tsl.
Nel settore militare, è stato definito con la Marina Italiana il contratto di refitting di altri due sommergibili classe Sauro e finalizzato il contratto per la costruzione di una nave da ricerca. Stanno anche prendendo corpo rilevanti investimenti, che dovrebbero presto concretizzarsi con l'avvio, in particolare, del progetto relativo alla Nuova Unità Maggiore Anfibia. Si è fatta, inoltre, chiarezza nel programma multinazionale *"Horizon"* per una fregata missilistica di nuova generazione: l'uscita del partner inglese ha permesso di superare le maggiori controversie tecnico-economiche, consentendo a Francia e Italia di avviare la definizione del progetto.
Trattative per realizzazioni di minore entità, ma pur sempre qualificanti, sono state sviluppate nel corso del 1999 con le Capitanerie di Porto e con la stessa MMI, per unità di pattugliamento tipo Saettia e Cassiopea. Trattasi di realizzazioni di pronta cantierabilità e quindi ben rispondenti alle attuali esigenze produttive degli stabilimenti di Riva Trigoso e Muggiano.
Gli investimenti del gruppo sono stati pari a Lire 69 miliardi (93 miliardi nel 1998) ed hanno riguardato, essenzialmente, rinnovi e adeguamenti finalizzati al mantenimento dei livelli di efficienza competitiva a Monfalcone e Muggiano, il completamento del programma di potenziamento dell'impiantistica di scafo a Marghera e Palermo, la prosecuzione degli interventi relativi alla nuova officina di prefabbricazione a Castellammare e adeguamenti di impianti ed attrezzature funzionali alla costruzione di navi chimichiere ad Ancona.
Nel quadro del disimpegno della FINCANTIERI dal settore dei motori di elevata potenza, è stata portata a termine, nei primi mesi del 1999, la cessione alla Wärtsilä NSD Corporation della quota azionaria FINCANTIERI nella Grandi Motori Trieste e successivamente, nel primo trimestre 2000, la cessione della partecipazione nella Wärtsilä NSD Corporation alla Metra.
L'organico del gruppo FINCANTIERI al 31.12.1999 è di 9.693 unità (9.445 a fine 1998); significative sono state le assunzioni di personale ad alto potenziale e/o adeguata professionalità.
Il gruppo FINCANTIERI chiude l'esercizio 1999 con una perdita (458 miliardi), superiore al deficit 1998 (299 miliardi), che beneficiava di partite positive pregresse per Lire 406 miliardi.
Il negativo risultato registrato è da collegare essenzialmente alla performance non positiva della capogruppo, in particolare nel comparto delle Costruzioni mercantili, per gli esiti ancora negativi che hanno caratterizzato la realizzazione delle commesse, soprattutto a Marghera e ad Ancona, a seguito del sovraccarico di lavoro, peraltro in via di smaltimento. Tale situazione ha determinato maggiori costi di produzione ed elevate penali per i ritardi nelle consegne. Ha altresì influito la perdita elevata del cantiere di Palermo, originata soprattutto dal mancato conseguimento dei livelli di produttività ed efficienza programmati.

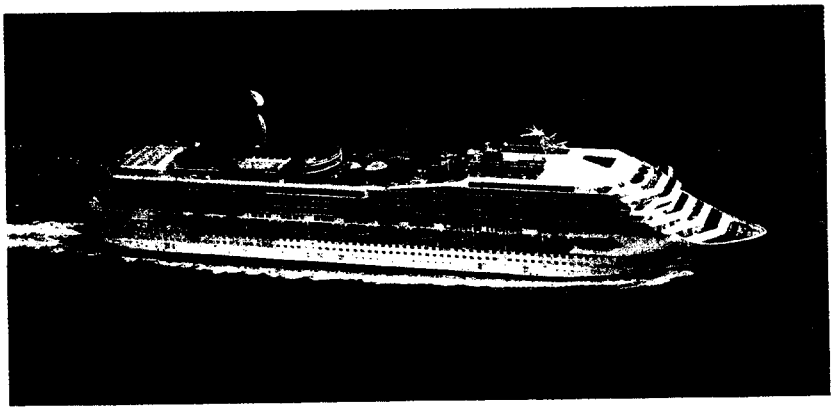
Sul risultato complessivo pesano anche minusvalenze connesse con l'uscita definitiva dal settore dei grandi motori diesel e gli accantonamenti decisi per integrare in misura significativa il fondo già esistente a fronte dei rischi connessi con la fornitura, realizzata in passato, di motori diesel destinati ad una centrale elettrica in Cina.
Benché il processo produttivo sia avviato verso un quadro di normalità in quasi tutti i cantieri, alcune incertezze specifiche hanno indotto a mantenere un livello di appostazioni prudenziali analogo a quello costituito lo scorso esercizio.
Il valore della produzione evidenzia una diminuzione di circa il 20%, che è in parte dovuta a ricavi non ricorrenti ricompresi nel valore del 1998, escludendo i quali la riduzione (pari all'11%) è riconducibile agli slittamenti dei programmi produttivi di cui si è detto ed alla incompleta saturazione delle capacità dei cantieri militari, di Castellammare di Stabia e di Sestri nonché dello stabilimento della Isotta Fraschini Motori.
Il MOL si attesta su un valore negativo di Lire 218 miliardi, inferiore di Lire 56 miliardi a quello dello scorso esercizio, che aveva però beneficiato, come già detto, di ricavi non ricorrenti.
Gli interessi netti presentano un saldo negativo nettamente più elevato rispetto al 1998, comprendendo gli effetti della copertura dei rischi valutari per Lire 82 miliardi
(16 miliardi nel 1998),
che trovano peraltro compensazione nei ricavi delle commesse interessate. Di fatto la variazione effettiva si riduce a

La nave gasiera LPG "Pertusola" costruita nel cantiere di Sestri-Genova.



FINCANTIERI

Lire 14 miliardi e trae origine dalle necessità finanziarie della capogruppo e dalla più elevata esposizione media verso il settore bancario.
La struttura patrimoniale del gruppo mostra una decisa flessione del fabbisogno netto di capitale (–484 miliardi, pari al 38% del valore totale di fine 1998), che ha consentito di mantenere sostanzialmente inalterato l'indebitamento finanziario (–26 miliardi) a fine anno, nonostante la rilevante decurtazione dei mezzi propri dovuta alle perdite subite (458 miliardi).
La citata riduzione del fabbisogno finanziario complessivo va essenzialmente attribuita ai rilevanti incassi di crediti per contributi armatore, acquisiti in conto prezzo nave – avvenuti in applicazione della Legge 413/98 – nonché per alcune operazioni di smobilizzo "pro soluto" effettuate a fine esercizio.
Ha altresì influito la riduzione delle rimanenze nette, dovuta in gran parte ai minori volumi prodotti.
Il gruppo FINCANTIERI ha registrato negli ultimi anni un sensibile incremento dell'attività di costruzione mercantile, in particolare con la realizzazione di prototipi tecnologicamente avanzati.
L'evoluzione del mercato di riferimento sotto il profilo competitivo e la necessità di ottimizzare la gestione del rilevante carico di lavoro, costituito in gran parte da navi di rilevante complessità realizzativa, hanno reso necessaria sul finire del 1998 una ridefinizione dell'organizzazione delle aree di business aziendali, con la costituzione di tre Direzioni – rispettivamente per le navi da crociera, le navi da trasporto e le navi militari – in luogo delle due preesistenti Divisioni.
All'interno di ciascuna area sono state poi razionalizzate e integrate le varie funzioni ed è stato introdotto, al più alto livello, la figura del project manager, pilastro della nuova organizzazione e responsabile della gestione e del risultato della commessa.
È stato, quindi, messo a punto un progetto di rilancio che, da metà 1999, ha avuto un notevole sviluppo ed è tuttora in fase implementativa.
La strategia messa a punto si basa, in sostanza:
- sul consolidamento dell'azienda in segmenti di mercato caratterizzati da prodotti



La nave da crociera "Carnival Triumph" in navigazione.

di livello tecnologico elevato e con alto valore aggiunto (navi crociera di grandi dimensioni ma anche *"minicruise"*, traghetti di fascia alta, chimichiere, ecc.), dove meno pressante è stata finora la presenza dei costruttori dell'Estremo Oriente;

- sull'introduzione delle metodologie gestionali più avanzate, attraverso due tipi di intervento; il primo – definito Crash Program – teso a risolvere nell'immediato (6/9 mesi) i fattori di più acuta criticità; il secondo – denominato Life Cycle Management – volto al miglioramento continuo della competitività aziendale, attraverso la misurazione sistematica delle performance dei processi e delle commesse nonché del loro apporto alla creazione del valore, che rappresenta il vero vantaggio competitivo a lungo termine.

Queste azioni – dalle quali si attendono economie molto consistenti e un aumento della redditività di commessa – stanno investendo tanto il settore mercantile che quello militare della costruzione navale, sulla quale, dopo le dismissioni di cui si è detto, si è concentrata ormai pressoché per intero l'attività della FINCANTIERI.

Considerato il cambiamento culturale richiesto dal Piano strategico in via di attuazione sono stati avviati programmi accelerati di formazione per trasferire contenuti e filosofia del progetto di cambiamento a fasce sempre più estese di dipendenti. È altresì programmato l'ingresso di professionalità specializzate, specie nell'allestimento delle navi passeggeri, per aggredire un'area molto importante per gli esiti economici delle commesse.

È su questi presupposti e su questi obiettivi di miglioramento che si fonda l'aumento di capitale sociale della FINCANTIERI a Lire 800 miliardi, deliberato lo scorso novembre ed attualmente in fase di attuazione.

L'operazione è prevista in due fasi; la prima *tranche* dell'aumento, di Lire 450 miliardi, sarà sottoscritto dall'Azionista IRI, per un importo massimo di Lire 350 miliardi, attraverso l'utilizzo dei fondi di cui alla Legge 261 del 1997[1], mentre il residuo importo sarà riservato ad un gruppo di qualificate istituzioni finanziarie, individuate dall'IRI con l'ausilio dell'Advisor IMI. A conclusione della prima *tranche* di aumento previsto per il 1° semestre 2000, il 15% circa del capitale sociale di Lire 650 miliardi sarà detenuto da investitori privati. L'ulteriore aumento di capitale, fino a Lire 800 miliardi, verrà attuato con l'emissione contestuale di warrants attribuibili agli azionisti privati, che attraverso il relativo esercizio, potranno aumentare la propria quota fino al 30% circa.

Per quanto riguarda, infine, il contenzioso in atto sull'ex fornitura irachena, nel corso del 1999 non vi sono state particolari novità.

Con riferimento alla procedura arbitrale attivata presso la Camera di Commercio Internazionale di Parigi, l'ex committente iracheno ha versato, nei primi mesi del 2000, la propria quota per la costituzione del fondo spese; le parti hanno poi ripreso i contatti per raggiungere un accordo sulla scelta del Presidente del Collegio arbitrale.

FINCANTIERI

[1] 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".

ANDAMENTI SETTORIALI

AUTOSTRADE

AUTOSTRADE	Consolidato 1998	1999
	(miliardi di lire)	
Valore della produzione "tipica"	3.715	3.992
Valore aggiunto	2.880	2.895
MOL	1.988	1.976
Risultato operativo	1.135	1.242
Oneri/Proventi finanziari	- 266	- 173
Risultato ante comp. straord. e imposte	847	1.056
Risultato netto	482	581
Capitale investito netto	7.828	7.775
Coperto con:		
- Mezzi propri	4.346	4.683
- Indebitamento finanziario netto	3.482	3.092
Autofinanziamento (*)	885	985
Investimenti materiali	435	717
Occupazione al 31.12 (n. addetti)	10.388	10.148

(*) Risultato netto + ammortamenti.

Il gruppo AUTOSTRADE è il principale soggetto operante in Italia nel settore della costruzione e gestione di autostrade a pedaggio in regime di concessione. La capogruppo AUTOSTRADE S.p.A., che controlla altre 6 concessionarie autostradali, ha esteso nel tempo il campo delle sue attività, detenendo il controllo anche di 8 società che operano in settori connessi al suo core business (progettazione, manutenzione, consulenza e attività nel settore autostradale all'estero) e in settori di valorizzazione degli asset del gruppo (telecomunicazioni).
L'estensione complessiva della rete di gruppo, in esercizio a fine 1999, è di 3.119,7 Km, di cui 2.854,6 Km in concessione alla società AUTOSTRADE. In ambito nazionale il complesso delle infrastrutture aziendali rappresenta il 56% del sistema autostradale italiano a pedaggio; con riferimento alla situazione internazionale, la rete del gruppo rappresenta quasi il 6% delle autostrade in Europa ed il 18% di quelle a pedaggio.
Nel corso del 1999 sulla rete di gruppo sono stati percorsi 43,8 miliardi di chilometri, che rappresentano un aumento dei volumi di traffico, rispetto all'anno precedente, del 2,7%, inferiore a quello registrato nel 1998 (+4,2%), ma comunque superiore all'evoluzione del PIL (+1,4%) e della produzione industriale italiana (+0,1%). L'incremento registrato, che rappresenta la media di una crescita più moderata del traffico leggero (+2,1%) e di uno sviluppo più intenso del trasporto pesante (+4,5%), sconta comunque a livello complessivo la particolare situazione delle due controllate valdostane, per il protrarsi della chiusura al traffico del Traforo del Monte Bianco, in seguito al disastroso incidente del 24 marzo 1999, con la conseguente drastica contrazione del traffico anche sull'arteria gestita dalla RAV.
Riguardo al processo di rinnovo delle convenzioni tra le concessionarie del gruppo e l'ANAS, il 1999 ha segnato la positiva conclusione dell'*iter* di approvazione per la capogruppo e la stipula di tutte le convenzioni delle Società controllate.
L'*iter* relativo alla convenzione AUTOSTRADE, sottoscritta il 4 agosto 1997, si è concluso nell'agosto 1999 con la registrazione da parte della Corte dei Conti del Decreto Interministeriale di approvazione degli ultimi due dei tre atti aggiuntivi stipulati tra AUTOSTRADE ed ANAS.
Relativamente alle altre concessionarie, le nuove convenzioni sottoscritte nel corso del 1999 prevedono il riconoscimento della proroga della concessione a fronte della definizione transattiva del contenzioso insorto con l'Ente concedente; fanno eccezione la Società Autostrade Meridionali e la Raccordo Autostradale della Val d'Aosta, che non avevano contenzioso tariffario con l'ANAS.
Alla SAT è stata, inoltre, riconfermata la concessione dell'intera autostrada Livorno-Civitavecchia, rimandando ad un apposito atto aggiuntivo la regolamentazione convenzionale della costruzione e dell'esercizio delle tratte residue da Rosignano a Civitavecchia.
Tutte le nuove convenzioni sono state approvate con Decreto Interministeriale dei Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro; i provvedimenti sono stati successivamente trasmessi all'esame della Corte dei Conti,

che, al termine del 1999, non aveva ancora proceduto alla registrazione degli atti. Con delibera CIPE del 21 dicembre è stato prorogato al 30 giugno 2000 il termine per la conclusione del processo di rinnovo degli atti convenzionali.
Nel febbraio 2000, la Magistratura contabile ha emanato i provvedimenti di registrazione dei primi 7 decreti riguardanti l'approvazione della nuova convenzione della RAV e di altre 6 società concessionarie non facenti parte del gruppo AUTOSTRADE.

L'attività svolta dal gruppo nel corso dell'esercizio ha evidenziato il raggiungimento di positivi risultati economici e finanziari, cui ha contribuito anche l'avanzamento delle azioni intraprese per la riorganizzazione e l'ammodernamento della struttura.
I tre processi chiave che caratterizzano la gestione delle concessionarie del gruppo riguardano essenzialmente la costruzione e manutenzione di complesse infrastrutture a rete, la gestione di flussi di traffico, nonché la produzione ed



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

AUTOSTRADE

erogazione di servizi nei mercati collegati al core business autostradale.
Per quanto riguarda le attività di costruzione e manutenzione, nel corso del 1999 sono proseguite le attività volte al potenziamento ed alla manutenzione della rete autostradale.
In particolare, i lavori di potenziamento hanno riguardato, per AUTOSTRADE S.p.A., gli interventi sul tratto Bologna-Firenze-Incisa dell'autostrada A1, l'ampliamento a 3 corsie della A1 Orte-Fiano e la seconda fase dell'allargamento a quattro corsie dei tratti Fiorenza-Lainate e Lainate-Gallarate della Milano-Laghi, con l'apertura al traffico, nell'ottobre scorso, del primo tratto fino a Malpensa.
Per le altre concessionarie del gruppo, i lavori di costruzione hanno interessato il secondo tratto della Aosta-Monte Bianco, tra Morgex e Val Vény, il completamento del raddoppio della A6 Torino-Savona (di cui sono stati realizzati 103 Km sui 124 complessivi), l'ammodernamento della Napoli-Pompei-Salerno, l'adeguamento della Tangenziale di Napoli ed il ripristino del Traforo del Monte Bianco.
In crescita anche l'attività di manutenzione, per il duplice obiettivo di migliorare le condizioni di sicurezza sulla rete autostradale e di aumentare la qualità del servizio erogato. Per la capogruppo il costo totale degli interventi di manutenzione è stato pari a Lire 564 mldi, con un incremento di circa il 30% rispetto al 1998.
Con riferimento alla gestione operativa, nel 1999 è proseguita con successo la strategia aziendale volta all'introduzione dei nuovi sistemi di pagamento automatizzati, finalizzata a rendere più veloci i transiti in stazione e a contenere i costi gestionali aumentando l'efficienza complessiva.
Hanno anche avuto un forte impulso le attività di diversificazione nel settore delle telecomunicazioni, con lo scopo in particolare di valorizzare, nella trasmissione dati e nella telefonia mobile, la rete in fibra ottica del gruppo AUTOSTRADE che si estende per 3.318 Km.
In tale quadro si colloca l'ingresso del gruppo nel 1999 nel mercato della telefonia mobile: AUTOSTRADE detiene, attraverso la controllata Sitech (partecipata da altre concessionarie autostradali), il 32% di Blu S.p.A., aggiudicataria nell'agosto 1999 della licenza per il quarto gestore della telefonia mobile.
Gli altri partner del gruppo AUTOSTRADE in Blu S.p.A. sono

Tratto dell'autostrada A-1 Milano-Napoli nei pressi di Roma.



costituiti da British Telecom, Distacom, Mediaset, Italgas, Edizione Holding e BNL; il servizio di telefonia mobile è stato avviato nel mese di maggio 2000.
Nel corso del 1999 il gruppo AUTOSTRADE ha confermato l'evoluzione positiva delle principali dinamiche economiche e finanziarie.
Più in particolare, il valore della produzione è stato pari a Lire 3.992 miliardi di lire, con un incremento del 7,5% rispetto al 1998. La positiva evoluzione è da ricondursi in buona parte all'aumento dei ricavi da pedaggio (Lire 3.460 miliardi, rispetto ai 3.343 miliardi del 1998), determinato quasi totalmente dall'attività di AUTOSTRADE S.p.A., che ha beneficiato dell'incremento del traffico (+2,8%) e dell'adeguamento tariffario (+3,09%) applicato a partire dal 1° gennaio 1999.
Il dato consolidato relativo ai ricavi da pedaggio risente in misura notevole dei minori introiti conseguiti dalla Società Traforo del Monte Bianco e dalla controllata RAV, a seguito dell'incidente che ha determinato la chiusura del tunnel a partire da marzo.
Il margine operativo lordo del gruppo è stato pari a Lire 1.976 miliardi, sostanzialmente stabile rispetto al 1998 (-0,6%), a seguito dell'aumento dei costi legato all'incremento delle manutenzioni effettuate sulla rete autostradale, a cui si è aggiunto un incremento del costo del lavoro (+3% circa rispetto al 1998), quale saldo tra l'aumento del costo medio unitario e la contrazione dell'organico medio del gruppo (da 10.202 a 10.107 unità).
L'utile che il gruppo AUTOSTRADE ha conseguito nel corso del 1999 è stato di oltre 581 miliardi di lire, con un aumento di oltre il 20% rispetto all'anno precedente, beneficiando fra l'altro di minori stanziamenti netti per spese di ripristino e sostituzione di beni gratuitamente devolvibili e dei migliori esiti della gestione finanziaria.
In conseguenza dei più significativi fenomeni economici sopra descritti, sono migliorati anche i principali indicatori di redditività complessiva, con un ROI che raggiunge il 16% (14,5% nel 1998) ed un ROE pari al 12,4% (11,1% nel 1998).
L'utile dell'anno consente una distribuzione di dividendi di 310 lire per azione, più elevata del 35% circa rispetto al dividendo distribuito a valere sul risultato del 1998.
Sotto il profilo patrimoniale, si rileva una sostanziale stabilità del capitale investito netto (Lire 7.775 mldi a fine 1999), alla cui copertura contribuiscono in misura crescente i mezzi propri; ne consegue una positiva evoluzione dell'indice debt/equity pari a 0,66 (0,80 nel 1998).
Fra gli eventi di maggior rilievo accaduti nei primi mesi del 2000 si segnala il completamento, in data 9 marzo 2000, del processo di privatizzazione della Società AUTOSTRADE, con il trasferimento del 30% del capitale sociale agli azionisti del nucleo stabile, successivamente all'autorizzazione da parte dell'Antitrust. Precedentemente (13 dicembre 1999) si è conclusa con successo l'Offerta Globale destinata al mercato.

AUTOSTRADE

ANDAMENTI SETTORIALI

TIRRENIA

TIRRENIA	Consolidato 1998 (1)	1999
	(miliardi di lire)	
Valore della produzione "tipica" (2)	848	995
Valore aggiunto	472	514
MOL	161	149
Risultato operativo	60	- 6
Oneri/Proventi finanziari	12	19
Risultato ante comp. straord. e imposte	48	15
Risultato netto	7	16
Capitale investito netto	1.335	1.599
Coperto con:		
- Mezzi propri	246	342
- Indebitamento finanziario netto	1.109	1.257
Autofinanziamento (*)	103	165
Investimenti materiali	323	153
Occupazione al 31.12 (n. addetti)	3.893	3.654

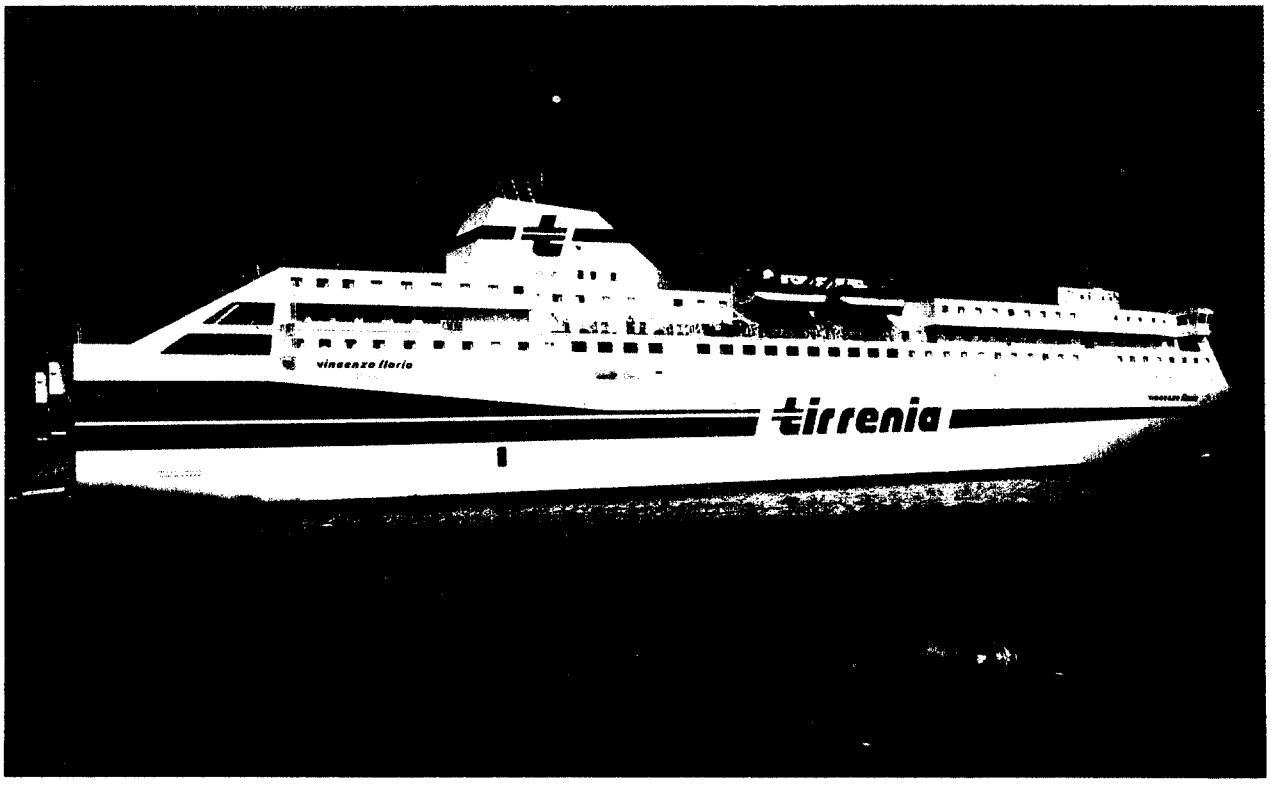
(*) Risultato netto + ammortamenti.
(1) I dati 1998 non comprendono la Società Adriatica la cui partecipazione è stata acquisita da TIRRENIA l'11 febbraio 1999.
(2) Il valore della produzione include 230 miliardi nel 1998 e 223 miliardi nel 1999 di sovvenzioni erogate dallo Stato per i servizi prestati in base agli obblighi di convenzione. Il dato omogeneo per il 1998, ricomprendendo la sovvenzione della Adriatica, è pari a 297 miliardi.

Nel corso del 1999 è proseguito il processo di riassetto del polo cabotiero pubblico, in coerenza con l'impostazione data dal Piano di riordino approvato con apposito Decreto Interministeriale il 7 settembre 1998. In particolare la capogruppo TIRRENIA in data 11 febbraio 1999 ha acquisito l'intero pacchetto azionario della Adriatica detenuto da Finmare. In data 29 dicembre u.s. è stato deliberato dalla TIRRENIA l'aumento di capitale di Lire 162 miliardi, sottoscritto per il 95% dall'IRI (154 miliardi, di cui 88 miliardi già versati in c/futuro aumento di capitale nel febbraio del 1999) e per il restante 5% dalla FINTECNA (8 miliardi). L'operazione, che si perfezionerà nel primo semestre 2000, consente di completare il riassetto del comparto con l'acquisizione da parte della capogruppo delle quote di minoranza nelle Società Regionali (49%).
Sulla base delle indicazioni contenute nel Piano di riordino, la TIRRENIA nel corso del 1999 ha predisposto un Piano industriale per gli anni 1999-2002, i cui contenuti fanno leva, prima di tutto, su un complessivo progetto di reimpostazione degli assetti nautici e su uno specifico programma di nuovi investimenti. Inoltre, si prevedono iniziative specifiche di carattere organizzativo destinate ad accrescere la produttività e a sviluppare le possibili sinergie all'interno del gruppo TIRRENIA.
Nel mese di settembre 1999 sono stati presentati alla Pubblica Amministrazione i Piani quinquennali 2000/2004 con l'aggiornamento, in coerenza con il Piano industriale, sia dei collegamenti che della flotta. L'*iter* di approvazione, sia del Piano industriale che del correlato Piano quinquennale, è stato bloccato dall'apertura (agosto 1999) della procedura d'infrazione da parte della Commissione Europea, a seguito delle denunce di armatori italiani in relazione ad alcuni aspetti del rapporto di convenzione tra lo Stato e le Società del gruppo TIRRENIA, come evidenziato nello specifico paragrafo sui rapporti con la Commissione stessa. Conseguentemente, l'operatività del Piano è stata in pratica "congelata", in particolare per quanto riguarda la rimodulazione di alcuni collegamenti, nonché il connesso programma d'investimenti e aggiornamento della flotta. La TIRRENIA, pur operando con tali vincoli, ha tuttavia avviato alcuni interventi di riorganizzazione interna e di razionalizzazione degli assetti. Fra i primi, si rilevano le iniziative nell'ambito della rete commerciale per il suo potenziamento e l'introduzione di più avanzati sistemi di prenotazione e vendita, la razionalizzazione di alcune funzioni di supporto con l'accentramento di quelle di gruppo in TIRRENIA, nonché lo snellimento delle strutture. Per l'attività nautica, nell'ambito del richiamato programma di rinnovo della flotta, si è proceduto in particolare a rafforzare la rotta Genova/Porto Torres considerata strategica, provvedendo ad ordinare due unità miste. Pur rientrando le due navi negli obblighi del servizio pubblico, i relativi risultati economici non saranno considerati ai fini della determinazione della sovvenzione di esercizio fino alla chiusura della procedura comunitaria.

TIRRENIA

Dal lato del contesto competitivo, il gruppo TIRRENIA ha operato in un mercato caratterizzato dall'accentuarsi della pressione degli operatori privati nazionali, attuata soprattutto attraverso politiche commerciali di acquisizione traffico estremamente aggressive.
Per quanto riguarda gli operatori internazionali non si è registrato il temuto inserimento di nuovi competitori esteri, dopo l'apertura in ambito comunitario – in data 1° gennaio 1999 – del mercato cabotiero del Mediterraneo.
Si rafforza, invece, la posizione dell'armamento greco che, approfittando della propria posizione di privilegio in relazione alla liberalizzazione del cabotaggio (alla Grecia è stata concessa una proroga della riserva di cabotaggio fino al 2004), sta conquistando quote di mercato, in particolare nelle linee di interesse della Società Adriatica, potendo anche disporre di una flotta moderna, per la strategia di rafforzamento già in atto da tempo.
Per quanto concerne la domanda si confermano le tendenze manifestatesi negli ultimi anni, con un'attenzione sempre più forte da parte della clientela alla riduzione dei tempi di traversata, al fattore sicurezza e alla qualità dei servizi.
In tale scenario, nel corso del 1999 è proseguito il programma di ammodernamento della flotta (sono entrate in esercizio 4 unità veloci nelle Società Regionali e 3 unità miste in TIRRENIA e dalla stessa sono stati ordinati, come già detto, 2 nuovi traghetti), che a fine anno risulta composta da 92 unità (di cui 5 unità poste in disarmo in attesa della vendita).
Per quanto riguarda la razionalizzazione degli assetti,

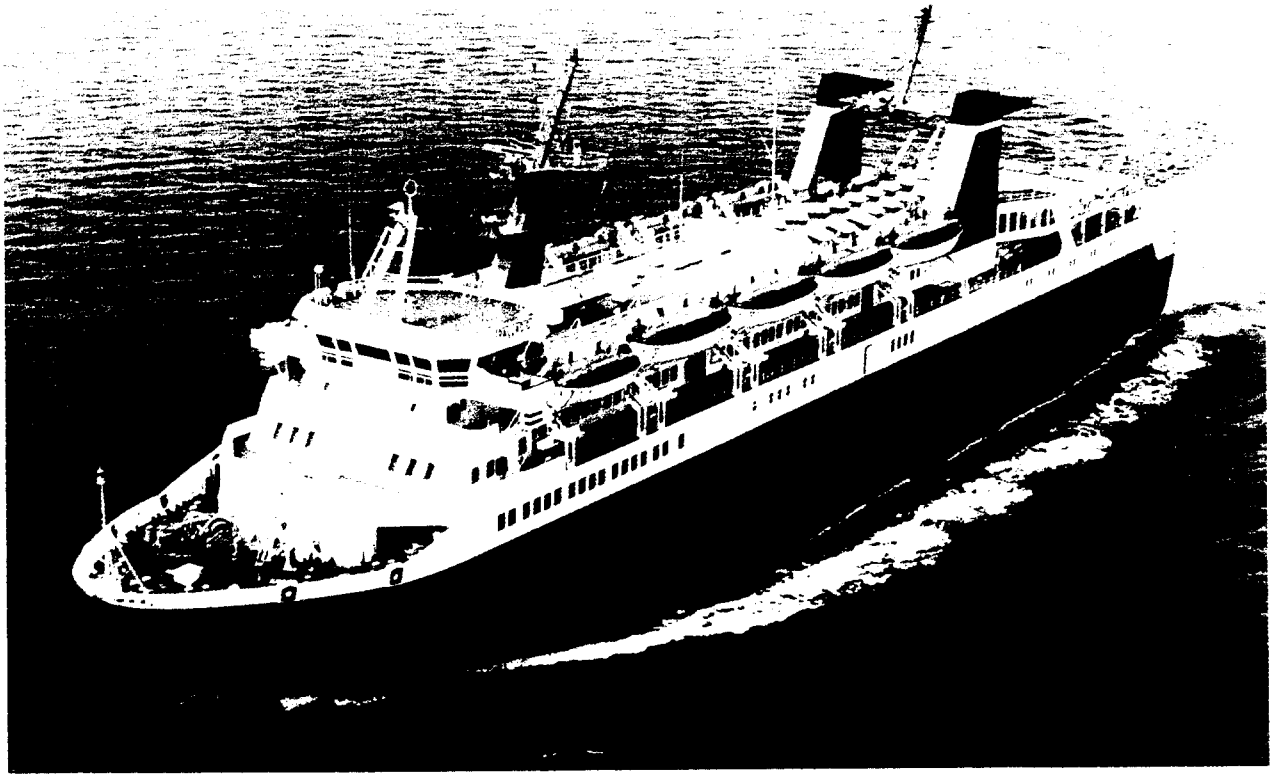
La motonave "Vincenzo Florio" in servizio sulle rotte della Tirrenia di Navigazione.



TIRRENIA

l'Adriatica ha sospeso il collegamento con il Montenegro (per le note vicende belliche) e nel periodo invernale la linea Italia-Grecia, per l'alta concorrenza effettuata da parte degli armatori greci, mentre per l'aumento della domanda, in particolare del trasportato merci, la Società ha incrementato la frequenza con l'Albania; la TIRRENIA ha invece potenziato le linee Genova/Porto Torres e Genova/Olbia, per rispondere alla crescente domanda.
Nel complesso, l'attività nautica risulta lievemente inferiore (–1% in termini di viaggi e –2,7% in termini di miglia percorse) rispetto al 1998. Viceversa l'andamento del trasportato si presenta complessivamente positivo, tenuto conto delle difficoltà di contesto (forte pressione competitiva degli armatori italiani, eventi bellici nel Kosovo). Si evidenzia la sostanziale stabilità delle componenti di traffico passeggeri (+0,5%) e merci (+0,1%), mentre il trasportato di auto al seguito (+4,7%) è in significativa crescita.
In particolare, la TIRRENIA evidenzia per il traffico passeggeri ed auto, un incremento di circa l'1,5% dovuto principalmente all'aumentata attività delle navi veloci (immissione di 2 unità gemelle, Scorpio e Capricorn, sulle rotte Genova/Porto Torres e Genova/Olbia), mentre per il traffico merci (–1,5% rispetto al 1998) si registra una flessione dell'attività con la Sardegna.
Per quanto riguarda l'attività commerciale dell'Adriatica si evidenzia una flessione del trasportato passeggeri (–1%) e auto al seguito (–4,8%), per la citata sospensione dell'attività

La motonave "Palladio" in servizio sulle rotte della ADRIATICA di Navigazione.



TIRRENIA

con il Montenegro e con la Grecia nel periodo invernale, ed un incremento del trasportato merci (+3,1%) per l'intensificazione dei collegamenti con l'Albania.
Per quanto riguarda le Società Regionali, l'attività commerciale ha evidenziato una crescita del trasportato passeggeri, auto e merci rispetto al 1998 (rispettivamente +4,2% e +10,2%). Unica eccezione è la Caremar, che ha registrato una flessione dell'attività commerciale in tutte le sue componenti causata dal contesto di mercato caratterizzato da una concorrenza particolarmente attiva.
L'occupazione a fine 1999 è pari a 3.654 unità, con una riduzione del 4,7% rispetto all'anno precedente (considerando anche Adriatica), determinata essenzialmente da uscite per dimissioni.
In tale quadro, l'attività svolta dalle Società del gruppo ha comportato un ammontare dei corrispettivi riconosciuti dallo Stato, correlati agli oneri sostenuti dalle Società cabotiere per adempiere agli obblighi di pubblico servizio previsti dal disposto convenzionale, pari a Lire 223 miliardi, sensibilmente minore rispetto a quanto richiesto nel 1998 (297 miliardi includendo la sovvenzione Adriatica e 6 miliardi circa di contributi connessi al disarmo di 5 unità TIRRENIA).
La minore incidenza dei corrispettivi per obblighi di servizio pubblico riconosciuti dallo Stato alle Società del gruppo, in base alle convenzioni vigenti, è l'elemento più significativo per valutare il risultato della gestione dell'esercizio 1999.
Prima di rappresentare le principali risultanze economico-patrimoniali, va ricordato nuovamente che il gruppo TIRRENIA nel 1998 non comprendeva la Società Adriatica.
Ciò premesso, il valore della produzione del gruppo – incluse le menzionate sovvenzioni – è pari a Lire 995 miliardi; al netto della sovvenzione si registra una crescita dei ricavi rispetto al 1998, che interessa tutte le Società del gruppo ad eccezione della Caremar. In particolare l'importo dei noli complessivi conseguiti è pari a Lire 683 miliardi, con un incremento del 6,9% rispetto al 1998 comprendendovi per omogeneità l'Adriatica.
Il margine operativo lordo (Lire 149 miliardi) risente positivamente della diminuzione del costo del personale, rispetto al 1998, che riguarda, in particolare, la TIRRENIA e l'Adriatica. Tuttavia, essendo i contributi di sovvenzione per servizi dovuti inclusi nel valore di produzione, la loro minore incidenza ha determinato un peggioramento del margine operativo lordo e del risultato operativo rispetto al 1998.
L'utile consolidato è pari a Lire 16 miliardi – nonostante la contrazione registrata dal tasso di remunerazione del patrimonio netto (dal 5,4% del 1998 al 3,9% del 1999), dettata dalla dinamica dei tassi di riferimento – anche grazie a componenti straordinari positivi[1].
Dal lato patrimoniale infine, i mezzi propri di gruppo risultano pari a Lire 342 miliardi, a fronte di un indebitamento finanziario netto di Lire 1.257 miliardi, che aumenta rispetto al 1998 essenzialmente per l'inclusione dell'Adriatica; viceversa i nuovi investimenti sono stati sostenuti mediante l'autofinanziamento e gli introiti da dismissione cespiti.

[1] La remunerazione del patrimonio netto compresa nel corrispettivo di sovvenzione erogato dallo Stato rappresenta la principale componente nella formulazione del risultato di esercizio.

ANDAMENTI SETTORIALI

AEROPORTI DI ROMA

AEROPORTI DI ROMA	Consolidato 1998	1999
	(miliardi di lire)	
Valore della produzione "tipica"	1.098	1.151
Valore aggiunto	720	713
MOL	291	301
Risultato operativo	198	179
Oneri/Proventi finanziari	20	- 17
Risultato ante comp. straord. e imposte	225	165
Risultato netto	116	81
Capitale investito netto	399	633
Coperto con:		
- Mezzi propri	412	471
- Indebitamento finanziario netto	- 13	162
Autofinanziamento (*)	184	165
Investimenti:		
- autofinanziati (1)	160	137
- finanziati dallo Stato	145	181
Occupazione al 31.12 (n. addetti)	5.035	5.084

(*) Risultato netto + ammortamenti.
(1) Il totale è dato dalla somma tra investimenti materiali ed immateriali; questi ultimi comprendono tra l'altro gli interventi incrementativi (ammodernamenti, riqualificazioni) aventi utilità pluriennale effettuati su beni di terzi (ricevuti in concessione e realizzati per conto dello Stato).

Nel corso del 1999 è proseguito, nell'ambito del trasporto aereo italiano il processo, ormai avviato da tempo, verso un assetto di mercato ispirato ai principi della libera concorrenza. Elementi di tale processo sono stati, durante l'anno, l'avvio negli scali italiani della liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra (allineamento del regime italiano a quello europeo), la prosecuzione del processo di integrazione ed alleanza tra vettori aerei, l'accentuazione della concorrenza tra i vettori stessi nonché la definizione delle prime intese volte a superare il sistema degli accordi internazionali bilaterali di traffico.
A tale proposito si ricorda che, nel dicembre 1999, è stato firmato tra il Governo italiano e quello USA l'accordo definitivo di "Open Sky", con il quale si liberalizza il traffico fra i due Paesi.
Nella prima fase dell'"Open Sky", l'aeroporto di Fiumicino ha comunque raggiunto un primo importante risultato con l'attivazione, a giugno 1999, di sette frequenze settimanali Roma-Atlanta da parte di Delta Airlines.
La revisione degli accordi bilaterali ha interessato anche i rapporti tra Italia ed Emirati Arabi Uniti, consentendo di estendere i diritti dalle attuali tre frequenze della Emirates a dieci frequenze settimanali, mentre il negoziato tra Italia ed Israele ha consentito ad El-Al di operare con due frequenze settimanali Tel Aviv-Roma-New York.
In tale contesto, AEROPORTI DI ROMA ha continuato a perseguire, durante il 1999, il programma di riorganizzazione aziendale avviato negli ultimi anni, attuando una strategia orientata principalmente allo sviluppo del ruolo di Fiumicino, alla focalizzazione sulle aree a maggior redditività ed alla crescita del business non aeronautico.
Grazie anche alle azioni intraprese nel corso del 1999, le nuove compagnie aeree servite da ADR al "Leonardo da Vinci" sono risultate 13 e vanno ad aggiungersi alle 84 già servite in precedenza.
Per quanto riguarda più in particolare la riorganizzazione, nell'ambito del processo di liberalizzazione dei servizi di handling – reso definitivo in Italia attraverso il D.L. n. 18 del 13 gennaio 1999 – è stata costituita in data 10 giugno 1999 la Società ADR Handling, interamente controllata da AEROPORTI DI ROMA, al fine di realizzare un'organizzazione più snella ed efficace e tale da consentire alleanze strutturali.
In tale ottica, nel corso del 1999, inoltre è stato siglato un accordo con il gruppo americano OGDEN, che prevede l'ingresso dell'operatore internazionale di handling, in qualità di partner strategico con una partecipazione del 49%, nella compagine azionaria della nuova Società. Sempre nel settore dell'handling sono proseguite le trattative con ALITALIA per definire l'assetto organizzativo dei servizi attualmente prestati da ADR.
A seguito degli accordi raggiunti nel febbraio del corrente anno, l'autoproduzione handling da parte di ALITALIA è attualmente prevista a partire da luglio 2000, con l'assorbimento di 1.328 addetti provenienti da AEROPORTI DI ROMA.