

Determinazione n. 35/2001

nell'adunanza del 6 luglio 2001;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con R.D.12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

visto il decreto del Presidente della Repubblica in data 11 marzo 1961, con il quale l'Istituto per la ricostruzione Industriale - IRI - è stato sottoposto al controllo della Corte dei conti;

visto il D.L. 11 luglio 1992, n. 333 convertito nella legge 8 agosto 1992, n. 359 con cui l'Istituto per la ricostruzione industriale - IRI - è stato trasformato in società per azioni assumendo la denominazione di Istituto per la Ricostruzione Industriale - IRI S.p.A. -;

visti il bilancio di esercizio ed il bilancio consolidato della Società, relativi all'esercizio finanziario 1999, con annesse relazioni del Consiglio di amministrazione e del Collegio dei Sindaci;

visto il bilancio interinale dell'IRI in liquidazione al 31 dicembre 2000 con annessi conto della gestione al 30 giugno 2000 e situazione iniziale di liquidazione al 1° luglio 2000;

esaminati gli atti;

udito il relatore Presidente di Sezione Prof. Luigi Schiavello e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Società per gli esercizi 1999 e 2000, nonché sui principali atti di gestione verificatisi fino a giugno 2001;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, possa, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che dei bilanci di esercizio - corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

P . Q . M .

comunica, a norma dell'art. 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i bilanci per gli esercizi 1999 e 2000 - corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione dell'IRI S.p.A. e del Comitato dei liquidatori e del Collegio dei Sindaci dell'IRI in liquidazione - l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Società medesima.

IL PRESIDENTE ESTENSORE

Luigi Schiavello

Depositata in segreteria il 10 luglio 2001

**RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI
AL PARLAMENTO**

ISTITUTO PER LA RICOSTRUZIONE INDUSTRIALE

I.R.I. S.p.A

(Esercizi 1999 e 2000 – fino alla data del 30 giugno 2000)

I.R.I. in liquidazione

(Gestione dal 1° luglio 2000 al 30 giugno 2001)

S O M M A R I O

Premessa

Cap. 1 - Organi dell'Ente, norme e provvedimenti di interesse del Gruppo e principali eventi che hanno caratterizzato gli esercizi

- 1.1 - [Organi dell'IRI](#)
- 1.2 - [Norme e provvedimenti di interesse del Gruppo](#)
- 1.3 - [Evoluzione della struttura del Gruppo](#)

Cap. 2 - Attività di privatizzazione svolta

Premessa

- 2.1 - [Aeroporti di Roma](#)
- 2.2 - [Finmare in liquidazione](#)
- 2.3 - [Tirrenia](#)
- 2.4 - [Alitalia](#)
- 2.5 - [Autostrade](#)
- 2.6 - [Finmeccanica](#)
- 2.7 - [Cofiri](#)
- 2.8 - [Fincantieri](#)

Cap. 3 - Andamento della gestione dell'IRI S.p.A. e dell'IRI S.p.A. in liquidazione

- 3.1 - [Aspetti finanziari, economici e patrimoniali dell'esercizio 1999](#)
 - 3.1.1 - [Conto economico](#)
 - 3.1.2 - [Situazione patrimoniale](#)
- 3.2 - [Notazioni sull'esercizio 2000](#)
 - 3.2.1. - [Aspetti finanziari, economici e patrimoniali](#)
 - 3.2.2. - [Conto economico](#)
 - 3.2.3. - [Situazione patrimoniale](#)

Cap. 4 - Andamento della gestione del Gruppo

- 4.1 - [Notazioni generali](#)
- 4.2 - [Risultati reddituali, patrimoniali e finanziari](#)
 - 4.2.1 - [Conto economico consolidato](#)
 - 4.2.2 - [Stato patrimoniale consolidato](#)
 - 4.2.3 - [Rendiconto finanziario consolidato](#)
 - 4.2.4 - [Andamento finanziario](#)
- 4.3- [Personale e costo del lavoro](#)

Cap. 5 - Andamento delle principali Società finanziarie

- 5.1 - [Alitalia](#)
- 5.2 - [Fincantieri](#)
- 5.3 - [Tirrenia](#)
- 5.4 - [Finmeccanica](#)
- 5.5 - [Fintecna](#)
- 5.6 - [Autostrade](#)
- 5.7 - [Rai](#)
- 5.8 - [Cofiri](#)

Cap. 6 - Liquidazione dell'IRI S.p.A.

Premessa

- 6.1 - [Situazione iniziale di liquidazione al 1° luglio 2000](#)
- 6.2 - [Progetto di liquidazione](#)

Considerazioni conclusive

Premessa

Con la presente relazione, ai fini di raffronto e di continuità con le precedenti relazioni, **la Corte dei conti riferisce i dati economici, patrimoniali e finanziari dell'esercizio 1999 e dell'esercizio 2000 fino alla data del 30 giugno, poiché l'Assemblea Straordinaria degli Azionisti dell'IRI S.p.A., nella seduta del 27 giugno 2000, ha deliberato lo scioglimento anticipato**

della Società e la sua messa in liquidazione volontaria, a far data dal 1° luglio 2000. Riferisce altresì sulla situazione di liquidazione al 31.12.2000 e sui processi di privatizzazione e sui principali atti di gestione verificatisi fino a giugno 2001.

Cap. 1 – Organi dell’Ente, norme e provvedimenti di interesse del Gruppo e principali eventi che hanno caratterizzato gli esercizio

1.1 – Organi dell’IRI

Gli organi dell’IRI S.p.A., nominati ai sensi del Codice civile, hanno avuto fino al 4 dicembre 1999 la seguente composizione:

Consiglio di amministrazione

1. Presidente	Prof. Gian Maria GROS-PIETRO
2. Consigliere	Prof. Mario DRAGHI
3. Consigliere	Dott. Piero GNUDI
4. Consigliere	Prof. Roberto TANA
5. Consigliere	Ing. Alberto TRIPI
6. Consigliere	Prof. Patrizio BIANCHI
7. Consigliere	Prof. Piero BARUCCI

Collegio Sindacale

1. Presidente	Dott. Andrea MONORCHIO
2. Sindaco effettivo	Dott. Lucio MARIANI
3. Sindaco effettivo	Avv. Antonio MAROTTI

La composizione del Consiglio di amministrazione ha avuto nel 1999 le seguenti modifiche:

il 20 ottobre, il consigliere dott. Pietro Gnudi è stato nominato “amministratore delegato”;

il 30 novembre, il prof. Gian Maria Gros-Pietro ha rassegnato le dimissioni, con effetto immediato, da Presidente e da consigliere di amministrazione;

il 4 dicembre, l'Assemblea degli azionisti ha ridotto da 7 a 6 il numero dei componenti il Consiglio di amministrazione e ha nominato il dott. Pietro Gnudi Presidente;

il 4 dicembre, il Consiglio di amministrazione ha nominato il Presidente "amministratore delegato".

Pertanto dal 4 dicembre 1999 al 30 giugno 2000 il Consiglio di amministrazione ha avuto la seguente composizione:

Consiglio di amministrazione

1. Presidente Amm.re delegato	Dott. PIERO GNUDI
2. Consigliere	Prof. Mario DRAGHI
3. Consigliere	Prof. Roberto TANA
4. Consigliere	Ing. Alberto TRIPI
5. Consigliere	Prof. Patrizio BIANCHI
6. Consigliere	Prof. Piero BARUCCI

Invariato è rimasto il Collegio sindacale.

Anche in tale composizione e strutturazione del Consiglio di amministrazione si era realizzata, come si è osservato nella precedente relazione al Parlamento, sia una presenza di alto profilo scientifico e sia una qualificata presenza di esperienze manageriali e professionali.

Questa composizione del Consiglio di amministrazione è risultata pienamente funzionale alla strategia dell'IRI che si compendia nel risanamento e ristrutturazioni finalizzati alle privatizzazioni.

Il Collegio dei Sindaci ha svolto con competenza, costanza e impegno professionale il proprio compito contribuendo anche con suggerimenti e sollecitazioni ai migliori risultati.

Rinviando all'apposito paragrafo per una trattazione più specifica, anticipiamo la composizione del Comitato dei Liquidatori:

Comitato dei liquidatori

(dall'1.7.2000)

1. Presidente	Dott. PIERO GNUDI
2. Liquidatore e direttore generale	Dott. Pietro CIUCCI
3. Liquidatore	Dott. Maurizio PRATO

Invariato resta il Collegio dei sindaci.

Emolumenti corrisposti ai componenti del Consiglio di amministrazione e del Collegio Sindacale

Negli esercizi 1999 e 2000 sono stati corrisposti i seguenti compensi annui lordi per gli amministratori e i sindaci:

Consiglieri di Amministrazione	
- fino al 23.6.1999	100.000.000
- dal 24.6.1999	120.000.000
Presidente Amministratore delegato	
- compensi ai sensi dell'art. 2389, 2° c., cod. civ..	800.000.000
Dr. Gnudi (Delegato per le privatizzazioni)	
- compenso ai sensi dell'art. 2389, 2° c., cod. civ. fino al 19.10.1999	100.000.000
Presidente Collegio Sindacale	120.000.000
Sindaci	80.000.000
Indennità di presenza per ogni seduta di organo statutario *	300.000

* Il Magistrato delegato della Corte dei conti percepisce soltanto l'indennità di presenza alle riunioni degli organi statutari.

Mentre il Comitato dei liquidatori percepisce i seguenti compensi annui lordi:

Presidente comitato liquidatori	900.000.000
Liquidatori	450.000.000
Presidente Collegio Sindacale	120.000.000
Sindaci	80.000.000
Indennità di presenza alle riunioni per ogni seduta	300.000

1.2 - Norme e provvedimenti di interesse del Gruppo

Le principali disposizioni di specifico interesse per il gruppo IRI emanate nel 1999 sono state:

1 D.Lgs. 9 gennaio 1999 n. 1, recante "Riordino degli enti e delle società di promozione e istituzione della Società Sviluppo Italia, a norma degli artt. 11 e 14 della Legge 15 marzo 1997, n. 59".

2 Direttiva P.C.D.M. 26.1.1999, recante "Costituzione del capitale e della struttura societaria di Sviluppo Italia S.p.A."

Il Decreto istituisce la Società Sviluppo Italia con funzioni di coordinamento, indirizzo e riordino delle attività di promozione dello sviluppo industriale e dell'occupazione. A tal fine alla società sono conferite o fatte acquisire le partecipazioni azionarie pubbliche di enti o società di promozione, tra i quali la SPI S.p.A.. La direttiva in particolare prevede che il Ministro del Tesoro adotti le opportune iniziative per il trasferimento della SPI S.p.A. Successivamente il D.Lgs. 14 gennaio 2000 n. 3 recante "Disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs. 9.1.1999 n. 1", ha stabilito che l'intera partecipazione azionaria detenuta dall'IRI S.p.A. nella SPI S.p.A. è trasferita senza corrispettivo a Sviluppo Italia S.p.A. mediante girata azionaria entro il 30 gennaio 2000.

3 D.P.C.M. 25.02.1999, recante "Modalità inerenti l'alienazione della partecipazione indiretta dello Stato nella Società Aeroporti di Roma S.p.A.", a norma dell'art. 1, comma 2, della L. 14.11.1995, n. 481.

Con tale provvedimento vengono stabilite le modalità di dismissione della partecipazione azionaria detenuta dall'IRI in Aeroporti di Roma, pari al 54,2%, di cui il 3 % è stato ceduto alla Regione Lazio, alla Provincia e al Comune di Roma¹, mentre il residuo 51,2 % del capitale sarà ceduto a trattativa diretta a soggetti singoli o in concerto tra loro. Sono ammessi enti pubblici anche economici e imprese pubbliche purché la relativa partecipazione non superi il 2% del capitale offerto. Sono esclusi i soggetti in posizione di conflitto di interessi, in particolare i vettori aerei. Gli acquirenti debbono garantire la stabilità dell'azionariato per un periodo non inferiore a cinque anni.

¹ Cfr. cap. 2, par. 2.1

4 D.P.C.M. 4 maggio 1999, recante "Direttiva per l'esercizio dei poteri speciali del Ministro del Tesoro, Bilancio e Programmazione economica in alcune società per azioni ai sensi dell'art. 2 del D.L. 31 maggio 1994 n. 332 convertito con modificazioni, con L. 30 luglio 1994 n. 474".

Con esso viene regolato l'utilizzo della **golden share**: l'esercizio dei poteri speciali deve avvenire nell'obiettivo di "salvaguardare vitali interessi dello Stato" e deve rispondere ad imprescindibili motivi di interesse generale, con particolare riguardo "all'ordine pubblico, alla sicurezza pubblica, alla sanità pubblica e alla difesa". La normativa consente al Tesoro di negare il consenso ad acquisizioni azionarie non trasparenti o che non assicurino la conoscenza della titolarità delle partecipazioni rilevanti ai fini del controllo della Società o che "compromettano processi di liberalizzazione e apertura dei mercati o non siano coerenti con la scelta di privatizzazione della Società".

5 Legge 11.05.1999 n.140 recante "Norme in materia di attività produttive".

Contiene norme relative a diversi settori produttivi, tra i quali quelli spaziali, aeronautico e dei prodotti elettronici ad alta tecnologia.

6 Legge 17.05.1999 n. 144 "Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali (Collegato ordinamentale alla Legge finanziaria 1999).

L'art. 33 contiene norme in materia di Comitato per l'intervento nella SIR e prevede, in particolare, il trasferimento a titolo gratuito della MEI al Ministero del Tesoro che esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministro dell'Industria. Si dispone, infine, che il Comitato SIR continui ad avvalersi del personale e delle strutture della Società ISAI S.p.A. in liquidazione.

7 Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 2.08.1999, recante "Approvazione dell'atto aggiuntivo della convenzione stipulata con la Soc. Alitalia - Linee aeree italiane S.p.A."

8 D.P.C.M. 28.09.1999, recante "Disposizioni per l'attuazione dei poteri speciali al Ministero del Tesoro, Bilancio e Programmazione economica in tema di privatizzazione della Finmeccanica S.p.A."

Il decreto dispone che nello statuto della società, prima di ogni atto che determini la perdita del controllo da parte del Tesoro, dovrà essere introdotta

una clausola che attribuisca allo stesso uno o più poteri speciali di cui all'art. 2 della L. 474/94.

Decreto Min. Tesoro 8.11.1999 individuante il contenuto della clausola suddetta:

i poteri speciali riservati al Ministro del Tesoro sono i seguenti:

- Gradimento all'assunzione di partecipazioni rilevanti (che rappresentino almeno la ventesima parte del capitale sociale) fissati al 3% del capitale sociale;
- Gradimento di patti o accordi parasociali che abbiano ad oggetto una partecipazione pari alla ventesima parte del capitale sociale;
- Potere di veto all'adozione di delibere di scioglimento della società, di trasferimento dell'azienda, di fusione, di scissione, di cambiamento dell'oggetto sociale, di modifica dello statuto che sopprima o modifichi i suddetti poteri;
- Nomina di amministratori nel limite di un quarto dei componenti del C.d.A. e di un sindaco effettivo.

9 L. 23.12.1999 n. 488 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge finanziaria 2000).

In cui si prevede la possibilità per il Governo di accelerare le dismissioni di partecipazioni residuali detenute direttamente dallo Stato a condizione che si tratti di partecipazioni di controllo di valore inferiore a 100 mld. sulla base del patrimonio netto risultante dall'ultimo bilancio e di partecipazioni non di controllo "che siano di limitato rilievo ai fini degli obiettivi di politica economica industriale dello Stato".

10 L. 28.12.1999 n. 522 "Misure di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed alla ricerca applicata nel settore navale".

La legge emanata in attuazione del Reg. CE n. 1540/98 assicura:

- Il mantenimento degli aiuti alla produzione anche per le commesse acquisite sino al 31.12.2000;
- Aiuti agli investimenti per migliorare la produttività e la competitività dei cantieri;
- Finanziamenti al Cetena (Fincantieri) e all'Insean per programmi di ricerca;
- Forte decontribuzione degli oneri sociali per le imprese italiane armatoriali di cabotaggio al fine di garantire parità di condizioni con i

concorrenti europei ai quali dal 1.1.1999 è aperta la concorrenza per il cabotaggio con le isole.

1.3 - Evoluzione della struttura del Gruppo

Nel corso dell'esercizio 1999 l'IRI è stata impegnata essenzialmente nel completamento delle privatizzazioni avviate nel corso degli esercizi precedenti, ha infatti portato a termine la completa privatizzazione della Società Autostrade, ha dato inizio a nuove operazioni di dismissioni (Aeroporti di Roma, Cofiri, Finmeccanica) sempre finalizzate alla successiva privatizzazione, ha creato i presupposti per la realizzazione di una prima rilevante apertura ai privati del capitale di società integralmente controllate (Fincantieri), nella stessa ottica di una successiva privatizzazione ha proseguito nell'attività di risanamento patrimoniale e finanziario di Alitalia e Tirrenia, mentre con il trasferimento a Fintecna delle Società in liquidazione (Iritecna, Finsider, Ifap-IRI, Isai, MMP, Finmare) ha cercato di razionalizzare le attività liquidatorie del Gruppo.

Come può vedersi dal successivo prospetto il volume di risorse movimentato dall'IRI con le dismissioni ha raggiunto i 14.555 mld.:

Privatizzazioni Gruppo IRI 1999

(miliardi di lire)

	Privatizzazioni	Indebitamento trasferito	Totale Privatizzazioni	Quote minoranza e cespiti	TOTALE
IRI S.p.A.	8.205	3.400	11.605	2	11.607
Holding Settoriali	236	74	310	2.638	2.948
Totale	8.441	3.474	11.915	2.640	14.555

L'importo di 8.205 mld. relativo all'IRI è da riferirsi per 8.105 mld. all'incasso lordo per il perfezionamento dell'Offerta Globale di titoli di Autostrade, con un

deconsolidamento di debiti pari a 3.400 mld.², mentre i restanti 100 mld. sono dovuti alla cessione di una quota del 3% del capitale di Aeroporti di Roma agli Enti Locali³.

I 2 mld. relativi alla cessione di quote minoritarie sono derivati dalla cessione di azioni di Banca di Roma – in relazione alla parziale conversione del prestito obbligazionario convertibile emesso da Mediobanca International – nonché dalla cessione della partecipazione detenuta in Stoà.

Per quanto riguarda in particolare le c.d. "privatizzazioni di secondo livello" cioè quelle realizzate dalle holding settoriali, come rappresentato dalla precedente tabella, queste, compresi i debiti trasferiti, hanno determinato un introito di circa 300 mld., rispetto al 1998 in cui risultarono pari a circa 2900 miliardi. Sono state inoltre realizzate cessioni di quote di minoranza per circa 2.400 mld. ed alienazioni di immobili e cespiti vari per un ammontare di circa 240 mld..

Le operazioni più rilevanti hanno interessato:

- l'offerta secondaria di azioni STMicroelectronics, che ha determinato un incasso per STMicroelectronics Holding di circa 4.200 mld.; la quota di competenza della MEI (successivamente incorporata da Finmeccanica) è stata pari a 2.100 mld.;
- la cessione da parte di Fincantieri del residuo 60% del capitale sociale di Grandi Motori Trieste per 95 mld.;
- le operazioni di privatizzazione realizzate da Fintecna di proprie partecipate (Condotte, Italinpa, Ponteggi Dalmine, Coinfra) per complessivi 150 mld.;
- la privatizzazione da parte Finmeccanica di Ansaldo Sistemi Industriali per 60 mld.;
- la cessione sul mercato di quote di minoranza del capitale sociale della Galileo Inc. e della Equant N.V. per 225 mld..

Come risulta dalla successiva tabella, dal luglio 1992 al 31 dicembre 1999 è stato realizzato un volume di dismissioni di partecipazioni di controllo (inclusi i debiti deconsolidati) e di minoranza, nonché di altri cespiti, pari a 85.917 mld. (il dato non include ulteriori 4.900 mld. relativi alla cessione del 30% del capitale di Autostrade al nucleo stabile, perfezionata nel marzo 2000).

² Rinviamo per un esame più approfondito all'apposito paragrafo, anticipiamo che l'importo non include ulteriori 4.900 mld. relativi alla cessione del 30% del capitale di Autostrade al nucleo stabile, perfezionata nel marzo 2000, una volta ottenuta la necessaria autorizzazione da parte dell'Antitrust.

³ Tale cessione agli Enti locali (Regione Lazio, Provincia di Roma, Comuni di Roma e Fiumicino) è stata effettuata in ottemperanza alle disposizioni del D.P.C.M. del febbraio 1999 e alla ordinanza n. 1068/99 del 9.06.1999 resa dal TAR del Lazio.

Di tale importo 65.551 mld. vanno riferiti ad operazioni realizzate direttamente dall'IRI S.p.A., mentre i residui 20.366 mld. alle operazioni concluse dalle holding settoriali.

GRUPPO IRI: luglio 1992 – dicembre 1999
(miliardi di lire)

	Privatizzazioni	Indebitamento trasferito	Totale Privatizzazioni	Quote minoranza e cespiti	TOTALE
IRI S.p.A.	42.613	19.500	62.113	3.438	65.551
Holding Settoriali	5.528	2.969	8.497	11.869	20.366
Totale	48.141	22.469	70.610	15.307	85.917

Anche nel corso del primo semestre 2000 l'attività dell'IRI S.p.A. si è incentrata sul completamento delle privatizzazioni in corso, quali Finmeccanica, Aeroporti di Roma, e sullo sviluppo, pressoché definitivo, del processo di dismissione del comparto assicurativo: Sasa e Sasa Vita.

Il volume delle risorse movimentato può così rappresentarsi:

- 9.584⁴ mld. relativi alla cessione del 44% del capitale Finmeccanica realizzata mediante l'Offerta Globale (OPV e Offerta istituzionale) conclusasi il 3 giugno. Tale operazione ha determinato il deconsolidamento di debiti finanziari netti per circa 1.900 mld.;
- 2.569 mld. (oltre a 3 mld. di interessi) relativi alla cessione del 51,2% del capitale di Aeroporti di Roma di proprietà dell'IRI, al Consorzio Leonardo.⁵ Ciò ha determinato un deconsolidamento di debiti finanziari netti per circa 280 mld.;
- 4.911 mld. (comprensivi di 40 mld. per interessi) relativi alla cessione al nucleo stabile del 30% del capitale sociale di Autostrade perfezionatasi nel marzo 2000.

Inoltre sono state perfezionate cessioni di quote minoritarie e cespiti per un controvalore complessivo di oltre 1.200 mld. che attiene principalmente per:

⁴ Nell'ambito dell'operazione è stata concessa ai Coordinatori globali dell'offerta un'opzione di sovrallocazione (greenshoe) che ha determinato un incasso lordo per l'IRI di ulteriori 1.075 mld. di competenza del secondo semestre 2000.

⁵ L'operazione si è conclusa in data 23 giugno 2000 con la stipula del relativo contratto anche se la girata dei titoli è avvenuta successivamente in data 31 luglio dopo le necessarie autorizzazioni Antitrust.

- 347 mld. alla dismissione di azioni Finmeccanica, in relazione all'esercizio dei warrant, aventi scadenza il 30.6.2000 emessi nel 1998 in occasione della ricapitalizzazione della società;
- circa 67 mld. alla cessione del 15% del capitale Tirrenia a Mediobanca, rappresentato da n. 3.150.000 azioni poste al servizio di un prestito obbligazionario convertibile con scadenza luglio 2003. L'operazione è stata formalizzata il 22 giugno;
- circa 872 mld. alla cessione di azioni di Banca di Roma in portafoglio IRI, in relazione alla conversione, pressoché integrale, delle obbligazioni convertibili emesse nel 1987 da Mediobanca International, nell'ambito della ricapitalizzazione della stessa banca.

In relazione alle operazioni realizzate dalle holding settoriali c.d. "privatizzazioni di secondo livello" è da segnalare un ridotto volume di dismissioni, dovuto essenzialmente al consistente ridimensionamento del perimetro societario del Gruppo.

Cap. 2 – Attività di privatizzazione svolta

Premessa

L'accordo c.d. Andreatta-Van Miert del 1993 prevedeva per l'IRI e le sue controllate la rinuncia alla garanzia ex art. 2362 c.c., pertanto nel 1998, con lettera dell'allora Ministro del Tesoro Ciampi, l'Italia si impegnò a far cessare l'attività dell'IRI entro il 30 giugno 2000 e ad avviare, entro il 1999, la privatizzazione delle società di cui l'IRI stessa deteneva il completo pacchetto azionario.

Nel 1999, pertanto, hanno preso il via le procedure per la privatizzazione di Cofiri (cfr. par. 2.7), di Fincantieri (cfr. par. 2.8) ed è stata messa in liquidazione la Finmare (cfr. par. 2.2).

Più in particolare:

2.1 - Aeroporti di Roma

Nel mese di marzo 1999 l'IRI aveva acquistato da Aeroporti di Roma Holding (ARH) la partecipazione da questa detenuta (54,2%) in Aeroporti di Roma (al prezzo provvisorio di 517 mld.).

Il 15 giugno 1999 veniva divulgato dall'IRI l' "avviso" per la sollecitazione delle manifestazioni d'interesse per l'acquisto di azioni *Aeroporti di Roma*.

L' "avviso", in coerenza con le direttive ricevute dal Ministro del Tesoro, prevedeva che la cessione venisse effettuata sia mediante procedura competitiva a trattativa diretta (alla quale è destinata una quota massima pari al 30% del capitale sociale), sia attraverso una OPV in Italia e contestuale collocamento privato a investitori professionali italiani ed istituzionali esteri (l' "Offerta Globale").

La procedura di privatizzazione di Aeroporti di Roma aveva subito uno slittamento a causa dei ricorsi amministrativi notificato il 2 aprile 1999 da S.E.A. Aeroporti di Milano e notificato il 29 aprile 1999 dal Comune di Fiumicino.

Il TAR del Lazio accoglieva parzialmente le istanze del Comune di Fiumicino per la parte del decreto che non prevedeva la partecipazione dello stesso Ente all'acquisto di una quota del capitale riservata in opzione agli enti territoriali; invece respingeva il ricorso presentato dalla S.E.A..

Il 27 ottobre 1999 la S.E.A. presentava appello al Consiglio di Stato avverso la sentenza del TAR del Lazio che veniva successivamente respinto.

Dopo la fase di due diligence, svoltasi tra il 10 aprile ed il 18 maggio 2000, alla scadenza del termine fissato al 5 giugno, sono state presentate tre offerte vincolanti da parte di altrettante cordate, sottoposte poi all'esame dei consulenti legale, finanziario e strategico.

L'assemblea dell'IRI S.p.A., nella seduta del 15 giugno 2000, su proposta del Consiglio di amministrazione, ha deliberato la cessione dell'intera partecipazione detenuta alla cordata Leonardo.⁶ La cessione, ritenuta la più conveniente in termini economici tra le tre offerte pervenute, è avvenuta per un importo pari a 2.569,4 miliardi corrispondenti ad un prezzo unitario per azione di 20.910 lire.

Il contratto è stato stipulato in data 23 giugno 2000 e la girata delle azioni ed il relativo pagamento sono avvenuti il 31 luglio 2000, dopo le necessarie autorizzazioni Antitrust.

2.2 – Finmare in liquidazione

⁶ Composta da Gemina s.p.a (42%), Falck S.p.A. (31%), Compagnia Italtel s.p.a (16%) e Impresilo s.p.a (11%)

Nel giugno 1999, la Finmare, avendo esaurito il proprio ruolo, è stata posta in liquidazione e quindi trasferita nel gruppo Fintecna.⁷

A fine 1999 la Finmare in liq. deteneva ancora quote di minoranza di società regionali, acquisite nel maggio 2000 dalla Tirrenia, per cui nel suo portafoglio era presente unicamente la partecipazione totalitaria nella Società Almare che opera nel trasporto di massa.

In data 11 gennaio 2000 la Finmare in liq., sulla base dell'assenso ottenuto da parte del Ministero del Tesoro, iniziava la privatizzazione della società detenuta con la pubblicazione nella stampa nazionale e straniera di un invito a manifestare interesse per l'acquisto della partecipazione totalitaria Almare.

Entro il termine stabilito 14 soggetti hanno manifestato interesse all'acquisto, di questi 9 hanno presentato offerte preliminari non vincolanti, a seguito della due diligence svolta, ai 7 soggetti che hanno preso parte a tale fase veniva richiesto l'invio delle Offerte vincolanti, entro il termine del 25 maggio.

Ritenuta fallita questa prima procedura di dismissione a causa del livello del prezzo, presentato nelle due offerte vincolati pervenute, ritenuto insoddisfacente, anche alla luce di una favorevole evoluzione registrata nel frattempo nel mercato dei noli e a livello internazionale, la Finmare attivava una nuova procedura a trattativa privata aperta sia ai soggetti che avevano partecipato alla precedente procedura che ad altri operatori interessati.

In questa nuova fase pervenivano proposte da due potenziali acquirenti che avevano già partecipato all'altra procedura.

Tra di esse i liquidatori hanno scelto di selezionare l'offerta presentata dalla Premuda, formulata con riferimento alla situazione patrimoniale di Almare al 31 dicembre 1999.

L'operazione si è conclusa con la cessione alla Premuda, in data 17 ottobre 2000, della partecipazione detenuta in Almare, a fronte del pagamento di 16.220 milioni, unitamente al conguaglio di prezzo in relazione al risultato evidenziato nella situazione patrimoniale di Almare dal 1° gennaio 2000 al 17 ottobre 2000, data di perfezionamento dell'operazione.

La Finmare, inoltre, si è impegnata a tenere indenne Almare per le eventuali insussistenze o minusvalenze di attivo o sopravvenienze passive che la società dovesse evidenziare.

⁷ Cfr. precedente relazione al Parlamento (Atti Parlamentari XIII legislatura, Doc. XV n. 251), cap. 2 par. 2.

Si segnala infine che due dei soggetti che hanno partecipato alla procedura di cessione di Almare hanno promosso le seguenti iniziative giudiziali:

- la F.Ili D'Amico Armatori S.p.A. in data 27.9.2000, ha citato la Finmare in liq. e la Salomon Brothers int. presso il Tribunale di Genova chiedendo, ai sensi dell'art. 1337 c.c., il risarcimento per danni precontrattuali;
- la CO-Arma s.r.l. in data 20.10.2000 ha presentato ricorso presso il TAR Liguria per l'annullamento, previa sospensiva, del provvedimento di esclusione della stessa dalla procedura di cessione, notificandolo alla Finmare in liq. e alla Premuda.

2.3 – Tirrenia

La Tirrenia, in attuazione del piano di riordino del comparto cabotiero, ha assunto il ruolo di capogruppo operativo del comparto stesso.

In linea con il piano di riordino del comparto cabotiero, in data 23 dicembre 1999, il Consiglio di amministrazione della Tirrenia, in relazione alla delibera dell'Assemblea degli Azionisti del 29 dicembre 1998, ha esercitato la facoltà accordatagli deliberando l'aumento a pagamento del capitale sociale da 47,9 a 210 mld..

Aumento di capitale sottoscritto dall'IRI (154 mld., di cui 88 mld. già versati nel 1999) e da Fintecna (8 mld.) per le quote di rispettiva competenza. Parte di tale erogazione è stata impiegata prevalentemente dalla Tirrenia per rilevare dalla Finmare in liq., nel maggio 2000, le quote di minoranza nelle Società regionali.

Con tale operazione è stato definitivamente completato il riassetto societario del settore cabotiero, dando piena attuazione al disposto del Decreto interministeriale del 7 settembre 1998.

A giugno 1999 è stato, inoltre, avviato il processo di privatizzazione della capogruppo Tirrenia con la cessione del 15% della partecipazione a Mediobanca, per un controvalore di circa 67 miliardi di lire. Le azioni sono state immesse al servizio di un prestito obbligazionario convertibile, con scadenza luglio 2003, collocato congiuntamente da Mediobanca e da Cofiri e sottoscritto da investitori finanziari privati.

L'operazione è stata formalizzata in data 22 giugno 2000 con la sottoscrizione da parte di IRI, Mediobanca e Cofiri di un accordo quadro che regola i reciproci rapporti e del contratto di compravendita della partecipazione Tirrenia, come detto.

Questa operazione ha consentito una prima consistente apertura del capitale Tirrenia a terzi, ponendo quindi le basi per la definitiva privatizzazione della società.

A tal proposito sarà necessaria una rapida soluzione della procedura avviata in sede comunitaria.

Si ricorda, infatti, che, nell'agosto 1999, la Commissione europea, a seguito di un ricorso da parte di concorrenti privati, ha aperto una procedura di infrazione nei confronti dello Stato italiano per presunti aiuti alle società del Gruppo Tirrenia.

La CE ha sostenuto che l'applicazione della convenzione, che attribuisce a Tirrenia la gestione del servizio di collegamento con le isole, sia contraria alle regole stabilite in sede comunitaria con il Regolamento 92/3577 del Consiglio dei ministri CE sul settore cabotiero.

Il Governo italiano ha presentato ricorso contro la procedura presso il Tribunale Comunitario di primo grado, aprendo contemporaneamente un dialogo negoziale con la Commissione.

Tale procedura, come si è rilevato nella precedente relazione al Parlamento, ha in effetti bloccato l'iter di approvazione del Piano Industriale e – di fatto – ha comportato lo slittamento della fase attuativa dello stesso, con particolare riferimento agli interventi strutturali sui servizi e sull'assetto nautico, indispensabili in un mercato caratterizzato da crescente pressione competitiva e sempre più qualificata domanda da parte degli utenti.

Per quanto riguarda la definizione di questa problematica la Tirrenia ha continuato, nel corso del 2000, a fornire alla Commissione competente ogni notizia e documentazione utili per una celere definizione.

Tuttavia è possibile ipotizzare una definizione della controversia entro fine anno per le altre società del Gruppo, mentre nel giugno 2001, la Commissione della Comunità europea ha emesso una decisione relativa agli aiuti di stato corrisposti alla Tirrenia di Navigazione statuendo:

- che gli importi corrispondenti versati dall'Italia a Tirrenia, a fronte degli obblighi di servizio pubblico relativi al periodo 1990-2000, sono qualificati aiuti "**compatibili**" con il Mercato Comune;
- che gli aiuti a Tirrenia, relativi al periodo 2001/2004, "dovranno limitarsi a coprire i costi supplementari derivanti dal disavanzo registrato nella prestazione di servizi corrispondenti agli impegni sottoscritti dall'Italia per il suddetto periodo". È soggetto a notifica preventiva alla CE ogni modifica del livello di tali servizi (art. 2);

- che vanno preventivamente notificati alla CE gli obblighi di servizio pubblico cui deve attenersi Tirrenia nel periodo 2005/2008 (art. 3);
- che i costi supplementari, afferenti alla prestazione di servizi che Tirrenia deve rispettare, sono soggetti ad una contabilità separata, per ciascuna delle linee interessate (art. 4);
- che l'Italia, al fine di ottemperare a tale decisione, comunicherà entro tre mesi dalla notifica della stessa, le misure adottate (art. 5).

Va, al riguardo, ricordato che la decisione della Commissione conclude – unicamente per la società Tirrenia – il procedimento avviato dalla Commissione Europea, nell'agosto del 1999, nei confronti degli aiuti corrisposti a sei imprese del Gruppo Tirrenia e precisamente Tirrenia di Navigazione, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar, Toremar.

Pertanto, la Commissione europea dovrà, ora, procedere all'esame dei dossier relativi alle altre imprese del Gruppo Tirrenia che, dal punto di vista giuridico e per lo specifico mercato di riferimento, costituiscono un aspetto a se stante, nell'ambito della problematica relativa al finanziamento pubblico in favore dei servizi marittimi.

In merito al provvedimento in esame, si osserva che la Commissione, ha distinto in due categorie le attività della Tirrenia:

- a) linee sulle quali l'impresa opera senza concorrenza;
- b) linee sulle quali l'impresa opera in concorrenza con operatori privati, tanto nell'alta stagione quanto su tutto l'arco dell'anno.

Si osserva, nel complesso, che ha rilievo notevole la decisione della Commissione europea sia perché fa salve le sovvenzioni corrisposte alla Tirrenia nell'ultimo decennio, sia perché viene salvaguardato il sistema convenzionale fino alla scadenza (31 dicembre 2008).

È appena da ricordare che il provvedimento della Commissione è suscettibile di gravame (da parte della Tirrenia, dei concorrenti e del Governo italiano) innanzi alla Corte di Giustizia europea.

I riflessi aziendali della decisione della Commissione europea dovranno essere considerati con valutazioni adeguate anche con riferimento alle prospettive strategiche.

2.4 - Alitalia

Al termine di tutte le operazioni sul capitale effettuate nel maggio-giugno 1998, l'IRI deteneva ancora una partecipazione in Alitalia pari a circa il 53%, mentre la quota del 47% era detenuta per il 20,5% dai dipendenti del Gruppo e per il resto dal mercato.

Si ricorda che il completamento del processo di privatizzazione della Compagnia necessitava, sul piano normativo-statutario, di alcuni adempimenti propedeutici allo stesso. Detti adempimenti, a seguito del parere favorevole delle competenti Commissioni parlamentari sul Piano Industriale predisposto da Alitalia (interventivo nell'ottobre 1999), consistevano principalmente nell'emanazione, ai sensi della L. 481/95, di un apposito D.C.M. che definisse le modalità di cessione della quota detenuta dall'IRI e nella introduzione di particolari strumenti di tutela che garantissero il rispetto dei requisiti di proprietà e controllo della Compagnia previsti dalla normativa italiana e comunitaria di riferimento.

Mentre sul piano economico e di mercato, il completamento della privatizzazione si basava sull'attuazione del Piano industriale aggiornato dalla Compagnia nel luglio 1999.

In data 21 dicembre 2000 il Ministro del Tesoro ha emanato il suddetto decreto con il quale, ritenuta la necessità di procedere, anche in considerazione del processo di liquidazione dell'IRI, alla riorganizzazione delle partecipazioni statali, ha disposto il trasferimento al Tesoro, entro il 31 dicembre 2000, della partecipazione azionaria IRI in Alitalia (53,01%).

In particolare:

- il valore provvisorio della partecipazione trasferita è stato fissato in circa 1.797 mld., pari al valore di carico della stessa nella situazione patrimoniale IRI in liquidazione al 1° luglio 2000;
- esso costituisce un credito infruttifero provvisorio dell'IRI verso il Ministero del Tesoro;
- le modalità attuative del progetto di dismissione ed il prezzo di cessione dell'Alitalia saranno definiti dal Ministero del Tesoro, sentito l'IRI.

Il Comitato dei liquidatori IRI ha sottoposto all'Assemblea degli azionisti, in data 21 dicembre 2000, la delibera di cessione al Ministero del Tesoro della partecipazione Alitalia posseduta dall'IRI ai fini della sua dismissione.

A seguito della relativa approvazione da parte dell'Assemblea, il 22 dicembre 2000 è stato perfezionato il trasferimento al Tesoro delle azioni ordinarie Alitalia pari al 53,01% del capitale sociale.

Sul piano economico e di mercato si segnala che l'Accordo con la compagnia olandese KLM, finalizzato a realizzare uno dei più avanzati sistemi globali di trasporto aereo, si è sciolto unilateralmente nel mese di aprile 2000 per volontà del partner olandese⁸, determinando un profondo mutamento dello scenario di riferimento considerato dall'Alitalia.

Sulla questione cfr. precedente relazione al Parlamento. Inoltre, più ampiamente successivo cap. 5, par. 5.1.

2.5 – Autostrade

Nel 1999 l'IRI ha portato a termine la completa privatizzazione della società Autostrade, operazione che per dimensione si colloca al secondo posto tra quelle realizzate in Italia, dopo l'offerta Telecom del 1997.

In ottemperanza alla deliberazione del Consiglio dei Ministri del 16 maggio 1997, tale privatizzazione doveva avere luogo mediante:

- una Offerta Globale di azioni Autostrade sui mercati attraverso una OPV in Italia ed un contestuale collocamento istituzionale rivolto ad investitori italiani ed esteri
- una procedura di costituzione di un azionariato stabile, mediante trattativa diretta, per la quota massima del 30% del capitale sociale.

Quest'ultima aveva formalmente inizio il 22 giugno 1999, quando, ai sensi delle direttive della Consob, veniva divulgato sui principali quotidiani italiani ed esteri l' "Invito per le manifestazioni d'interesse" all'acquisto di azioni ordinarie di Autostrade. In conformità anche alle ulteriori prescrizioni del Ministro del Tesoro, si precisava che nella selezione delle offerte venivano preferiti i soggetti in grado di assicurare la formazione di un "nucleo stabile di riferimento", basata su espliciti patti di sindacato.

Si precisava pure che il 30% costituiva la quota massima di azioni ordinarie cedibile per trattativa diretta.

Inoltre, nell' "avviso" si dava notizia che l'Assemblea straordinaria degli azionisti di Autostrade veniva chiamata a deliberare l'introduzione nello Statuto del voto di lista per la nomina dei componenti il Consiglio di amministrazione.

⁸ Alitalia ne ha contestato immediatamente la legittimità.

Il 22 ottobre 1999, l'Assemblea degli azionisti dell'IRI deliberava la cessione di una quota pari al 30% del capitale sociale di Autostrade alla cordata composta da Edizioni Holding S.p.A. (18%), Fondazione Cassa di Risparmio di Torino (4%), Autopistas Concesionaria Española SA (3,85%), INA S.P.A. (2%), Unicredito italiano (2%) e Brisa-Autostradas de Portugal S.A. (0,15%).

L'aggregazione acquirente si è impegnata, in sede di offerta vincolante, ad assicurare la continuità produttiva delle società del Gruppo Autostrade, a garantire la salvaguardia dell'occupazione ed il mantenimento del perimetro di integrità del Gruppo Autostrade, composto dalle società autostradali e da quelle operanti nel settore delle telecomunicazioni.

L'acquirente ha anche assunto l'impegno a non disporre in alcun modo, in tutto o in parte e per un periodo minimo di tre anni, delle azioni acquisite.

Nell'offerta è previsto l'impegno dei soggetti acquirenti alla stipula tra loro di patti parasociali idonei a mantenere la stabilità dell'assetto azionario di riferimento della società Autostrade.

In data 26 ottobre 1999 l'IRI e la parte acquirente hanno, quindi, stipulato il contratto di compravendita azionaria avente ad oggetto la cessione di n. 354,9 milioni di azioni Autostrade, ad un prezzo pari al prezzo massimo pagato nell'ambito dell'Offerta Globale maggiorato del 5% (poi risultato pari a Euro 7,0875 per azione).

Si ricorda che il trasferimento delle azioni alla parte acquirente era subordinato all'ottenimento del parere favorevole da parte delle competenti Autorità Antitrust.

L'Autorità Garante, in data 2 marzo 2000, ha deliberato di autorizzare l'operazione di concentrazione e, in data 9 marzo 2000, è stato perfezionato il trasferimento delle azioni (354,9 milioni di azioni pari al 30% di capitale Autostrade), al nucleo stabile degli azionisti, al prezzo di 7,0875 Euro per azione (6,75 euro per l'Offerta Globale più il premio del 5%).

A seguito di tale operazione l'IRI ha registrato un incasso complessivo di circa 4.911 mld., comprensivo degli interessi contrattuali (pari a 40 mld.), a far data dal regolamento contrattuale dell'Offerta Globale (13.12.1999).

Parallelamente alla precedente procedura, nel mese di giugno 1999 venivano avviati i lavori di strutturazione dell'Offerta Globale di azioni Autostrade.

In data 15 novembre 1999 la Consob deliberava il nulla osta alla pubblicazione del prospetto informativo relativo all'offerta pubblica di vendita in Italia (OPV) autorizzandone la diffusione.

Dal 29 novembre al 3 dicembre 1999, si è svolta l'offerta pubblica di vendita (OPV) di azioni Autostrade, contestualmente al processo di Bookbuilding per la raccolta delle domande da parte degli investitori professionali italiani ed istituzionali esteri.

Il 4 dicembre 1999, sulla base della proposta dei Coordinatori Globali di fissare il prezzo delle azioni autostrade tra 6,70 e 6,80 Euro e del parere dei Consulenti Globali, l'Assemblea degli azionisti dell'IRI fissava il prezzo dell'OPV in 6,75 Euro e conseguentemente per gli azionisti stabili in 7,0875 Euro.

Con il regolamento dell'Offerta Globale di azioni ordinarie Autostrade, avvenuto il 13 dicembre 1999, si è conclusa la procedura di privatizzazione della Società, a seguito della quale l'IRI ha ceduto l'intera propria quota di partecipazione nella stessa (pari a circa l'86,57% del capitale sociale, di cui il 30% ceduto all'azionariato stabile ed il 56,57% destinato all'offerta sui mercati).

Al riguardo, si ricorda che il regolamento dell'Offerta Globale ha interessato 563.764.000 azioni Autostrade (pari al 47,65% del capitale sociale), collocate a 6,75 Euro e ripartite per l'87% all'OPV e per il 13% al collocamento istituzionale in Italia e all'estero, con un incasso di circa 7.240 mld. (al netto delle Commissioni di collocamento).

Peraltro, in data 23 dicembre 1999 i Coordinatori Globali, Warburg e Comit, hanno esercitato per intero l'opzione di sovrallocazione (greenshoe), al prezzo di 6,75 Euro per azione, avente ad oggetto 56.376.614 azioni ordinarie Autostrade (pari al 4,77% del capitale sociale di Autostrade).

A seguito all'esercizio della greenshoe, l'IRI ha registrato ulteriori incassi, che elevano gli introiti complessivi derivanti dall'Offerta Globale a circa 8.105 mld..

L'Offerta Globale di azioni Autostrade risulta dunque definitivamente allocata per circa l'80% ai risparmiatori italiani e per circa il 20% agli investitori istituzionali italiani ed internazionali.

Con riferimento a circa 49,1 milioni di azioni (pari al 4,15% del capitale sociale Autostrade) accantonate ai fini dell'attribuzione gratuita ai dipendenti ed al pubblico indistinto (*bonus share*), a seguito delle verifiche effettuate dalla Banca Commerciale Italiana (presso la quale erano depositate), risultavano, a fine dicembre 2000, tornate nella piena disponibilità IRI - a seguito del mancato rispetto, da parte dei sottoscrittori, del vincolo temporale di possesso stabilito in sede di OPV in 12 mesi dalla data del pagamento (13.12.1999) - n. 12.115.040 azioni.

Da ulteriori accertamenti, tuttora in corso, sono risultate, alla data del 28.2.2001, termine per eseguire l'assegnazione gratuita, svincolate altre 4.686.500

azioni, pertanto allo stato attuale risultano nella disponibilità IRI complessive n. 16.396.540 azioni, che verranno gradualmente collocate nel mercato.

2.6 - Finmeccanica

Il progetto di capitalizzazione e privatizzazione di Finmeccanica incontra problemi peculiari attesa la strategicità di alcuni suoi settori di operatività (Finmeccanica si qualifica come il secondo gruppo manifatturiero italiano ed il primo per l'attività di ricerca e sviluppo).

Pertanto, si è ritenuto necessario assicurare il radicamento di una presenza nazionale, attraverso il controllo, da parte IRI-Tesoro, di una quota di minoranza qualificata (dell'ordine del 30%).

Il D.P.C.M. del 28 settembre 1999 – dopo avere rilevato nelle premesse che *"è in fase di definizione da parte dell'IRI, nel quadro del rafforzamento dell'industria nazionale dell'alta tecnologia e del riassetto delle partecipazioni pubbliche in questo settore, un progetto di privatizzazione di Finmeccanica che, attraverso aumenti di capitale di quest'ultima e/o collocamento di azioni e/o integrazioni della stessa con altre Società pubbliche, porterà la partecipazione del Tesoro dello Stato ad una quota non maggioritaria del capitale stesso, sia pure non inferiore al 30%"* – ha individuato Finmeccanica quale Società nel cui Statuto, prima di ogni atto che determini la perdita del controllo da parte del Tesoro, dovrà essere introdotta una clausola che attribuisca allo stesso uno o più dei poteri speciali di cui all'art. 2 della L. 474/1994.

In data 8 novembre 1999, è stato emanato il Decreto del Ministro del Tesoro, con il quale è stata definita la clausola contenente i poteri speciali riservati al medesimo Ministero del Tesoro ai sensi dell'art. 2 L. 474/1994. E' stato altresì emanato, in pari data, un ulteriore Decreto del Ministro del Tesoro con il quale il Governo ha provveduto a fissare al 3% l'entità della partecipazione per la cui acquisizione è previsto il preventivo gradimento del Ministero, come meglio di seguito specificato.

I suddetti poteri speciali previsti dal richiamato decreto che sono stati inseriti all'art. 5.1.ter dello statuto sono:

- il gradimento all'assunzione di partecipazioni che rappresentano almeno il 3% del capitale sociale costituito da azioni con diritto di voto nella assemblea ordinaria, da parte di soggetti nei confronti dei quali opera il limite al possesso, indicati all'art. 3 della L. 474/1994;
- il gradimento alla conclusione di patti o accordi parasociali, di cui all'art. 122 del D.Lgs. 58/1998, che abbiano ad oggetto una partecipazione di almeno il 3% del capitale sociale rappresentato da

azioni con diritto di voto nell'assemblea ordinaria;

- il potere di veto all'adozione di delibere di scioglimento della società, di trasferimento dell'azienda – intendendosi anche il trasferimento di ramo d'azienda a qualsiasi titolo realizzato, ivi incluse le cessioni di partecipazioni in società controllate e/o collegate ai sensi dell'art. 2359 cod. civ. – di fusione, di scissione, di trasferimento della sede sociale all'estero, di cambiamento dell'oggetto sociale, di modifica dello Statuto che sopprimono o modificano i poteri in argomento;
- la nomina di amministratori nel limite di un quarto dei componenti del Consiglio di amministrazione;
- la nomina di un sindaco effettivo, al quale verrà conferito il ruolo di Presidente del collegio sindacale ai sensi dell'art. 2460 cod. civ.

Il Consiglio di Finmeccanica – considerati i poteri speciali individuati dal decreto ministeriale – ha ritenuto di proporre all'approvazione dell'Assemblea dei soci l'introduzione di alcune ulteriori modifiche statutarie, relative alla partecipazione al capitale della società ed alla formazione della volontà degli organi sociali con riguardo ad operazioni di particolare rilevanza e significatività strategica.

Per tali modifiche – individuate e definite in stretto coordinamento tra la stessa Società e gli Uffici dell'IRI e del Ministero del Tesoro – si è fatto riferimento a strumenti ed istituti previsti dalle norme comuni di diritto societario ed alle norme speciali applicabili per società interessate al processo di privatizzazione, fissate dalla stessa L. 474/1994.

Le proposte formulate riguardano in particolare:

- l'introduzione – ai sensi dell'art. 3 della L. 474/1994 – di un limite al possesso azionario nella misura del 3%, anche in coerenza con il limite di possesso per il quale è richiesto il preventivo gradimento del Ministero secondo quanto previsto dal richiamato Decreto. Il superamento di detto limite – che, comunque, non opera nei confronti dello Stato, degli enti pubblici e di soggetti da questi controllati – comporta il divieto di esercitare il diritto di voto e, comunque, i diritti aventi contenuto diverso da quello patrimoniale, limitatamente alla quota eccedente il limite stesso;
- l'introduzione del meccanismo del voto di lista per la nomina dei componenti del Consiglio di amministrazione, riservando alla lista di maggioranza la quota dei 2/3 dei componenti ed alle liste di minoranza il residuo terzo. Ciò, in coerenza a quanto previsto dall'art. 4 della citata L. 474/1994;
- l'introduzione di una maggioranza qualificata dei 7/10 dei componenti del Consiglio di amministrazione in carica per la adozione di deliberazioni di competenza del medesimo organo amministrativo, relative ad operazioni straordinarie e ad atti di disposizione di attività del settore della difesa;
- l'introduzione della maggioranza qualificata dei tre quarti dei voti dei soci presenti in assemblea per la adozione di deliberazioni dell'assemblea ordinaria relative alle materie per le quali è prevista la maggioranza qualificata per le

deliberazioni del Consiglio di amministrazione;

- l'elevazione dai due terzi ai tre quarti dei voti dei soci presenti in assemblea per la valida adozione di deliberazioni dell'assemblea straordinaria.

Tali modifiche tendono a completare la disciplina di governo della società nel quadro di un assetto dei rapporti tra soci ed organo amministrativo che il Consiglio di Finmeccanica ha ritenuto idoneo a soddisfare, anche in prospettiva, l'esigenza della miglior tutela degli interessi di tutti i soci, in una articolata loro rappresentanza all'interno degli organi della società. Ciò, tenuto conto della strategicità delle attività del Gruppo, con particolare riguardo a quelle svolte nel settore della difesa, alle quali è altresì riferita l'introduzione dei poteri speciali riservati al Ministero del Tesoro.

In data 23 novembre 1999, l'Assemblea straordinaria degli azionisti di Finmeccanica ha deliberato:

- a) la fusione per incorporazione nella Finmeccanica S.p.A. della MEI S.r.l. da realizzare mediante l'emissione di complessive n. 8.392,3 milioni di azioni del valore nominale di 430 lire ciascuna (rispetto alle 1.000 lire attuali), suddivise in n. 3.541,1 milioni di azioni a favore degli attuali azionisti (previo annullamento delle relative azioni) e n. 4.851,2 milioni di azioni a favore di IRI e Ministero del Tesoro, soci MEI con quote, rispettivamente, del 50,06% e del 49,94%;
- b) l'emissione di un prestito obbligazionario, per un controvalore massimo di 1.700 miliardi di lire (ciascuna obbligazione avrà un valore nominale unitario non inferiore a 1.500 lire), convertibile in massime n. 1.133,3 milioni di azioni ordinarie Finmeccanica di nuova emissione con contestuale aumento di capitale fino ad un massimo di nominali 487,3 miliardi di lire al servizio della conversione;
- c) la delega al Consiglio di amministrazione ai sensi dell'articolo 2443 codice civile, esercitabile entro 5 anni dalla data di deliberazione, di aumentare a pagamento in una o più volte il capitale sociale per un importo massimo di 15,05 miliardi di lire, mediante emissione di massimo 35 milioni di azioni ordinarie del valore nominale di 430 lire con esclusione del diritto d'opzione ai sensi del combinato disposto degli artt. 2441 ultimo comma del codice civile e 134, commi secondo e terzo del D.Lgs. 24.2.1998 n. 58 da riservare in sottoscrizione a dirigenti della Società o sue controllate e che ricoprono posizioni manageriali di vertice;
- d) la conversione obbligatoria delle n. 60.199.160 azioni di risparmio in azioni ordinarie;
- e) la modifica dello statuto, anche in relazione al contenuto del DPCM del 28.9.1999 (emanato ai sensi dell'art. 2 della L. 474/1994) e dei successivi decreti attuativi del Ministro del Tesoro dell'8.11.1999 (rispettivamente: "contenuto dei poteri speciali attribuiti al Ministro del Tesoro" e "partecipazione rilevante ai fini dell'esercizio del potere speciale del gradimento attribuito al Ministro del Tesoro").

La validità delle delibere assunte relativamente ai punti *b)*, *c)*, *d)* ed *e)* risultava subordinata al perfezionamento dell'operazione di fusione.

Il verbale di dette delibere è stato depositato in data 24 novembre 1999 presso il Tribunale di Roma ed il successivo 2 dicembre è stata ottenuta l'omologazione delle stesse.

Ai fini della dismissione tra la fine del 1999 e i primi mesi 2000, l'IRI ha proceduto alla nomina di:

- Coordinatori Globali: Schroeders Salomon Smith Barney, Merrill Lynch e Mediobanca
- Valutatore: Lehman Brothers
- Consulente per la comunicazione e il marketing: Hill & Knowlton
- Consulente legale: Studio legale Gianni, Origoni & Partners
- Consulente finanziario: Goldman Sachs

Il ruolo di "Advisor" è stato conferito dal Ministero del Tesoro.

A seguito della fusione con MEI, conclusasi nel dicembre 1999, l'IRI ha proceduto a dare concreto avvio all'operazione di privatizzazione di Finmeccanica, realizzata attraverso una Offerta Globale sui mercati articolata in:

- una OPV in Italia (compresa una quota riservata ai dipendenti del gruppo)
- un collocamento privato rivolto a investitori professionali italiani ed esteri, inclusi gli U.S.A.

Il Consiglio di amministrazione dell'IRI, il 21 maggio 2000, deliberava, avendo ottenuto l'autorizzazione Consob alla pubblicazione del Prospetto informativo relativo all'OPV, di fissare in 3.200 milioni (corrispondenti al 38,1% del capitale sociale) il quantitativo di azioni, pari al 40% dell'Offerta Globale, da destinare all'Offerta Pubblica di Vendita in Italia.

In data 27 maggio 2000 l'Assemblea IRI ha fissato il prezzo massimo applicabile all'OPV (realizzata tra il 29 maggio e il 2 giugno 2000) in 1,59 Euro.

In data 3 giugno 2000 l'Assemblea IRI ha determinato il Prezzo istituzionale in 1,50 euro, conseguentemente il prezzo d'offerta per l'OPV è stato fissato in 1,50 euro, quale minore prezzo tra quello istituzionale e quello massimo.

Contemporaneamente la stessa Assemblea ha determinato in 3.300 milioni di azioni l'ammontare definitivo dell'Offerta Globale, deliberando la ripartizione delle azioni stesse nella misura dell'88% all'OPV e del 12% al collocamento istituzionale italiano ed estero.

Il completamento dell'Offerta Globale ha determinato per l'IRI un incasso complessivo di circa 9.584 mld., con valuta 8 giugno 2000.

Nell'ambito dell'operazione si è proceduto anche all'opzione di sovrallocazione, c.d. greenshoe, per un massimo di 495 milioni di azioni che, alla scadenza del termine

previsto del 5 luglio 2000, è stata esercitata per n. 370 milioni di azioni, determinando per l'IRI un incasso lordo di 1.075 mld., di competenza del secondo semestre 2000.

Si segnala, infine, che **in data 28 giugno 2000 l'IRI ha trasferito al Tesoro** n. 301.333.530 azioni Finmeccanica⁹ quale quota parte (875 mld.) del dividendo a valere sugli utili realizzati dall'IRI nel corso dell'esercizio 1999 (7.226 mld.).

Al termine di tutte le operazioni, l'IRI, al 31 dicembre 2000, risultava detentrica ancora di circa 416 milioni di azioni Finmeccanica corrispondenti al 4,95% del capitale societario.

2.7 – Cofiri

Nel corso del 1999 il gruppo Cofiri ha proseguito nell'intento di disimpegno da attività non strategiche, a tale scopo, nel marzo ha ceduto la SPI all'IRI, destinata a confluire successivamente nell'ambito di Sviluppo Italia. Nello stesso mese Aeroporti di Roma Holding trasferiva all'IRI la quota di controllo (54,2%) detenuta in Aeroporti di Roma a cui ha fatto seguito la scissione parziale della Cofiri S.p.A., perfezionata il 26 ottobre 1999, attraverso la quale è stata trasferita all'IRI la partecipazione in Aeroporti di Roma Holding, di cui la Cofiri deteneva il controllo integrale avendo rilevato, sempre nel mese di marzo, la quota del 48,34% posseduta da Fintecna.

Cofiri ha inoltre avviato la procedura per il disimpegno dal comparto assicurativo (Sasa Assicurazioni e Riassicurazione e Sasa Vita).

Nelle precedenti relazioni al Parlamento si è riferito sull'inizio del processo di privatizzazione che è iniziato nel mese di ottobre 1999 con la deliberazione del Consiglio di amministrazione dell'IRI di dare corso alla cessione della quota totalitaria detenuta nella Società, attraverso una procedura competitiva a trattativa diretta.

A seguito della pubblicazione di un Invito a manifestare interesse sui principali quotidiani nazionali ed esteri, avvenuta in data 3 dicembre 1999, sono pervenute, il 20 dicembre, nove manifestazioni di interesse di cui otto provenienti da soggetti italiani ed una da soggetto estero.

L'invito ha previsto che i soggetti manifestanti interesse, aventi soggettività giuridica ai sensi della legislazione del paese di appartenenza, siano in possesso dei requisiti per la partecipazione al capitale di enti finanziari e Società di Intermediazione Mobiliare, nonché dotati, alla data di manifestazione di interesse e alla data

⁹ La plusvalenza sull'assegnazione di azioni al Tesoro è pari a Lire 694.121.763.341.

dell'eventuale acquisizione, di un patrimonio netto contabile (o di un patrimonio gestito in caso di società di investimento, fondi o soggetti assimilati) non inferiore a 30 mld..

Il Consiglio IRI, a seguito dell'istruttoria effettuata dal consulente finanziario e legale sul possesso dei requisiti previsti dall'Invito, in data 13 gennaio 2000, deliberava l'ammissione alla fase successiva di tutti i soggetti che avevano espresso il proprio interesse alla procedura.

Successivamente, nel termine stabilito del 25 maggio 2000, perveniva l'Offerta vincolante formulata dalla cordata composta da Meliorbanca e dalla Banca Popolare dell'Emilia Romagna.

Il Consiglio di amministrazione IRI, nella seduta del 27 maggio, esaminava tale proposta ritenendola non ricevibile in quanto non rispondente ai requisiti fissati dalla procedura di cessione e non congrua in termini economici.

Il Consiglio deliberava, quindi, di dare avvio ad una nuova procedura a trattativa privata fissando al 20 luglio 2000 il termine per la presentazione delle nuove offerte.

Contestualmente il Consiglio di amministrazione IRI deliberava, nello stesso mese di giugno, la cessione delle quote minoritarie del capitale Cofiri S.p.A. ai soci di minoranza di Cofiri Factor & Leasing, rappresentati da Alitalia (3,3%), Finmeccanica (3,3%), Fincantieri (3,3%) e Banca di Roma (6,6%). La quota ceduta rappresenta il 6,4723% del capitale di Cofiri S.p.A. ed è andata per l'1% all'Alitalia, per il 3% alla Banca di Roma, per lo 0,4723% alla Fincantieri e per il residuo 2% alla Finmeccanica, determinando un introito complessivo pari a 51 miliardi.

La firma del relativo contratto prevedeva anche opzioni di acquisto (call) e di vendita (put) esercitabili da parte dell'IRI e degli azionisti terzi entro il 30 giugno 2000, in modo da assicurare la necessaria flessibilità operativa in sede di perfezionamento dell'operazione di privatizzazione che avrebbe riguardato l'intero capitale sociale.

Inoltre Alitalia, Banca di Roma, Finmeccanica e Fincantieri cedevano le loro partecipazioni in Cofiri Factor & Leasing alla stessa Cofiri che in tal modo è divenuta titolare dell'intero capitale sociale di Cofiri Factor & Leasing.

Nel frattempo, entro la data stabilita, pervenivano cinque offerte per l'acquisto dell'intero capitale di Cofiri da parte di tre singole società (Banca popolare commercio e industria, Intek, Mittel) e di due cordate di soggetti.

Ammessi tutti alla successiva fase di due diligence svoltasi dal 28 agosto al 16 settembre, entro il termine previsto del 18 ottobre, perveniva una sola offerta vincolante dalla cordata costituita da Finanziaria Tosinvest S.p.A., Fineldo S.p.A., Faber Factor S.p.A. e Senlado B.V. che offriva, per le azioni rappresentanti l'intero capitale sociale della Cofiri, un importo pari a 975,1 mld..

Il Comitato dei liquidatori, sulla base delle risultanze dell'istruttoria effettuata dai Consulenti finanziario e legale in merito al contenuto dell'offerta presentata, deliberava, in data 20 ottobre 2000, di accogliere la proposta e di sottoporla all'Assemblea degli Azionisti che in pari data deliberava di accettarla.

Il relativo contratto di compravendita è stato stipulato l'8 novembre 2000, mentre il trasferimento dell'intero pacchetto azionario è avvenuto successivamente il 14 febbraio 2001, dopo l'ottenimento delle autorizzazioni di Banca d'Italia e Antitrust, e dell'esercizio dell'opzione call, da parte dell'IRI in liq., sulla quota azionaria trasferita a Banca di Roma, Alitalia, Finmeccanica e Fincantieri (con un costo di 51 mld. più 3 di interessi).

L'intero pacchetto azionario è stato pertanto trasferito alla società Loto, controllata al 100% dalla Galway, il cui capitale sociale è detenuto dai soggetti partecipanti alla cordata acquirente, in proporzione al numero di azioni Cofiri per le quali gli stessi si sono impegnati contrattualmente.

La Loto, pertanto, ha versato l'ammontare complessivo di 984,1 mld., di cui 975,1 mld. per la compravendita delle azioni ed i restanti 9 mld. quali interessi compensativi previsti contrattualmente per il periodo intercorso tra il 30° giorno successivo alla firma del contratto (8 novembre) e la data di esecuzione.

2.8 – Fincantieri

Il settore navale mercantile è stato caratterizzato, negli ultimi anni, da una situazione di eccedenza strutturale di capacità produttiva a livello mondiale per cui il difficile quadro competitivo, in cui si è trovata ad operare la società, ha reso necessario l'avvio di un piano di ristrutturazione della stessa.

I primi risultati positivi, prodotti nel 1999 dal piano di risanamento, hanno reso possibile l'avvio di un processo di apertura del capitale a soggetti privati, quale primo passo per la completa privatizzazione della società.

Infatti, in data 27 novembre 1999 il Consiglio di amministrazione dell'IRI avviava tale processo stabilendo un aumento di capitale della società da 200 mld. a 800 mld., deliberato poi dal C.d.A. Fincantieri del 20 aprile 2000.

In particolare l'aumento di capitale doveva avvenire:

- come prima trince, attraverso l'emissione di 450 milioni di azioni ordinarie offerte, a pagamento, in opzione agli azionisti Fincantieri al prezzo

nominale di lire 1.000 per azione, in ragione di 9 nuove azioni ogni 4 vecchie possedute;

- come seconda trince, attraverso l'emissione di 150 milioni di azioni, da porre al servizio di warrant Fincantieri 2000/2002, assegnati nell'ambito del predetto aumento di 450 mld..

È stato previsto, quindi, che l'IRI limiti il proprio intervento ad un importo massimo di 350 mld., a valere sui fondi della L. 261/97¹⁰, cedendo parte dei diritti connessi con l'aumento di capitale, al fine di consentire l'ingresso di investitori privati nel capitale sociale.

Al riguardo l'IRI e nove primarie istituzioni finanziarie italiane ed estere¹¹ ad aprile 2000 hanno sottoscritto un Accordo Quadro, in base al quale gli Azionisti finanziari avrebbero sottoscritto una quota di aumento di capitale di circa 111 mld. (17% del capitale sociale di 650 mld.), mentre l'IRI avrebbe partecipato all'operazione fino ad un massimo di 350 mld..

Successivamente essendo prevenuta da parte della Commissione europea il nulla osta all'aumento di capitale, il C.d.A. Fincantieri deliberava di dare esecuzione alla ricapitalizzazione, fissando il termine del 20 giugno 2000 per l'esercizio del diritto di opzione.

Nel mese di giugno è stato stipulato il contratto di finanziamento con un consorzio di banche guidato da Banca Mediocredito (Gruppo Unicredito Italiano), relativo agli stanziamenti previsti dalla richiamata L. 261/97, per un importo pari a 358,2 mld. (valore attuale dei limiti di impegno stabiliti dalla suddetta legge).

Il 14 giugno 2000 si è provveduto al versamento del predetto importo a Fincantieri.

Sempre nel mese di giugno, a seguito dello specifico nulla osta comunitario, è stata data attuazione alla prima trince di aumento di capitale di Fincantieri (da 200 mld. a 650 mld.) per l'importo complessivo, quindi, di 450 mld.. In funzione delle n. 199.999.240 azioni Fincantieri di proprietà, ad IRI spettava un pari numero di diritti d'opzione per la sottoscrizione di n. 449.998.290 azioni di nuova emissione.

Al riguardo, sul piano operativo, l'IRI:

- ha ceduto agli Investitori Finanziari – al prezzo complessivo di 1 lira, ritenuto congruo dal Valutatore Indipendente (Banca Aletti)

¹⁰ L. 31 luglio 1997 n. 261 "Rifinanziamento delle leggi di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione delle disposizioni comunitarie di settore".

¹¹ Antonveneta, Carige, Comit, Banco di Napoli, Banca di Roma, BNL, Unicredito, Citibank, NHS.

appositamente incaricato - n. 49.333.316 diritti d'opzione; detti investitori hanno pertanto esercitato i diritti acquisiti sottoscrivendo n. 110.999.961 azioni ordinarie (17% circa del capitale Fincantieri), alle medesime condizioni previste per gli azionisti della società, per un controvalore complessivo di 111 mld.;

- ha utilizzato i rimanenti diritti d'opzione di proprietà (n. 150.665.924) per la sottoscrizione di n. 338.998.329 azioni del valore nominale di lire 1.000, con un esborso di 339 miliardi; l'ulteriore importo di 11 mld. è stato contestualmente versato a Fincantieri, in conto futuro aumento di capitale, portando l'intervento complessivo dell'IRI a 350 mld., corrispondenti ai fondi specificamente stanziati dalla L. 261/97 per la ricapitalizzazione della Fincantieri¹².

Contestualmente alla sottoscrizione della propria quota di aumento, l'IRI ha provveduto a notificare a Fincantieri la rinuncia a n. 300.000.000 di warrant, su un totale di n. 338.998.329 posseduti. Il rapporto di conversione warrant/azioni è stato pertanto rideterminato in misura pari ad un'azione per ogni warrant posseduto.

Completata l'operazione (in data 20 giugno), la quota di partecipazione dell'IRI nel capitale Fincantieri è risultata pari all'83%.

Nel mese di settembre 2000, l'IRI - a valere sulla seconda tranche di aumento di capitale per 150 mld. - ha esercitato n. 11.001.671 warrant assegnati per sottoscrivere un pari numero di azioni, per un controvalore di 11 mld., mediante utilizzo integrale del richiamato versamento in conto futuri aumenti di capitale; la quota di partecipazione dell'IRI al capitale di Fincantieri presenta, pertanto, un valore di carico di circa 550 mld. ed è pari attualmente all'83,2% dell'attuale capitale versato di 661 mld..

Detta percentuale è destinata a ridursi entro il giugno del 2002 sino al 68,75%, nel presupposto che l'IRI limiti il proprio intervento nel capitale Fincantieri ai 350 mld. già versati e azionisti terzi sottoscrivano il residuo aumento di capitale sino a 800 mld., compresa la quota afferente ai circa n. 28 milioni di warrant tuttora in possesso dell'IRI.

Alla fine del 2000 veniva segnalato all'IRI l'interesse di un gruppo imprenditoriale italiano all'acquisto della partecipazione detenuta dagli azionisti finanziari, fermo restando che i patti

¹² L'importo residuo del finanziamento erogato da Mediocredito - pari, al netto delle spese, a 7,3 miliardi - è stato versato dall'IRI al Ministero del Tesoro.

parasociali intercorsi con questi azionisti prevedono un generale obbligo a non cedere la partecipazione acquisita sino al 30 giugno 2001, e il diritto alla prelazione dell'IRI.

In relazione a ciò il Comitato liquidatori dell'IRI nello scorso febbraio ha espresso l'avviso di attivare sollecitamente la procedura di dismissione della quota di possesso IRI, ed ha provveduto alla nomina dei Consulenti finanziari e legale, avvenuta nel marzo 2001, assegnando a Lehman Brothers e Mediobanca rispettivamente l'incarico di Consulente Globale e Valutatore ed allo studio Ughi e Nunziante quello di Consulente Legale.

I consulenti hanno già avviato sondaggi di mercato volti a riscontrare potenziali acquirenti e valutazioni delle implicazioni derivanti dalla vigente normativa in materia di privatizzazioni, dal regime convenzionale con gli azionisti finanziari e dal quadro normativo comunitario e nazionale del settore.

La privatizzazione di Fincantieri dovrà essere realizzata tenendo conto delle indicazioni del Governo, della normativa applicabile e soprattutto delle opportunità offerte dal mercato; sicché qualora si dovessero confermare concreti interessi da parte del mercato (anche in conseguenza del miglioramento gestionale e finanziario della società) la privatizzazione di Fincantieri potrebbe completarsi già entro il 2001.

Cap. 3 – Andamento della gestione dell'IRI S.p.A. e dell'IRI S.p.A. in liquidazione.

3.1 - Aspetti finanziari, economici e patrimoniali dell'esercizio 1999

Nel presente e nei prossimi due paragrafi vengono esposti i risultati economico-finanziari e patrimoniali della gestione 1999, ai quali si aggiungono, per ogni utile comparazione, quelli relativi all'esercizio precedente.

(in miliardi di lire)

	1998	1999
Utile dell'esercizio	3.158	7.226
Indebitamento finanziario m/l termine	1.397	902
Patrimonio netto	11.920	14.046

I sopraesposti dati riassuntivi, che danno contezza dell'andamento gestionale, evidenziano il consolidamento della situazione economico-finanziaria che presenta un risultato positivo dell'esercizio ed una consistente riduzione dell'indebitamento finanziario determinato dal proseguimento dell'attività di privatizzazione.

Il seguente prospetto, che comprende le movimentazioni di natura esclusivamente finanziaria dell'esercizio, evidenzia sinteticamente i fabbisogni dell'anno e le poste di copertura, la cui lettura consente di rilevare i principali fatti gestori che hanno caratterizzato il 1999.

Fabbisogni e coperture

(in miliardi di lire)

FABBISOGNI	1 9 9 8		1 9 9 9	
Fabbisogno corrente		37		
- fabbisogno gestionale	58			
- maturazione interessi su credito verso il Tesoro	-21			
Pagamento dividendo al Tesoro		2.700		3.000
Rimborsi netti debiti m/I termine		6.691		2
- rimborsi ordinari	723		495	
- rimborsi anticipati	6.500			
- rimborsi da aziende	-532		-493	
Supporto alle aziende		1.222		273
- finanziamenti netti	-113			
- interventi sul capitale	1.321		88	
- erogazioni fondi ex L. 408/89 e 38/90	14		4	
- effetto finanziario scissione parziale Cofiri			181	
Distribuzione riserva straordinaria				2.107
Retrocessione maggiorazione prezzo Autostrade				650
Estinzione operazioni di factoring				381
Acquisto partecipazioni		159		93
Totale		10.809		6.506

COPERTURE	1 9 9 8		1 9 9 9	
Smobilizzi		8.608		8.135
- cessioni realizzate nell'esercizio	1.141		8.135	
- incassi su vendite anni precedenti	7.467			

Apporto da Stato		164	364
Cessioni crediti fiscali		26	109
Interessi cessioni Telecom/SEAT		690	
Accensione di debiti a m/l termine		1.000	
Operazioni di factoring		47	
Variazioni indebitamento netto a breve termine		274	-2.947
Disponibilità generate dalla gestione corrente			845
	Totale	10.809	6.506

Il processo di privatizzazione, nel 1999, ha consentito l'acquisizione di risorse per 8.135 mld., costituite per la quasi totalità dalla cessione di Autostrade¹³ che ha comportato un introito di 8.105 mld., di cui 7.368 mld. derivanti dall'Offerta Globale e 737 mld. dall'esercizio della greenshoe. Al netto delle commissioni e delle spese il risultato è stato pari a 7.947 miliardi.

Come si vede dal prospetto, parte degli incassi Autostrade sono stati retrocessi alla liquidazione Iritecna (650 mld.) per impegni assunti precedentemente e relativi alle azioni detenute in precedenza dalla stessa Iritecna.

I residui 188 miliardi dei suddetti 8.135, sono da imputare alla cessione del capitale (3%) di Aeroporti di Roma agli enti locali¹⁴ per un importo di 100 miliardi; al trasferimento a Fintecna delle liquidazioni ISAI (21 mld.), Finmare (30 mld.) e Sofinpar (35 mld.) per un totale di 86 mld.; ed i restanti 2 miliardi alla cessione di circa 670.000 azioni Banca di Roma, in relazione alla parziale conversione del prestito obbligazionario convertibile emesso da Mediobanca International, nonché alla cessione alla cordata Italia Lavoro/Comuni di Napoli e Vesuviani della partecipazione detenuta in Stoà.

Ma la maggioranza delle occorrenze finanziarie del 1999 (6.506 mld.) sono state determinate dal pagamento del dividendo al Tesoro (3.000 mld.) a valere sull'utile dell'esercizio 1998, e dalla distribuzione della riserva straordinaria (2.107 mld.), effettuata a dicembre in contemporanea all'incasso dei proventi Autostrade.

I fabbisogni residui hanno riguardato sia l'estinzione di operazioni di factoring per un importo pari a 381 mld. relativo a due operazioni effettuate con Cofiri F&L relativi a crediti di imposta degli esercizi 1993 e 1994 che l'acquisto di partecipazioni per 93 mld., relativo ad una quota di partecipazione in Tirrenia.

¹³ Cfr. cap. 2 par. 2.5

¹⁴ Cfr. cap. 2 par. 2.1

I rimborsi dei debiti a m/l termine (2 mld.) sono costituiti per 495 mld. da mutui BEI ed obbligazioni, ma sono stati quasi interamente compensati dai rientri (per 493 mld.) da aziende per finanziamenti concessi dall'IRI.

Le altre voci concernono il supporto finanziario alle aziende partecipate per 273 mld. destinati all'aumento di capitale Tirrenia (88 mld.), all'acquisizione di debiti finanziari verso Iritecna in liq. da Cofiri (181 mld.) e all'erogazione di fondi ex L. 408/89 e L. 38/90 a favore della SPI (4 mld.).

Per quanto riguarda gli altri flussi di copertura sono da segnalare i 364 mld. dovuti ad apporti patrimoniali relativi a rimborsi di finanziamenti ex L. 41/86 e L. 730/83 di cui lo Stato si è assunto l'onere e i 109 mld. derivanti dalla cessione di crediti tributari ad Autostrade realizzata nel mese di luglio.

Inoltre la gestione corrente ha determinato disponibilità nette pari a 845 mld., dovuti all'afflusso di dividendi incassati nell'anno (854 mld.).

Come si vede dalla tabella che segue, l'esercizio 1999 presenta un miglioramento della posizione finanziaria che mostra disponibilità finanziaria nette per 1.283 mld., rispetto all'esercizio precedente che evidenziava un indebitamento netto di 2.159 mld..

Esposizione finanziaria

(in miliardi di lire)

	1998		1999	
Debiti a m/l termine	-1.397		-902	
Indebitamento a breve termine	-1.440		-1.804	
Disponibilità e crediti finanziari a breve	678		3.989	
Indebitamento finanziario netto		-2.159		1.283
Crediti per finanziamenti "tramitati"	1.393		900	
Crediti per apporti patrimoniali dallo Stato	1.178		820	
		2.571		1.720
Posizione finanziaria netta		412		3.003

In particolare le disponibilità monetarie nette a breve (2.185 mld.) presentano un incremento di 2.947 mld., (rispetto all'esercizio 1998 che mostrava un indebitamento netto pari a 762 mld.), essenzialmente riferibile a:

- maggiori disponibilità e crediti finanziari a breve (+3.311 mld.) di cui 3.719 mld. nei confronti del sistema bancario in relazione agli incassi di fine anno realizzati sulla privatizzazione Autostrade, di cui -94 mld. per minori crediti verso le controllate, Cofiri e Fintecna, e a minori crediti verso il Tesoro a fronte delle rate capitale di mutui ex BEI rimborsate nell'esercizio (-312 mld.)
- maggiori debiti finanziari a breve (+364 mld.) soprattutto verso società controllate: l'indebitamento a breve, pari a 1.804 mld., comprende, tra l'altro, 828 mld. di debiti infruttiferi verso la liquidazione Iritecna, a fronte dei quali vi sono crediti per circa 832 mld., purtroppo non compensabili a causa della loro particolare natura.

Si segnala la diminuzione dell'indebitamento finanziario a m/l termine (902 mld.), sceso di circa 500 mld., in conseguenza dei rimborsi di prestiti obbligazionari (23 mld.) e dei finanziamenti con la BEI (472 mld.). Si ricorda che l'indebitamento a m/l termine è costituito essenzialmente da mutui BEI in relazione ai quali l'IRI vanta altrettanti crediti nei confronti delle Società (Telecom ed Autostrade) utilizzatrici delle risorse rivenienti dai prestiti concessi dalla stessa BEI, peraltro per la maggior parte di essi è previsto il rimborso da parte del Tesoro, sia della quota capitale che quota interessi alla scadenza delle rate di ammortamento.

Infine con i 900 mld. relativi a crediti vantati nei confronti delle società per operazioni tramitate ex BEI (soprattutto Telecom ed Autostrade) e gli 820 mld. vantati nei confronti dello Stato, si perviene ad una posizione finanziaria netta che presenta un saldo attivo di 3.003 mld., con un aumento di 2.591 mld. rispetto all'esercizio precedente.

3.1.1 - Conto economico

(in miliardi di lire)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Risultato d'esercizio	-10.230	-1.471	-345	184	5.174	3.158	7.226
Risultato della gestione ordinaria	-5.882	-1.096	-1.076	-3.580	-1.477	-35	694

Il prospetto - che espone i risultati economici a far data dalla trasformazione dell'IRI in S.p.A. - evidenzia un trend ampiamente positivo.

Conto economico riclassificato

(in miliardi di lire)

	1 9 9 8		1 9 9 9	
Proventi ed oneri finanziari				
- Proventi da partecipazione		252,8		1.060,9
Altri proventi finanziari				
- da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	136,7		89,2	
- Interessi e commissioni da imprese controllate, da controllante, da altri e proventi vari	262,8		186,2	
		399,5		275,1
Interessi passivi ed altri oneri finanziari				
- Interessi e commissioni a imprese controllate, ad altri		-304,2		-317,4
Saldo proventi ed oneri finanziari		348,1		1.018,9
Rettifiche di valore di attività finanziarie				
- Rivalutazioni di immobilizzazioni finanziarie	420,9		416,0	
- Svalutazioni di immobilizzazioni finanziarie	-685,6		-632,5	
		-264,7		-216,4
Altri proventi della gestione				
- Emolumenti riversati, sublocaz., recup. spese, ecc.		3,3		3,8
Altri costi della gestione				
- Servizi	-29,6		-44,4	
- Godimento beni di terzi	-7,2		-7,1	
- Personale	-70,3		-48,0	
- Ammortamenti e svalutazioni	-2,5		-0,4	
- Oneri diversi	-12,4		-11,9	
		-122,0		-111,8
Utile/Perdita dell'attività ordinaria		-35,3		694,5
Proventi ed oneri straordinari				
Proventi:				
- Plusvalenze da alienazioni	3.200,9		6.811,8	
- Utilizzo fondo oneri di ristrutturazione			1.568,1	
- Sopravvenienze attive	4,0		12,5	
		3.204,9		8.392,4
Oneri:				
- Intervento a ripianamento oneri ristrutturaz. settoriali			-1.568,1	
- Accantonamento vertenze in corso	-9,1		-5,1	
- Altri accantonamenti			- 60,0	
- Svalutazioni di partecipazioni in società controllate			- 222,5	
- Sopravvenienze passive			-0,8	
		-9,1		1.856,5
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		3.160,4		7.230,4
Imposte sul reddito dell'esercizio		-2,2		-4,2
Utile dell'esercizio		3.158,2		7.226,2

Nel 1999 l'utile é stato determinato dal saldo positivo (6.536 mld.) tra proventi ed oneri straordinari – in cui figurano essenzialmente le plusvalenze sulle cessioni di Autostrade (6.791 mld.) – e dal miglioramento della gestione ordinaria che passa da -35 mld. a 694,5 mld..

Quest'ultimo risultato deriva dai maggiori proventi da partecipazione (passati da 252,8 mld. a 1.061 mld. determinando una variazione di +809 mld.) conseguenti prevalentemente all'aumento dei dividendi incassati (696 mld.) in relazione ai maggiori dividendi MEI (492 mld.), Autostrade (92 mld.), Alitalia (66 mld.), Cofiri (30 mld.) e Banca di Roma (13 mld.) e dagli altri proventi da partecipazioni (+112 mld.) riconducibili quasi interamente ai maggiori crediti d'imposta accertati.

In flessione gli altri proventi finanziari (-124 mld.) – passati da 399 mld. a 275 mld. – in ragione sia dei minori interessi attivi (48 mld.) derivanti essenzialmente dal minore valore medio dei finanziamenti concessi, che dei minori proventi finanziari diversi (76 mld.) che scontano la diminuzione degli interessi e commissioni derivanti sia da imprese controllate (minori crediti verso Cofiri) che dai rimborsi effettuati nel 1998 sui crediti ex cessione Telecom/Seat (21 mld.), sia di altri e proventi vari (26 mld.) per i minori interessi e differenze cambio del Tesoro su rate ex BEI pagate nell'esercizio.

Sostanzialmente invariati gli interessi passivi e gli altri oneri finanziari – passati da 304 a 317 mld. – che sono costituiti da interessi e commissioni ad imprese controllate e ad altri, attribuibili per la maggior parte a mutui e operazioni a m/l termine (118 mld.) ed alle commissioni di collocamento relative all'Offerta Globale di Autostrade per 157 mld..

Le rettifiche di valore di attività finanziarie – che registrano un miglioramento rispetto all'esercizio precedente, passando da -265 mld. a -217 mld. – sono riferibili alle svalutazioni delle partecipazioni di Sofinpar (85 mld.); di Fincantieri (458 mld.); di Finmare (26 mld.); di Alitalia (64 mld.), in parte compensate dalle rivalutazioni per ripristino del costo storico delle partecipazioni Finmeccanica (262 mld.) e Fintecna (154 mld.).

I costi della gestione, che presentano un contenimento rispetto all'esercizio 1998 di 11 mld., sono costituiti soprattutto dai costi per servizi e per il personale.

(in miliardi di lire)

Costi per servizi	1998	1999
Prestazioni istituzionali	10,6	25,7

Servizi per locali	2,0	2,7
Manutenzioni	2,0	1,7
Servizi esterni di supporto informatico	8,2	7,3
Pubblicazioni, inserzioni pubblicità	1,3	1,5
Postelegrafoniche	0,9	0,9
Trasferte e locomozioni	0,8	0,6
Altri	3,6	4,0
Totale	29,6	44,4

I costi per servizi risultano superiori a quelli del 1998 essenzialmente per l'aumento dei costi per prestazioni istituzionali (+142,4%), attribuibile alle spese per prestazioni professionali, in particolare, per quelle relative alla privatizzazione di Autostrade (16 mld.), anche le spese servizi per i locali mostrano una crescita (+667 mld.) in relazione all'aumentato ricorso alla vigilanza esterna.

Una flessione presentano, invece, le spese per i servizi esterni di supporto informatico in linea col piano varato nell'esercizio 1996 di razionalizzazione delle attività informatiche.

(in miliardi di lire)

Costi per il personale	1998	1999
Salari e stipendi	34,4	31,6
Oneri sociali	12,0	9,8
Trattamento fine rapporto	23,3	6,2
Altri costi	0,6	0,4
Totale	70,3	48,0

La variazione é stata determinata prevalentemente dal minor stanziamento al fondo trattamento fine rapporto (-17 mld.), e dalla diminuzione degli stipendi a seguito della diminuzione del personale che é passato dalle 248 unità al 31.12.1998 a 219 unità al 31.12.1999.

3.1.2 - Situazione patrimoniale

(in miliardi di lire)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Patrimonio netto	2.010	6.364	6.049	6.256	11.451	11.921	14.046

Il prospetto evidenzia il trend incrementale del patrimonio netto conseguente alla evoluzione della situazione patrimoniale a seguito delle manovre economico-finanziarie incentrate:

- sulla realizzazione di operazioni di finanza straordinaria per il reperimento di risorse, oltre che di specifiche attività e di cessione di quote di minoranza che ha portato all'uscita dai settori bancario, siderurgico, alimentare, della ristorazione e grande distribuzione ed autostradale;
- sulle operazioni di smobilizzo di partecipazioni di controllo;
- sulle eliminazioni delle aree in perdita, nel quadro di un disegno organico di ristrutturazione e/o di risanamento.

Stato patrimoniale riclassificato

(in miliardi di lire)

	1998		1999	
ATTIVO				
Immobilizzazioni				
- immateriali				
- materiali	1,0		0,7	
- finanziarie	13.202,7		12.318,6	
Totale		13.203,7		12.319,37
Attivo circolante				
Crediti:				
- verso imprese controllate	384,3		353,1	
- verso controllanti	313,3		0,9	
- verso altri	1.441,2		1.955,6	
Attività finanz. che non costituiscono immobilizz.			1.229,4	
Disponibilità liquide	0,7		3.718,6	
Totale		2.139,5		7.257,6

Ratei e risconti attivi		141,3	87,0
TOTALE ATTIVO		15.484,5	19.663,9
<u>PASSIVO</u>			
Patrimonio netto			
- Capitale sociale	6.369,8	6.369,8	
- Riserva legale	253,0	410,9	
- Riserva straordinaria	2.107,5		
- Riserva Fintecna	3,1	3,1	
- Altre riserve	29,1	35,4	
- Riserva Cofiri		0,5	
- Utile dell'esercizio	3.158,2	7.226,1	
Totale		11.920,7	14.045,8
Fondi per rischi ed oneri		583,1	711,9
Trattamento fine rapporto lavoro subordinato		20,1	21,9
Debiti finanziari a m/I termine			
- obbligazioni	37,8	15,0	
- verso banche	1.359,0	886,5	
Totale		1.396,8	901,6
Debiti del circolante			
Altri debiti finanziari:			
- verso banche	553,8	19,1	
- verso imprese controllate	842,7	1.785,0	
- verso altre imprese	42,8		
Commerciali:			
- fornitori	3,6	3,6	
- verso imprese controllate	54,9	2.103,5	
Vari	18,7	38,8	
Totale		1.516,5	3.949,9
Ratei passivi		47,3	32,8
TOTALE PASSIVO		15.484,5	19.663,9

Il patrimonio netto presenta una variazione di +17,8% a seguito dell'utile di esercizio di 7.226 mld., all'iscrizione di nuove riserve per 6 mld., al pagamento del dividendo 1998 al Ministero del Tesoro (3.000 mld.) e della riserva straordinaria (2.107 mld.).

Dai dati esposti nella situazione patrimoniale si rileva, nel 1999, una diminuzione complessiva delle immobilizzazioni di 884 mld., determinata soprattutto dalle diminuzioni dei crediti (per 852 mld.) essenzialmente verso il Ministero del Tesoro (358 mld.) in relazione ai rimborsi effettuati dallo stesso per rate scadute ex mutui BEI, erogati all'IRI ex L. 730/83 e L. 41/86; dei crediti verso controllate per 168 mld., per gli ordinari rimborsi di operazioni ex BEI e verso altri

(326 mld.) di cui 309 mld. costituiti dai rimborsi da Telecom Italia su finanziamenti ex BEI.

(in miliardi di lire)

Immobilizzazioni finanziarie	1998	1999
Partecipazioni	9.049,0	9.034,9
Versamenti in c/ partecipazioni	105,7	87,6
Crediti iscritti nelle immobilizzazioni	4.048,0	3.196,1
Totale	13.202,7	12.318,6

Diminuite risultano anche le partecipazioni e i versamenti in conto capitale sebbene solo per 32 mld., essenzialmente riferibili:

- alla diminuzione dei versamenti in conto aumento capitale (18 mld.) relativo al subentro di Fintecna nella titolarità del versamento Finmare per 106 mld. e ai versamenti erogati a Tirrenia per 88 mld.;
- alla scissione Cofiri che ha portato all'acquisizione della ADR Holding (+377 mld.) e alla riduzione del valore di carico della Cofiri (-200 mld.);
- agli acquisti di partecipazioni e conguagli prezzo per 1.357 mld., quali Tirrenia (93 mld.), ADR Holding (614 mld.), Autostrade (650 mld.);
- alle cessioni di partecipazioni, tra cui il 52% di Autostrade per 8.105 mld., le attività di liquidazione del Gruppo a Fintecna (-60 mld.);
- alle plusvalenze realizzate per 6.812 mld., essenzialmente dovuti alla cessione Autostrade (6.791 mld.);
- ai reintegri di valore per 416 mld.;
- alle svalutazioni per allineamenti ai netti patrimoniali (-610 mld.).

In aumento di 129 mld. il fondo rischi ed oneri, passato da 583 a 712 mld., dovuto essenzialmente ad accantonamenti (176 mld.), di cui 60 per la costituzione del fondo a fronte esodi e riallocazione del personale e 85 mld. al fondo oneri su partecipate, a fronte della stima provvisoria di Sofinpar; gli utilizzi sono risultati pari a 22 mld. di cui 18 per il fondo vertenze in corso, in nesso con la chiusura in via transattiva del contenzioso SME.

3.2 – Notazioni sull'esercizio 2000

In data 27 giugno 2000, come riferito dettagliatamente nel cap. 6, l'Assemblea straordinaria dell'IRI ha deliberato lo scioglimento anticipato della società e la sua messa in liquidazione volontaria a datare 1° luglio 2000.

Pertanto gli Amministratori, cessati dalla carica a seguito della suindicata delibera, hanno predisposto il conto della gestione e l'inventario di consegna al 30 giugno 2000, formato e sottoscritto unitamente ai liquidatori.

Le consistenze patrimoniali e le risultanze economiche relative al 2000, rappresentate unitariamente nel bilancio al 31 dicembre 2000, approvato dall'Assemblea degli azionisti il 27 giugno 2001, sono formate dal "conto della gestione al 30 giugno 2000", predisposto dagli Amministratori uscenti per il periodo 1° gennaio-30 giugno 2000, e dal primo bilancio redatto dai liquidatori per il periodo 1° luglio-31 dicembre 2000.

Lo stato patrimoniale ed il conto economico, pertanto, riportano separatamente i dati relativi al primo ed al secondo semestre 2000, posti a confronto con quelli al 31 dicembre 1999.

3.2.1 – Aspetti finanziari, economici e patrimoniali

Nell'esercizio 2000 l'IRI ha conseguito risultati di rilievo nell'ambito del programma di privatizzazione che hanno contribuito al conseguimento dell'utile di esercizio quantificato in 9.587 mld., ripartito nei due periodi amministrativi dell'anno in 8.328 mld. (1.1-30.6.2000) e in 1.259 mld. (1.7 - 31.12.2000).

L'entità delle risorse derivanti dalla privatizzazione di Autostrade, Finmeccanica ed Aeroporti di Roma ha consentito all'IRI l'erogazione all'azionista di un dividendo di 6.865 mld. relativi al 1999 (5.990 mld. in contanti e 875 mld. mediante trasferimento di azioni Finmeccanica in portafoglio) e all'IRI in liquidazione la corresponsione al Tesoro (8.000 mld.) di un primo acconto di liquidazione, previo accantonamento delle somme destinate a fronteggiare le passività.

Il seguente prospetto, che comprende le movimentazioni di natura esclusivamente finanziaria dell'esercizio, evidenzia le occorrenze finanziarie e le poste di copertura.

(in miliardi di lire)

FABBISOGNI	1999	2000
Pagamento dividendo	3.000	5.990
Acconto liquidazione		8.000
Distribuzione riserva straordinaria	2.107	
Supporto alle aziende	273	421
Retrocessione maggiorazione di prezzo Autostrade	650	224
Conguagli connessi alla privatizzazione ADR		4.095
Estinzione operazioni di factoring	381	
Erogazione fondi alla Fondazione IRI		252
Acquisto partecipazioni	93	63
Rimborsi debito a medio/lungo termine	2	2
Totale	6.506	19.047
COPERTURE		
Disponibilità generate dalla gestione corrente	845	636
Smobilizzi dell'esercizio	8.135	20.129
Acconto di liquidazione ARH		1.000
Rientri di finanziamento da Iritecna in liquidazione		828
Intervento sul capitale Fincantieri a carico dello Stato (L. 261/97)		350
Apporti patrimoniali dello Stato	364	299
Cessioni/rimborsi crediti tributari	109	1.041
Variazione indebitamento finanziario netto a breve	-2.947	-5.236
Totale	6.506	19.047

Il processo di privatizzazione ha consentito acquisizione di risorse per 20.129 mld. – di cui 19.441 mld. derivanti da cessioni realizzate nell'anno e 688 mld. da smobilizzi effettuati negli esercizi precedenti – costituite principalmente dalla cessione di Finmeccanica, per la quale si registra un introito di 10.659 mld. – di cui 9.584 mld. relativi alla vendita di titoli nell'ambito dell'Offerta Globale e 1.075 mld. relativi alla cessione di azioni a seguito dell'esercizio parziale della greenshoe da parte dei coordinatori globali dell'offerta – nonché di 347 mld., per effetto dell'esercizio di 788 milioni di warrant Finmeccanica emessi nell'ambito dell'operazione di ricapitalizzazione della Società.

Ulteriori introiti sono rappresentati dalla cessione del 30% del capitale Autostrade (4.871 mld.) e del pacchetto azionario di maggioranza detenuto dall'IRI in Aeroporti di Roma (2.569 mld.).

I proventi (688 mld.), derivanti da operazioni di smobilizzo effettuati negli esercizi precedenti, si riferiscono ai conguagli sui trasferimenti a Fintecna di Sofinpar e di Finmare e sulla cessione dell'intero capitale azionario dell'Ilva Laminati Piani, a seguito del lodo arbitrale, emesso dalla Camera di Commercio Internazionale.

Nella gestione sono state prodotte risorse finanziarie nette per 636 mld. – riferibili principalmente ai dividendi incassati da Aeroporti di Roma Holding – e sono stati rimborsati crediti tributari (1.041 mld.) attraverso l'assegnazione di titoli di Stato (895 mld.) a fronte del relativo credito e l'incasso delle cedole scadute (142 mld.).

Le suddette risorse hanno consentito la copertura del fabbisogno finanziario dell'anno riferibili, oltre che all'assegnazione dei dividendi, al riconoscimento dei conguagli di prezzo sulla privatizzazione di Aeroporti di Roma, correlati agli impegni assunti (1999) in conseguenza dell'acquisto del pacchetto azionario ADR, allora detenuto da ARH, e della scissione parziale di Cofiri.

Gli altri fabbisogni hanno carattere residuale (5,1% del totale) e concernono, per 416 mld., l'intervento sul capitale Fincantieri (350 mld.) – effettuato mediante l'utilizzo dei fondi stanziati dalla L. 261/97 – e la residua erogazione (66 mld.) a favore di Tirrenia nell'ambito dell'aumento di capitale.

Le suddette dinamiche finanziarie hanno determinato un incremento di disponibilità e di crediti finanziari netti a breve per 5.236 mld..

ESPOSIZIONE FINANZIARIA

(in miliardi di lire)

	1999	2000
Indebitamento medio/lungo termine	902	548
Indebitamento breve termine	1.804	2.916
Disponibilità e crediti finanziari a breve	3.989	10.337
Totale disponibilità finanziarie nette	1.283	6.873
Crediti per finanziamenti "tramitati"	900	548
Crediti per apporti patrimoniali dallo Stato	820	521
Posizione finanziaria netta	3.003	7.942

Dalla tabella si rileva una flessione dei debiti a medio/lungo termine (39,2%) conseguente ai rimborsi effettuati relativamente ai prestiti obbligazionari ed ai finanziamenti con la BEI – che al 31 dicembre 2000 sono costituiti da mutui BEI in relazione ai quali l'IRI vanta altrettanti crediti nei confronti delle Società (Telecom ed Autostrade) utilizzatrici delle risorse rivenienti dai prestiti concessi dalla stessa BEI – e l'incremento dell'indebitamento a breve termine (+61,6%), che ricomprende i debiti verso Fintecna (1.924 mld.) e ARH (904 mld.) per controvalori di acquisto o conguagli prezzo su partecipazioni.

L'incremento di 6.348 mld. delle disponibilità e crediti finanziari a breve è da ricondurre agli incassi realizzati con le privatizzazioni, ai maggiori crediti verso le controllate (in particolare Cofiri) e all'iscrizione tra i titoli a reddito fisso dei CCT assegnati a rimborso crediti fiscali.

La posizione finanziaria netta – in conseguenza della suddetta movimentazione finanziaria nonché dei crediti vantati nei confronti delle società per operazioni "tramitate" ex BEI e nei confronti dello Stato relativi a finanziamenti il cui onere è a carico dello stesso – espone un saldo attivo di 7.942 mld. (+165% rispetto all'esercizio precedente).

3.2.2 – Conto economico

Conto economico riclassificato

	1999		30.6.2000		31.12.2000	
Proventi ed oneri finanziari						787,0
- Proventi da partecipazione		1.060,9		79,2		
Altri proventi finanziari						
- da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	89,2		31,7		25,0	
- Interessi e commissioni da imprese controllate, da controllante, da altri e proventi vari	186,2		263,8		442,3	
		275,1		313,8		490,6
Interessi passivi ed altri oneri finanziari						
- Interessi e commissioni a imprese controllate, ad altri		- 317,4		- 249,8		- 137,2
Saldo proventi ed oneri finanziari		1.018,9		143,2		1.140,4
Rettifiche di valore di attività finanziarie						
- Rivalutazioni di immobilizzazioni finanziarie	416,0				0,5	

- Svalutazioni di immobilizzazioni finanziarie	- 632,5		- 16,0		- 577,9	
		- 216,4		- 16,0		- 577,4
Altri proventi della gestione						
- Emolumenti riversati, sublocaz., recup. spese, ecc.		3,8				
Altri costi della gestione				4,0		2,1
- Servizi	- 44,4		- 52,0		- 17,5	
- Godimento beni di terzi	- 7,1		- 3,6		- 3,5	
- Personale	- 48,0		- 28,2		- 30,7	
- Ammortamenti e svalutazioni	- 0,4		- 0,1		- 0,1	
- Oneri diversi	- 11,9		- 11,8		- 7,0	
		- 111,8		- 95,7		- 58,8
Utile/Perdita dell'attività ordinaria		694,5		35,5		506,3
Proventi ed oneri straordinari						
Proventi:						
- Rettifiche di liquidazione					1.154,6	
- Plusvalenze da alienazioni	6.811,8		12.462,2		27,4	
- Utilizzo fondo oneri di ristrutturazione	1.568,1					
- Sopravvenienze attive	12,5		72,7		1.639,6	
		8.392,4		12.534,9		2.821,6
Oneri:						
- Rettifiche di liquidazione (svalutazioni)					- 7,5	
- Rettifiche di liquidazione (accantonamenti oneri liquidabili)					- 1.450,0	
- Intervento a ripianamento oneri ristrutturaz. settoriali	- 1.568,1					
- Accantonamento vertenze in corso	- 5,1					
- Altri accantonamenti	- 60,0					
- Svalutazioni di partecipazioni in società controllate	- 222,5		- 104,6		- 67,1	
- Sopravvenienze passive	- 0,8		- 0,1		- 0,1	
- Oneri costituzione Fondazione IRI			- 251,7			
		1.856,5		356,4		1.524,7
Risultato prima delle imposte		7.230,4		12.214,0		1.803,2
Imposte sul reddito dell'esercizio		- 4,2		543,7		543,7
Utile dell'esercizio		7.226,2		8.327,9		1.259,5

Nel 2000 l'utile dell'esercizio è stato determinato dal saldo positivo tra proventi straordinari – in cui figurano le plusvalenze realizzate sulla cessione di partecipazioni e le rettifiche, effettuate a seguito della messa in liquidazione della società, che hanno comportato l'iscrizione di proventi, connessi a rivalutazioni del valore di carico di partecipazione per 1.155 mld. e riferiti essenzialmente a Finmeccanica ed Aeroporti Roma Holding – e oneri straordinari

- che ricomprendono l'accantonamento al "fondo a fronte rischi ed oneri di liquidazione" - e dal risultato positivo della gestione ordinaria.

Quest'ultimo risultato deriva dal miglioramento del saldo proventi/oneri finanziari - in cui figurano l'incremento derivante dai maggiori interessi (riferiti essenzialmente a quelli sui c/c bancari in relazione all'aumentata disponibilità pari a 491 mld.) e la flessione dei proventi da partecipazione riferita essenzialmente ai minori dividendi Autostrade (-220 mld.), al mancato incasso dei dividendi Alitalia (-66 mld.), Cofiri (-45 mld.) e MEI (-492 mld.) in parte compensata dai maggiori dividendi ADR (+25 mld.) e ARH (+550 mld.) - dal peggioramento delle rettifiche di valore di attività finanziarie (per effetto delle svalutazioni effettuate nel 2000 e riferite principalmente ad ARH, a seguito della riduzione del patrimonio netto conseguente alla distribuzione del dividendo ad IRI, ed a Sasa) e dal saldo negativo tra gli altri proventi e i costi della gestione, derivante dai maggiori costi sostenuti per le operazioni di privatizzazione.

I costi della gestione - che presentano un incremento del 38% rispetto al 1999 - sono costituiti dai costi per servizi e per il personale per l'83%.

(in miliardi di lire)

Costi per servizi	1999	2000
Prestazioni istituzionali	25,7	55,9
Servizi per locali	2,7	3,2
Manutenzioni	1,7	1,5
Servizi esterni di supporto informatico	7,3	3,1
Pubblicazioni, inserzioni pubblicità	1,5	1,0
Postelegrafoniche	0,9	0,7
Trasferte e locomozioni	0,6	0,4
Altri	4,0	3,6
Totale	44,4	69,4

In aumento i costi per prestazioni istituzionali (+117,5%) - attribuibili alle spese professionali relative principalmente alle privatizzazioni - mentre le altre componenti risultano in diminuzione ed in particolare quelle relative ai servizi esterni di supporto informatico (-57%).

(in miliardi di lire)

Costi per il personale	1999	2000
Salari e stipendi	31,6	36,7
Oneri sociali	9,8	9,7
Trattamento fine rapporto	6,2	12,1
Altri costi	0,4	0,4
Totale	48,0	58,9

La variazione di +22,7% è attribuibile prevalentemente ai provvedimenti di incentivazione agli esodi, connessi all'obiettivo di contenimento della struttura dell'azienda.

3.2.3 – Situazione patrimoniale

Situazione patrimoniale riclassificata

(in miliardi di lire)

	1 9 9 9		30.6.2000		31.12.2000	
ATTIVO						
Immobilizzazioni						
- immateriali						
- materiali	0,7		0,6		0,4	
- finanziarie	12.318,6		8.274,2		5.564,0	
Totale		12.319,3		8.274,8		5.564,4
Attivo circolante						
Crediti:						
- verso imprese controllate	353,1		849,1		1.130,2	
- verso controllanti	0,9		-		240,3	
- verso altri	1.955,6		1.133,1		1.404,6	
Attività finanz. che non costituiscono immobilizz.	1.229,4		2.207,6		1.006,7	
Disponibilità liquide	3.718,6		12.736,8		8.071,4	
Totale		7.257,6		16.971,6		11.853,2
Ratei e risconti attivi		87,0		91,2		112,6
TOTALE ATTIVO		19.663,9		25.337,6		17.530,2
PASSIVO						
Patrimonio netto						
- Capitale sociale	6.369,8		6.369,8		6.369,8	
- Riserva legale	410,9		772,2		772,2	
- Fondo ex. L. 31.7.1997 n. 261			350,0		333,5	
- Fondo ex. L. 31.7.1997 n. 261 quote rimborsate					16,5	
- Riserva Fintecna	3,1		3,1		3,1	
- Altre riserve	35,4		35,4		35,4	

Riserva Cofiri	0,5	0,5	0,5	
- Utile dell'esercizio	7.226,1	8.327,8		
- Utile del periodo 1.1-30.6.2000			8.327,8	
- Utile del periodo 1.7-31.12.2000*			1.259,5	
- Anticipi di liquidazione			- 8.000,0	
TOTALE		14.045,8	15.858,8	9.118,3
Fondi per rischi ed oneri		711,9	637,7	2.069,1
Trattamento fine rapporto lavoro subordinato		21,9	22,2	18,5
Debiti finanziari a m/l termine				
- obbligazioni	15,1	14,8	0,1	
- verso banche	886,5	690,5	548,1	
Totale		901,6	705,3	548,2
Debiti del circolante				
Altri debiti finanziari:				
- verso banche	19,1	8,8	2,0	
- verso imprese controllate	1.784,9	2.026,9	2.828,4	
- verso altre imprese			85,6	
Commerciali:				
- fornitori	3,6	20,0	3,3	
- verso imprese controllate	2.103,5	2.105,1	4,7	
Vari	38,8	3.926,7	2.824,2	
Totale		3.949,9	8.087,5	5.748,2
Ratei passivi		32,8	26,1	27,9
TOTALE PASSIVO		19.663,9	25.337,6	17.530,2

*comprensivo delle rettifiche di liquidazione iscritte all'1.7.2000

La variazione del patrimonio netto è riferibile essenzialmente alla distribuzione del dividendo a valere sugli utili conseguiti nel 1999 (6.865 mld.) e all'acconto di liquidazione per 8.000 mld..

Dai dati esposti si rileva una diminuzione delle immobilizzazioni (6.755 mld.) riconducibili alle cessioni delle partecipazioni (19.538 mld. comprensivi di plusvalenze per 12.490 mld.) che hanno interessato il 30% di Autostrade al "Nucleo Stabile", il 49,2% di Finmeccanica mediante Offerta Globale, assegnazione al Ministero del Tesoro ed utilizzo warrant 1998/2000, il 53,013% di Alitalia al Tesoro, il 15% di Tirrenia, il 9,6% della Banca di Roma, il 6,47% di Cofiri.

Le ulteriori principali variazioni sono riferite a rivalutazioni per "rettifiche di liquidazione" per 1.149 mld. - relative a Finmeccanica, Banca di Roma e Aeroporti di Roma Holding - a svalutazioni per 708 mld., a congruagli prezzi connessi ad

acquisti di partecipazioni (Autostrade 224 mld., Aeroporti di Roma Holding 647 mld.), ad aumenti di capitale Fincantieri.

La variazione dei versamenti in c/partecipazione è riferibile all'utilizzo nell'esercizio del versamento alla Fincantieri per la residua quota di fondi stanziati ex L. 261/97 e per la sottoscrizione della seconda tranche di aumento di capitale

I crediti iscritti nelle immobilizzazioni verso le imprese controllate sono diminuiti (1999: 1.524 mld; 2000: 11 mld.) per effetto principalmente del riordino delle posizioni creditorie-debitorie con Fintecna e della cessione pro-soluto alla Fintecna del finanziamento a suo tempo erogato a Sofinpar, mentre i crediti verso controllanti si presentano incrementati (1999: 819 mld.; 2000: 2.318 mld.) e comprendono il credito infruttifero acceso a fronte della cessione della partecipazione Alitalia al Ministero del Tesoro (1.797 mld.).

Il seguente prospetto riassume i valori al 31 dicembre 2000.

(in miliardi di lire)

Immobilizzazioni finanziarie	1999	2000
Partecipazioni	9.034,9	2.695,3
Versamenti in c/ partecipazioni	87,6	---
Crediti iscritti nelle immobilizzazioni	3.196,1	2.868,6
Totale	12.318,6	5.563,9

Si registra un netto aumento dell'attivo circolante riconducibile all'incremento delle disponibilità liquide connesso agli incassi conseguenti alle privatizzazioni.

Cap. 4 – Andamento della gestione del Gruppo

4.1 - Notazioni generali

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 1999 del Gruppo IRI è stato redatto in base alle disposizioni contenute nel D.Lgs. n. 127 del 9 aprile 1991 ed è omogeneamente raffrontabile con i dati consolidati dell'esercizio precedente.

I dati di bilancio consolidati sono desunti dai bilanci aziendali approvati dalle rispettive assemblee e sottoposte a certificazione, i bilanci IRI sono certificati congiuntamente da "Reconta Ernst & Young S.p.A." e "Price Waterhouse Coopers S.p.A."

Il bilancio consolidato del Gruppo IRI include le imprese in cui l'Istituto detiene direttamente o indirettamente una partecipazione superiore al 50% del capitale con

diritto di voto e quelle in cui la Capogruppo esercita il controllo; sono escluse le imprese partecipate, le imprese in liquidazione - quali Finsider ed Iritecna di cui il bilancio consolidato accoglie i rispettivi deficit patrimoniali risultanti dai bilanci di esercizio - e le imprese di dimensioni limitate e quelle per le quali i tempi ed i costi per l'ottenimento di informazioni e dati sarebbero eccessivi.

Il bilancio consolidato per l'esercizio 1999, oltre al bilancio IRI, comprende quello di 179 imprese industriali e di servizi, che presentano una variazione rispetto al 1998 di -3 imprese conseguente all'uscita di 27 imprese, essenzialmente del gruppo Finmeccanica, ed all'ingresso di 24 imprese in gran parte rappresentative di specifiche attività dei gruppi RAI, Aeroporti di Roma e Autostrade, oltre che per consolidamento integrale di controllate Finmeccanica già valutate a patrimonio netto.

Nel 2000 l'IRI - atteso lo scioglimento anticipato della società e la sua messa in liquidazione volontaria a far data 1° luglio 2000 - non ha predisposto il bilancio consolidato, ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs. 127/91, in quanto la redazione del medesimo sarebbe stata inidonea a rappresentare in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico del gruppo in quanto il bilancio viene redatto con criteri eterogenei rispetto a quelli delle imprese in funzionamento.

4.2 - Risultati reddituali, patrimoniali e finanziari

Le considerazioni di seguito svolte sono riferite al Gruppo nel suo complesso sotto il profilo economico, patrimoniale e finanziario; per un'analisi più approfondita su singoli settori di attività si fa rinvio agli specifici capitoli della presente relazione.

4.2.1 - Conto economico consolidato

(in miliardi di lire)

	1998	1999
Ricavi	34.875,0	35.170,0
Variaz. delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, Lavorati e finiti	231,4	359,6
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	637,7	817,9
Ricavi di gestione di natura ricorrente	406,3	-
Valore della produzione tipica	36.150,4	36.347,5
Consumi di materie e servizi esterni	-20.802,3	-21.498,6
Valore aggiunto	15.348,1	14.848,9

Costo del lavoro	-10.026,8	-9.971,6
Margine operativo lordo	5.321,3	4.877,3
Ammortamenti	-2.742,7	-2.939,4
Altri stanziamenti rettificativi	-183,8	-103,6
Stanziamenti a fondi rischi ed oneri	-1.065,9	-1.020,7
Saldo proventi ed oneri diversi	627,5	814,7
Risultato operativo	1.956,4	1.628,3
Proventi ed oneri finanziari	-570,6	-393,3
Rettifiche di valore di attività finanziarie	133,8	-22,5
Risultato prima dei componenti straordinari e delle imposte	1.519,6	1.212,5
Proventi ed oneri straordinari	2.868,2	6.312,2
Risultato prima delle imposte	4.387,8	7.524,7
Imposte sul reddito dell'esercizio	-942,2	-884,2
Risultato consolidato	3.445,6	6.640,5
di cui:		
- quota IRI	3.314,3	6.141,2
- quota terzi	131,3	499,3

Il conto economico espone un utile di esercizio in aumento rispetto al 1998 determinato prevalentemente dall'incremento dei proventi straordinari essendo risultato in diminuzione l'utile operativo.

Il valore della produzione tipica è rimasto sostanzialmente invariato (+0,5%) ed è la risultanza dei maggiori volumi di produzione di alcuni comparti (Finmeccanica, RAI, Autostrade, ecc.) rispetto alle variazioni negative ed in particolare a quella della Fincantieri, riconducibile a problematiche produttive e di processo ed in parte a ricavi non ricorrenti ricompresi nel valore del 1998 e relativi alle vicende della commessa con l'Iraq.

La flessione (-3,3%) del valore aggiunto – per effetto della lievitazione dei costi su cui ha inciso significativamente l'Alitalia per le problematiche economiche internazionali e gestionali – ha determinato la diminuzione del margine operativo lordo che appare contenuta in ragione della, seppur minima, riduzione del costo del lavoro sia nei valori assoluti (-55,2 mld.) che nell'incidenza sulla produzione tipica (1998: 0,28; 1999: 0,27).

All'utile di esercizio – che presenta una diminuzione del 16,8% per le suddette difficoltà operative – si perviene anche per la diminuzione degli altri costi (ammortamenti, stanziamenti rettificativi e fondo rischi, saldo proventi/oneri) passati da 3.364,9 mld. a 3.249,0 mld. rimasti sostanzialmente invariati rispetto al valore della produzione (1998: 0,093; 1999: 0,089).

I saldi della gestione finanziaria – che evidenziano una minor prevalenza degli oneri sui proventi per effetto della riduzione dei tassi e dell'indebitamento medio, conseguente al progressivo miglioramento della gestione economica e finanziaria – determinano una minor incidenza sul risultato economico: gli oneri finanziari sul reddito operativo sono passati dallo 0,29 del 1998 allo 0,24 del 1999.

Con il saldo della gestione straordinaria – che espone un aumento di 3.444 mld. riconducibili essenzialmente alle plusvalenze realizzate dall'IRI – determinano il risultato relativo ai costi sostenuti per l'attuazione ed il finanziamento della produzione.

Dal seguente prospetto si rilevano le componenti disaggregate che hanno portato alla redazione ed ai risultati del conto economico consolidato.

1998	Valore produzione tipica	Valore aggiunto	Margine operativo lordo	Risultato operativo	Proventi/oneri finanziari	Utile lordo	Utile netto
Finmeccanica	11.684	4.497	717	302	-545	-471	-485
Alitalia	9.087	3.157	1.212	605	-66	538	408
Rai	4.930	2.963	1.318	385	-3	371	140
Fincantieri	4.277	518	-162	-212	-37	-250	-299
Autostrade	3.715	2.880	1.988	1.135	-266	847	482
Aeroporti di Roma	1.098	720	291	198	20	225	116
Finmare	248	108	25	-9	5	-4	-73
Tirrenia	848	472	161	60	-12	48	7
Fintecna	411	1	-64	-119	38	-71	-75
Sofinpar	134	42	-26	-77	-5	-73	-23
Altre e consolidamenti	-282						-187
Totale aziende industriali e di servizi	36.150						11
IRI							3.158
Cofiri							8
Consolidamenti e rettifiche							268
Risultato di esercizio complessivo							3.445

1999	Valore produzione tipica	Valore aggiunto	Margine operativo lordo	Risultato operativo	Proventi/oneri finanziari	Utile lordo	Utile netto
Finmeccanica	12.023	4.696	1.122	605	-306	499	128
Alitalia	9.431	2.489	336	-204	33	-173	12
Rai	5.250	3.150	1.475	371	-7	366	110

Fincantieri	3.442	457	-218	-262	-117	-382	-458
Autostrade	3.992	2.895	1.976	1.242	-173	1.056	581
Aeroporti di Roma	1.151	713	301	179	-17	165	81
Tirrenia	995	514	149	-6	19	15	16
Fintecna	180	-109	-143	10	13	14	194
Sofinpar	98	7	-34	-8	7	-1	-4
Altre e consolidamenti	-214						-386
Totale aziende industriali e di servizi	36.348						274
IRI							7.226
Aeroporti Roma Holding							586
Cofiri							234
Consolidamenti e rettifiche							-1.680
Risultato di esercizio complessivo							6.640

Il risultato totale del Gruppo é riconducibile al risultato dell'IRI, che presenta un incremento di 4.068 mld., anche se si rileva un ulteriore miglioramento dell'utile netto delle aziende industriali (+263 mld.), riferibile essenzialmente alla Finmeccanica – che passa dal deficit di 485 mld. del 1998 all'utile di 128 del 1999 – alla Fintecna, che presenta un utile di 194 mld. nel 1999 a fronte del disavanzo di 75 mld. del 1998, e ad Autostrade (+20,5%).

Incidono negativamente i risultati di Fincantieri – che registra un appesantimento del deficit sia della gestione tipica (-56 mld.) che dell'utile netto (-159 mld.) – e di Alitalia che evidenzia un decremento di 809 mld. della gestione tipica e di 396 mld. dell'utile operativo, al cui risultato, rimasto positivo, ha contribuito il saldo delle partite straordinarie.

L'incidenza dei consumi e del costo del lavoro è ricavabile dal seguente prospetto in cui gli indici – che indicano la parte del prodotto che residua dopo la copertura dei costi esterni e dei costi interni – possono essere anche confrontati con gli indici del conto economico consolidato per verificarne lo scostamento.

	<u>Valore aggiunto</u>		<u>Margine operativo lordo</u>	
	Valore della produzione		Valore aggiunto	
	1998	1999	1998	1999
Finmeccanica	0,38	0,39	0,16	0,24
Alitalia	0,35	0,26	0,39	0,13
Rai	0,60	0,60	0,45	0,47
Fincantieri	0,12	0,13	Neg.	Neg.
Autostrade	0,77	0,73	0,69	0,68

Finmare	0,43	-	0,23	-
Tirrenia	0,55	0,51	0,34	0,29
Fintecna	0,01	Neg.	Neg.	Neg.
Sofinpar	0,31	0,07	Neg.	Neg.
Bilancio consolidato	0,42	0,41	0,34	0,33

4.2.2 - Stato patrimoniale consolidato

(in miliardi di lire)

	1998		1999	
<u>Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti</u>				
Immobilizzazioni				
- Immobilizzazioni immateriale	2.881,5		3.239,1	
- Immobilizzazioni materiali	23.049,8		23.311,5	
- Immobilizzazioni finanziarie	10.662,8		9.384,1	
		36.594,1		35.934,7
Attivo circolante				
- Rimanenze	41.324,6		32.010,7	
- Crediti	27.333,4		23.501,5	
- Attività finanziarie che non costituiscono immobilizz.	1.263,0		1.784,3	
- Disponibilità liquide	2.092,8		6.582,0	
		72.013,8		63.878,5
Ratei e risconti		930,2		791,5
Totale attivo		109.538,1		100.604,7
Patrimonio netto				
Quota dell'IRI				
- Capitale sociale	6.369,8		6.369,8	
- Riserve e risultati portati a nuovo	3.797,3		1.982,7	
- Utile dell'esercizio	3.314,2		6.141,2	
		13.481,3		14.493,7
Quota di terzi				
- Capitale, riserve e risultati portati a nuovo	4.425,9		7.319,0	
- Utile o perdita dell'esercizio	131,4		499,3	
		4.557,3		7.818,3
Totale patrimonio netto		18.038,6		22.311,9
Apporti ai sensi delle LL. 181/89 e 204/95		191,3		-
Fondi per rischi ed oneri		8.800,4		9.145,0

Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato	3.785,8	3.657,5
Debiti	77.448,2	63.842,1
Ratei e risconti	1.273,8	1.648,1
Totale passivo	109.538,1	100.604,7

Il Patrimonio netto presenta un incremento complessivo di 4.273,3 mld. evidenziando una variazione di 1.012,4 mld. (+7,5%) della quota IRI - determinata, oltre che dall'assegnazione di circa 3.000 mld. di assegnazione dividendo e di 2.107 mld. di riserva straordinaria, dall'utile di esercizio - e di 3.261 mld. (+71,5%) della quota di terzi a seguito dell'Offerta Globale sul 52,4% dei titoli Autostrade e dell'ingresso del Tesoro in Finmeccanica conseguente alla fusione con MEI.

Dai dati esposti si rileva una flessione dell'attivo pari a 8.933,4 mld. (-8,2%) per la diminuzione sia delle immobilizzazioni sia dell'attivo circolante.

La variazione delle immobilizzazioni immateriali si riferisce prevalentemente ai costi sostenuti dai Gruppi Finmeccanica e Alitalia in relazione ad imposte di registro sostenute per operazioni di aumento del capitale e dalla Finmeccanica relativamente all'acquisizione del ramo d'azienda "Apparati e sottosistemi spaziali" avvenuto nel 1998.

Le immobilizzazioni materiali presentano una variazione di +261,7 mld., derivante da nuovi investimenti per 2.623 mld. a cui fanno riscontro diminuzioni per 1.864 mld. per quote di ammortamento a carico dell'esercizio e per 507 mld. per vendite.

Dalla seguente tabella si rilevano gli investimenti interessanti i singoli gruppi e le rispettive variazioni.

(in miliardi di lire)

	1998	1999
Finmeccanica	256	273
Fintecna/Sofinpar	47	16
Autostrade	435	717
Tirrenia	323	153
Fincantieri	93	69
Alitalia	638	799
Rai	359	326

Aeroporti di Roma	160	137
Altre e consolidamenti	63	133
	2.374	2.623

Le variazioni più consistenti interessano gli impegni di Autostrade e Alitalia che hanno riguardato, per il primo gruppo, i lavori di potenziamento della rete autostradale e, per il secondo, acquisizioni e opzioni di veicoli nel quadro del programma di rinnovo della flotta.

Le immobilizzazioni finanziarie evidenziano un decremento di 1.278,7 mld. (-12%) derivante dal risultato positivo (+ 275 mld.) della movimentazione delle partecipazioni in portafoglio IRI – conseguente alla fusione della MEI in Finmeccanica e connessa all’acquisizione, per effetto dell’incorporazione della Microelettronica Italiana MEI, del 50% della partecipazione ST Microelectronics Holding N.V., valutata a patrimonio netto dalla Finmeccanica – e dalla riduzione dei crediti per 1.415 mld., di cui 358 mld. verso controllanti e riferibili alle rate dell’esercizio dovute dal Tesoro in conto apporti patrimoniali a IRI.

L’attivo circolante risulta complessivamente in flessione (-8.135,3 mld.) per effetto del decremento delle rimanenze (-9.313,9 mld.), che scontano la riduzione dei lavori in corso su ordinazione (-9.498 mld.) – che rappresentano l’83,2% del totale e riferibili per il 62,6% a Finmeccanica – e dei crediti (-3.832 mld.), attribuibili agli incassi EFIM e EBPA, e all’aumento delle attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni (+487 mld.) in cui figurano titoli di Stato e quote azionarie residue da cedere alle condizioni stabilite negli accordi Fintecna, Fincantieri e Autostrade.

Le disponibilità liquide – incrementate di 4.489 mld. – sono costituite da giacenze transitorie su conti correnti bancari italiani (3.719 mld. IRI) ed esteri.

Tra le passività figurano i fondi rischi ed oneri, per i quali si evidenzia una variazione complessiva di +344,6 determinata principalmente dal fondo consolidamento oneri e rischi futuri (-1.718 mld.) – che risulta decrementato dagli oneri (681 mld. sulla consistenza iniziale di 1.027 mld.) di definizione del contenzioso con la liquidazione EFIM e dalla liberazione del fondo (1.037 mld.) iscritto nel 1994 nell’ambito dei riassetto Iritecna e riferito ad Autostrade in relazione all’intervenuta formalizzazione della proroga della concessione – dagli accantonamenti per oneri e rischi diversi (+1.801 mld.) – relativi a Finmeccanica e costituiti da stanziamenti a fronte di oneri per la corretta esecuzione di impegni contrattuali – e dal fondo contributi in conto capitale che figura tra i risconti e riferito a Finmeccanica.

In flessione i debiti (-13.606 mld.) per effetto della riduzione dell'esposizione finanziaria della Finmeccanica – in relazione agli effetti dell'incorporazione MEI – e dell'IRI, in relazione agli effetti del programma di privatizzazioni e riferibile principalmente ad Autostrade.

4.2.3 - Rendiconto finanziario consolidato

(in miliardi di lire)

		1998		1999	
a	Disponibilità finanziarie nette a breve iniziali		5.034,2		1.106,9
	Variazione area di consolidamento		-438,7		300
			4.595,5		1.406,9
b	Flusso monetario da attività di esercizio				
	Utile dell'esercizio	3.445,5		6.640,5	
	Ammortamenti	2.742,7		2.940,2	
	Plus o Minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	-4.165,1		-7.294,5	
	Rivalutazioni o svalutazioni di immobilizzazioni	-198,5		-1.698,1	
	Variazione del capitale d'esercizio *	2.447,6		2.360,2	
	Variazione del Fondo TFR	-75,3		-128,3	
c	Flusso monetario da attività di investimento in immobilizzazioni		4.196,9		2.820,0
	Investimenti in immobilizzazioni				
	- immateriali	-1.960,4		-1.279,4	
	- materiali	-2.374,4		-2.622,5	
	- finanziarie	-1.499,2		-1.738,4	
	Prezzo di realizzo o valore di rimborso di immobilizz.*	9.204,0		13.404,0	
d	Flusso monetario da attività di finanziamento		3.370,0		7.763,7
	Nuovi finanziamenti	1.911,3		2.550,0	
	Apporti dallo Stato	164,0		358,0	
	Conferimenti dei soci	2.115,9			
	Contributi in c/ capitale	377,6		277,0	
	Rimborsi di finanziamenti	-		-4.074,8	
	Altre variazioni gruppo Finmeccanica **	11.232,4		887,0	
		-1.649,1			
			-8.312,7		-2,0
e	Distribuzione di utili		-2.742,8		-5.214,0
f	Flusso monetario del periodo (b+c+d+e)		-3.488,6		5.367,8
g	Disponibilità finanziarie nette a breve finali (a+f)		1.106,9		6.774,7

* incluso effetto variazione area di consolidamento

** incluso effetto apporto MEI

L'attività relativa alle immobilizzazioni ha generato un flusso netto di 7.763,7 mld.. I disinvestimenti, riconducibili per circa il 60% all'Offerta Globale su titoli Autostrade, hanno consentito realizzazioni per 13.404 mld. di cui 5.641 mld. sono stati impiegati in immobilizzazioni destinati per il 46,5% ad investimenti per impianti nel settore autostradale e del trasporto aereo.

Il flusso monetario di attività di finanziamento evidenzia una riduzione dell'indebitamento a medio-lungo termine concentrata nel gruppo Finmeccanica.

A seguito delle suddette operazioni e della distribuzione degli utili, l'esercizio ha registrato un incremento consistente delle disponibilità nette (+5.668 mld.).

4.2.4 - Andamento finanziario

Dall'esame dello Stato patrimoniale riclassificato si rileva il decremento del fabbisogno netto di capitale del gruppo pari al 4,9%.

(in miliardi di lire)

	1998		1999	
Immobilizzazioni nette		35.200,8		35.114,8
Capitale d'esercizio		-1.144,2		-2.669,5
Capitale investito		34.056,6		32.445,3
Fondo trattamento fine rapporto		3.785,8		3.657,5
Fabbisogno netto di capitale		30.270,8		28.787,8
Capitale proprio		18.038,6		22.311,9
Indebitamento finanziario netto				
Debiti a m/l termine	14.517,0		14.070,4	
Crediti per apporti patrimoniali dallo Stato quote residue	-1.178,0		-819,9	
Indebitamento finanziario netto a breve				
- debiti finanziari a breve	11.753,7		7.440,4	
- disponibilità e crediti finanziari a breve	-		-	
	12.860,6		14.215,0	
	-1.106,9		-6.774,6	
		12.232,2		6.475,9
		30.270,8		28.787,8

Alla sua copertura provvedono i mezzi propri per il 77,5% (59,6% nel 1998) e l'indebitamento finanziario netto per il 22,5% (40,4% nel 1998).

Nell'esercizio in esame l'indebitamento finanziario netto si è ridotto di 5.756,3 mld. determinato dalla diminuzione dei debiti sia di quelli a medio-lungo termine (-446,6 mld. = -3,1%) – per i quali vi è stato un minor apporto dello Stato (-358,1 mld. = -30,4%) – che di quelli a breve (-4.313,3 mld = -36,7%) e dall'incremento dei crediti a breve e disponibilità (+1.354,4 mld. = +10,5%).

Dai seguenti prospetti – in cui sono esposte le quote di indebitamento disaggregate dell'IRI, delle controllate totalitarie (il cui importo totale ammonta a 13.727 mld. nel 1998 e 12.068 mld. nel 1999), dei gruppi operanti nel settore dei servizi esercitati in regime di concessione (4.003 mld. nel 1998 e 3.722 mld. nel 1999) e del gruppo Finmeccanica (8.541 mld. nel 1998 e 5.720 mld. nel 1999), al lordo dei crediti per apporti patrimoniali dello Stato, delle disponibilità e dei crediti a breve – si rileva il miglioramento dell'esposizione debitoria di Finmeccanica (-33%) e di Cofiri (-14,3%).

(in miliardi di lire)

1998	Medio-lungo termine				Breve termine			Totale debiti
	Prestiti obbligaz.	Banche	Fornitori	Totale	Banche e istituti finanz.	Altri	Totale	
IRI	38	1.359		1.397	554	564	1.118	2.515
Fintecna/Sofinpar		22	63	85	150	82	232	317
Fincantieri		203		203	40	46	86	289
Finmare		128		128	299		299	427
Tirrenia		456		456	320		320	776
RAI		52		52	7		7	59
Cofiri		3.483	35	3.518	5.826		5.826	9.344
Finmeccanica	1.029	4.170	158	5.357	1.926	1.258	3.184	8.541
Autostrade	1.539	822		2.361	580	89	669	3.030
Alitalia		917	5	922	5	7	12	934
Aeroporti di Roma		38		38	1		1	39
Totale	2.606	11.650	261	14.517	9.708	2.046	11.754	26.271

(in miliardi di lire)

1999	Medio-lungo termine				Breve termine			Totale debiti
	Prestiti obbligaz.	Banche	Fornitori	Totale	Banche e istituti finanz.	Altri	Totale	
IRI	15	881		896	19	1.661	1.680	2.576

Fintecna/Sofinpar		14	63	77	91	80	171	248
Fincantieri		203		203	29	24	53	256
Tirrenia		659		659	284		284	943
RAI		36		36	2		2	38
Cofiri		5.431		5.431	2.553	23	2.576	8.007
Finmeccanica	1.655	2.250	99	4.004	1.281	435	1.716	5.720
Autostrade	1.214	571	6	1.791	853	90	943	2.734
Alitalia		806		806		8	8	814
Aeroporti di Roma		167		167	7		7	174
Totale	2.884	11.018	168	14.070	5.119	2.321	7.440	21.510

4.3 - Personale e costo del lavoro

Costo del lavoro nelle Società del Gruppo IRI

(in miliardi di lire)

	1998		1999	
	Retribuzione		7.204	
Oneri obbligatori	2.145		2.056	
Oneri volontari	138		334	
Totale oneri		2.283		2.390
Totale spese da lavoro subordinato e relativi oneri		9.487		9.455
Accantonamento		571		534
Costo del lavoro		10.058		9.989

Il prospetto concerne la destinazione delle risorse per il personale evidenziando il dato disaggregato di costo.

Il costo totale è diminuito di 69 mld. rispetto all'esercizio precedente riconducibile, a seguito della cessione di aziende, alle minori unità occupate, il cui dato disaggregato per azienda è evidenziato nel seguente prospetto.

	1998	1999
Alitalia	19.683	20.770
Autostrade	10.388	10.158

Fincantieri	9.445	9.693
Finmare + Tirrenia	4.777	4.381
Finmeccanica	47.776	43.688
Fintecna	763	313
Rai	13.257	13.546
Altre finanziarie	6.562	6.421
Totale	112.651	108.970

Le variazioni più consistenti hanno riguardato: Finmeccanica – per la quale la contrazione dell’organico si è realizzata sia per la cessione di aziende, con organici pari a più di 2.000 addetti, che attraverso una politica di incentivazione all’esodo – Fintecna, a seguito della cessione delle partecipazioni nella Società Ponteggi Dalmine, Ponteggi Mexico e Coinfra, e Finmare in liquidazione, per l’uscita dall’area di consolidamento.

Le assunzioni effettuate nell’anno hanno interessato 4.300 unità (4.000 nel 1998) nonché altre 1.000 a tempo indeterminato per passaggi di personale assunto con contratto di formazione lavoro.

Il ricorso alla CIG (1.350 unità nel 1999 contro le 900 nel 1998) è riconducibile a problematiche in essere in alcuni settori Finmeccanica.

Cap. 5 – Andamento delle principali Società finanziarie

5.1 – Alitalia

Strategie e strutture operative

Come si è già riferito nelle precedenti relazioni, nel 1997 si è realizzata nei risultati dell’Alitalia l’azione di un “turn around” attuata secondo le linee del piano di ristrutturazione 1996-2000, approvato nel luglio 1997 dall’Unione Europea, che ha autorizzato la connessa operazione di ricapitalizzazione dell’Alitalia per 2.750 mld..

Nel 1998 si è ridotta al 66,7% la partecipazione di IRI nel capitale della società, è stato eseguito l’aumento di capitale per 3.000 mld., che ha comportato la diluizione della quota IRI al 53% circa.

Il piano industriale 1998/2001, elaborato in ottemperanza alla L. 662/96 e completato nel 1999, non prevede sostanziali modifiche dei macro obiettivi prefissati in precedenza che prevedevano il rafforzamento della posizione dominante sul mercato italiano e il consolidamento sugli altri mercati strategici: la massimizzazione dei proventi basata sia sul rafforzamento della quota dei segmenti di traffico ed elevato yield sia sull'acquisizione di nuovi flussi di traffico di sesta libertà, il miglioramento del prodotto e della qualità del servizio e la crescita della competitività di costo per tutti i fattori di produzione.

Il conseguimento di tali obiettivi si basava in notevole misura sul disegno di rete incentrato sui due hubs di Fiumicino e Malpensa e sulla alleanza con la KLM, con cui Alitalia ha sottoscritto nel 1998 l'accordo quadro, che stabilisce principi ed obiettivi generali con validità sino al 2008; nel 1999 le due Compagnie hanno definito, con l'ausilio dei rispettivi advisors i criteri di ripartizione dei profitti dell'Alleanza. Negli accordi è contenuta la previsione che, nei cinque mesi successivi al pieno avvio dell'operatività della Joint venture (1° novembre 1999), i partner dovessero risolvere determinati aspetti fondamentali e strategici per il consolidamento della loro intesa, la cui mancata soluzione avrebbe potuto consentire ad entrambi lo scioglimento dell'alleanza.

Lo slittamento della piena operatività di Malpensa, come si è rilevato nella precedente Relazione, ha comportato conseguenze notevoli sull'andamento economico di Alitalia e sulle sue prospettive strategiche che consistevano essenzialmente nello sviluppo del **network** in una dimensione globale nell'ambito dell'alleanza con KLM.

Nell'approssimarsi della scadenza – dopo la sospensione del programma di implementazione del progetto hub di Malpensa – la KLM ha manifestato il proprio intendimento di esplorare la possibilità di individuare un'ipotesi di integrazione ulteriore tra le due società per evitare il suo recesso dall'alleanza individuando nelle modifiche apportate al Decreto Burlando (D.M. 5 luglio 1996 n. 465) – relativamente all'assetto del traffico aereo sul sistema aeroportuale milanese, al mancato accordo tra le parti sullo status fiscale e legale dell'alleanza e al mancato raggiungimento dell'intesa tra Alitalia, KLM e Northwest – le cause di scioglimento anticipato.

A fronte della posizione della KLM – mantenuta anche successivamente alla pubblicazione del Decreto Bersani del 3 marzo 2000 l'Alitalia, pur aderendo alla proposta della compagnia olandese, ha contestato sia che si fossero concretizzati i prospettati motivi di recesso sia che le trattative su un'ulteriore integrazione potessero, comunque, porsi quale alternativa al previsto obbligo delle parti di

negoziare in buona fede per individuare soluzioni atte a superare le problematiche eventualmente insorte a minare il consolidamento dell'Alleanza.

Sono state, quindi, avviate le trattative dirette verso l'identificazione di una struttura societaria che riflettesse la necessità di tutelare lo *status* di vettore comunitario e i diritti di traffico delle due compagnie derivanti dai trattati bilaterali stipulati dai due Stati, la necessità di garantire la presenza del *management* di entrambe le compagnie negli organi decisionali di detta nuova struttura, anche tenendo conto del prospettato intendimento del Governo Italiano di dismettere la propria partecipazione nella Compagnia, detenuta tramite l'IRI.

Nonostante l'impegno dell'Alitalia per accogliere le richieste negoziali concernenti l'ipotesi di integrazione allo studio, il 28 aprile 2000 la KLM ha dichiarato il recesso, richiedendo la restituzione dei 100 milioni di euro versati per l'avvio della hub di Malpensa, ed ha interrotto le trattative per l'integrazione societaria, finanziaria ed economica.

Nel mese di dicembre 2000 è stata trasferita al Ministero del Tesoro la partecipazione di controllo detenuta dall'IRI in Alitalia (53,01%).

Le difficoltà gestionali evidenziate nel 1999 e nel 2000 hanno reso necessario rinviare la fase di sviluppo per puntare al consolidamento della posizione commerciale e al risanamento economico, come si rileva dal Piano industriale 2000-2004 elaborato da Alitalia in una logica stand-alone.

Evoluzione economica e finanziaria

Nel 1998 si è conclusa la fase di riequilibrio gestionale e si è avviata quella di sviluppo ed è stata adottata la strategia comune a quella dei grandi vettori che hanno proseguito sulla strada delle "mega-alleanze" – con il duplice obiettivo di accrescerne le dimensioni attirando nuovi partner e di ampliare i contenuti per massimizzare le sinergie operative – ricorrendo, oltre che ai tradizionali interventi di ottimizzazione dei costi, a società controllate aventi caratteristiche analoghe a quelle dei vettori regionali e/o sviluppando accordi con gli stessi.

Nel 1999, però, il mercato del trasporto aereo, oltre ai riflessi per la minore crescita economica, ha dovuto fronteggiare la crisi nei Balcani.

Perdipiù, l'Alitalia ha anche risentito di un non ottimale utilizzo della flotta per il riparto transitorio del traffico fra Malpensa e Linate.

Questa situazione è stata, in parte, superata con l'entrata in vigore (20 aprile 2000) del decreto del Ministero dei Trasporti del 3 marzo 2000 che consente

a Linate di continuare ad avere alcuni collegamenti con le capitali europee e le città del Sud Italia.

Nel contesto dei suddetti eventi – che hanno inciso sull'andamento gestionale 1999 e 2000 – l'Alitalia ha comunque provveduto ad attuare misure finalizzate a contenere nel breve termine le perdite e ad avviare progetti strategici diretti a rendere più competitivo l'assetto produttivo.

In data 1° aprile 2000 la soc. Alitalia Team ha assunto la responsabilità dell'attività di volo di linee del gruppo Alitalia, ad eccezione dell'attività regionale operata da Alitalia Express e di quella "all cargo". Dal 1° luglio ha iniziato ad operare Alitalia Airport limitatamente all'assistenza di rampa per gli aeromobili del gruppo Alitalia.

Per quanto riguarda l'attività nel 1999 l'aumento della flotta media operativa e la più elevata utilizzazione degli aeromobili ha consentito la crescita della capacità passeggeri di +5,3%; il trasportato, per contro, ha registrato un incremento del 3,3%, con la conseguente riduzione di 1,3 punti del coefficiente di utilizzazione posti.

Nel 2000 il traffico passeggeri risulta aumentato del 10,6% a fronte di un aumento della capacità più contenuto (+3,6%) con un conseguente miglior utilizzo degli aeromobili.

Di seguito vengono riportati i dati economico-finanziari che sintetizzano le risultanze gestionali 1999 e 2000.

(in miliardi di lire)

Consolidato	1998	1999	2000
Valore della produzione tipica	9.087	9.431	10.575
Valore aggiunto	3.157	2.489	2.239
MOL	1.212	336	-49
Risultato operativo	605	-204	-508
Oneri/proventi finanziari	-60	33	32
Risultato ante compon. straord. e imposte	538	-173	-483
Risultato netto	408	12	-495
Capitale investito netto coperto con:	3.261	3.573	4.364
- mezzi propri	3.518	3.394	2.897
- indebitamento finanziario netto	-257	179	1.467
Autofinanziamento	873	519	73
Investimenti	638	799	1.861
Occupazione al 31.12 (n. addetti)	19.683	20.770	23.478

I risultati esposti indicano un andamento in peggioramento; nel 1999 si registra il raggiungimento di un risultato positivo per effetto delle componenti straordinarie – costituite principalmente dalle plusvalenze realizzate dalla cessione di un'ulteriore quota parte della Galileo International e dalla vendita delle azioni della soc. Equant – che hanno compensato lo sfavorevole andamento generale del trasporto aereo di linea.

Nel 2000 il Gruppo chiude con una perdita di 495 mld., risultato che non tiene conto, per motivi prudenziali, delle plusvalenze derivanti dalla vendita e retrolocazione di 20 MD80 che saranno imputate ai futuri esercizi (304 mld.).

In entrambi gli esercizi si registra un aumento del valore della produzione tipica (1999: +3,8%; 2000: +12,1%) – che ha tratto origine dagli incrementi riscontrati nelle attività di volo – su cui ha inciso negativamente il costo di materie e di servizi esterni - che sono aumentati nel 1998 del 17,1% e nel 1999 del 20,1% - riconducibili per due terzi alla maggiore capacità offerta mentre il residuo è da porre in relazione all'aumento dei prezzi e delle valute.

Anche il costo del lavoro ha registrato una crescita di 208 mld. nel 1998 e di 135 mld. nel 1999 derivante dall'aumento della forza media retribuita, dai rinnovi di contratto, dall'istituzione del premio di rendimento.

Sotto il profilo patrimoniale il gruppo presenta nel 1999 un capitale proprio inferiore al 1998 di 124 mld. – derivante principalmente dalla erogazione di dividendi – e nel 2000 inferiore al 1999 di 497 mld., quale riflesso della perdita del periodo.

La situazione finanziaria netta passa dal saldo positivo del 1998 ad un valore negativo (-179 mld.) nel 1999, determinato dall'attività di investimento, dalla distribuzione dei dividendi in parte fronteggiato dalle risorse dell'attività di esercizio; nel 2000 si rileva un ulteriore incremento dell'indebitamento (+1.288 mld. rispetto al 1999) conseguente agli investimenti effettuati, al netto delle dismissioni – ammontanti complessivamente a 2.015 mld. e relativi alla flotta per acquisti e per anticipi per nuovi ordini ed opzioni – oltre che alle risorse assorbite dalla gestione.

5.2 - Fincantieri

Strategie e strutture operative

Nel 1998 si sono evidenziate carenze nella progettazione, negli acquisti e nella gestione delle risorse della Fincantieri ed, in particolare, nel settore delle costruzioni mercantili il cui sviluppo in produzione – con impegnativi obiettivi di costo e di tempi di consegna imposti dal mercato – ha sottoposto le principali funzioni aziendali ad uno sforzo senza precedenti con ritardi nella consegna di unità particolarmente complesse. A livello di cantiere, inoltre, non sono stati raggiunti quegli obiettivi programmati di produttività sulla base dei quali erano state impostate le trattative commerciali.

L'evoluzione del mercato di riferimento – caratterizzato dalla flessione della domanda di nuove costruzioni e dal rafforzamento della leadership di Giappone e Corea – e la rilevanza di problemi gestionali hanno portato al progetto di riorganizzazione dell'Azienda – condotto con il supporto della società di consulenza McKinsey che ha altresì curato l'analisi del posizionamento competitivo di Fincantieri nei diversi business in modo da delineare le linee strategiche più coerenti con l'evoluzione del quadro di riferimento – con la costituzione di tre Direzioni, rispettivamente per le navi da crociera, da trasporto e militari; all'interno di ciascuna area sono state razionalizzate e integrate le varie funzioni ed è stato introdotto un sistema di Project Management, responsabile della gestione e del risultato della commessa. Tra le funzioni centralizzate di supporto delle Direzioni importanza fondamentale è stata data allo sviluppo delle risorse umane in quanto l'apporto del fattore lavoro in termini sia di professionalità che di rendimento è indispensabile per riconquistare adeguati margini di competitività.

Nel gennaio 1999 è stato siglato l'accordo con le OSL sul "Modello produttivo Fincantieri" per superare lo squilibrio tra attività interna ed appalti esterni, ai quali nel 1998 si è fatto ricorso in misura massiccia per fronteggiare i picchi di produzione, effetto del mancato raggiungimento dei livelli di produttività programmati. Le risposte dell'indotto, in termini di qualità costo e tempi delle forniture, si sono rivelate insufficienti. Nel quadro della politica volta alla qualificazione dell'indotto – mediante l'affidamento in appalto della attività propria del ciclo di progettazione e di produzione ad imprese, consorzi o associazioni che

dispongano di risorse o strutture adeguate del lavoro da svolgere e nei limiti di un'aliquota prefissata – la Fincantieri ha siglato un'intesa con Italinvest che ha portato alla nascita delle prime iniziative industriali.

Nel mese di luglio è stato raggiunto l'accordo sul cantiere di Palermo che ha fissato i termini del programma di risanamento e di rilancio dello stabilimento.

Nel quadro del disimpegno dal settore dieselistico è stata ceduta la quota azionaria nelle Grandi Motori Trieste alla Wärtsilä NSD Corporation, mentre permane la necessità di trovare una soluzione per la Isotta Fraschini Motori, il cui onere di gestione non può più essere sostenuto da Fincantieri.

Il nuovo management, insediatosi nel 1999, ha avviato il progetto di risanamento gestionale.

Nel corso del 2000 è stato elaborato un piano industriale di rilancio con una strategia di posizionamento competitivo incentrata sui business più profittevoli e con obiettivi di crescita nei segmenti cruise, fast-ferries e militare.

È stato, inoltre, dato avvio al processo di privatizzazione del Gruppo con la cessione della partecipazione Wärtsilä e con l'ingresso di azionisti terzi nel capitale sociale.

Nel 2000 risultano in via di superamento le criticità di processo che avevano condizionato i precedenti esercizi; in particolare, dopo le modifiche apportate ai processi produttivi e alla struttura organizzativa della capogruppo, è stata ripristinata la puntualità di consegna e sono state avviate le nuove tecniche di controllo e coordinamento.

Sono state, inoltre, attivate nuove modalità di gestione degli appalti e degli acquisti – con maggior coinvolgimento dei fornitori nel processo e definite le modifiche organizzative per la gestione differenziata di piattaforma e carico pagante nell'area mercantile – introdotte le figure professionali del Pay load engineer e del Pay load manager per migliorare il coordinamento esecutivo e ridurre i relativi rischi.

Evoluzione economica e finanziaria

Nel 1999 sono perdurate le rilevanti criticità emerse negli esercizi precedenti e riconducibili sia a problematiche di carattere strutturale sia a carenze operative che hanno determinato un risultato economico negativo.

Il 27 novembre 1999, in conformità all'indicazione del Consiglio di amministrazione dell'IRI, l'assemblea ordinaria e straordinaria della Fincantieri ha deliberato la riduzione del capitale sociale da 800 mld. a 200

mld., utilizzando l'importo di 600 mld. derivante dall'abbattimento del capitale unitamente alle riserve iscritte in bilancio, per la copertura delle perdite complessive registrate a fine 1998 (299 mld.) e nei primi 9 mesi del 1999 (458 mld.). Nell'ambito della stessa seduta, l'Assemblea ha inoltre deliberato l'aumento a pagamento del capitale sociale da 200 mld. a 800 mld., in una o più tranches, mediante emissione di nuove azioni – da porre anche a servizio di warrant, utilizzabili per la sottoscrizione di azioni per un importo fino ad un massimo di 150 mld. – da offrire in opzione agli azionisti, dando mandato al Consiglio di amministrazione di eseguire il suddetto aumento di capitale stabilendone tempi e modalità e comunque – per un importo pari a 450 mld. – entro il 30 aprile 2000.

In conformità con quanto disposto dal Consiglio, in sede assembleare il rappresentante IRI ha espresso l'intenzione della controllante di limitare il proprio intervento nell'operazione in un importo massimo di 350 mld. dichiarando, conseguentemente, la disponibilità a cedere parte dei diritti connessi con il suddetto aumento di capitale per consentire l'ingresso di investitori privati nel capitale sociale della Fincantieri.

Con riferimento all'intervento di investitori finanziari all'aumento di capitale di Fincantieri, per un importo complessivo di 113 mld. (aumentabile), l'IRI per mezzo dell'advisor finanziario si è attivato per giungere alla redazione dei patti parasociali con le istituzioni finanziarie partecipanti all'aumento di capitale Fincantieri.

Il 10 febbraio 2000 è stata redatta dai consulenti una prima versione dei patti parasociali.

L'operazione è stata completata in data 20 giugno 2000 e, in conseguenza, la quota dell'IRI nel capitale Fincantieri è pari all'83% circa.

Nel 2000 il miglioramento della gestione – seppur inserito in un contesto economico mondiale caratterizzato da eccedenze strutturali di offerta soprattutto nei segmenti low tech dove l'aggressività commerciale dei cantieri del sud est asiatico ha sostanzialmente emarginato la presenza europea – è apprezzabile essendosi ripristinato l'equilibrio economico e chiudendo con un risultato positivo.

Nel 1999 il portafoglio ordini si è confermato oltre i 10.000 mld.; sono stati stipulati contratti per circa 3.500 mld. consolidando il portafoglio ordini che si spinge fino al 2003 in taluni segmenti produttivi. Tra le acquisizioni spicca l'ordine della Carnival – per le prime due unità di una nuova serie da 82

mila tsl per la controllata Holland America Line – e quello per una quarta gemella della Grand Princess, per la P&O Princess Cruises.

Nel settore dei cruise ferry la P&O North ha ordinato due unità da 60 mila tsl, la soc. greca Minoan due unità da 30 mila tsl e la Tirrenia due unità da 35 mila tsl.

Nel settore militare è stato definito con la Marina militare il contratto di refitting di altri due sommergibili.

Nel 2000 sono stati stipulati contratti per 4.100 euro/milioni di cui 2.500 per navi da crociera, circa 500 per navi da trasporto e oltre 1.100 per navi militari. Il portafoglio ordini a fine esercizio è salito a circa 7.500 euro/milioni.

Il seguente prospetto riassume i risultati economico-finanziari 1999 e 2000 posti a raffronto con quelli dell'esercizio precedente.

(in miliardi di lire)

Consolidato	1998	1999	2000
Valore della produzione tipica	4.277	3.442	3.718
Valore aggiunto	518	457	951
MOL	-162	-218	282
Risultato operativo	-212	-262	172
Oneri/proventi finanziari	-37	-117	-48
Risultato ante comp. straord. e imposte	-250	-382	88
Risultato netto	-299	-458	21
Capitale investito netto coperto con:	1.283	799	569
- mezzi propri	652	195	682
- indebitamento finanziario netto	631	604	-113
Autofinanziamento *	-234	-387	94
Investimenti	93	69	63
Occupazione al 31.12 (n. addetti)	9.445	9.693	9.413

* Risultato netto + ammortamenti.

L'esercizio 1999 chiude con una perdita superiore a quella registrata nel precedente esercizio determinata dalla flessione del valore della produzione (-835 mld.) – attribuibile in parte a ricavi non ricorrenti ricompresi nel valore del 1998 e allo slittamento dei programmi oltre che alla incompleta saturazione della capacità presso alcuni stabilimenti – a fronte di una riduzione dei costi di materie e servizi

esterni (che presentano una riduzione di 774 mld. rispetto al 1998 mentre l'incidenza sul valore della produzione [0,87] rimane invariata) e del costo del lavoro, su cui ha inciso la minore onerosità dei contratti di formazione e lavoro.

Il MOL si attesta su un valore negativo, come pure i saldi dei proventi e oneri finanziari e di quelli straordinari.

L'esercizio 2000 presenta un utile di 21 mld. determinato dall'aumento dell'8% del valore della produzione – in virtù dell'incremento delle attività e dei ricavi della Capogruppo – e dal contenimento dei costi di materie – dovuto anche alla migliorata redditività complessiva delle commesse e al minor ricorso all'indotto – e del costo del lavoro, riconducibile alla riduzione delle forze medie e alla minore onerosità dei nuovi assunti.

Al risultato positivo ha contribuito il miglioramento dei saldi – seppur negativo – tra proventi ed oneri finanziari e tra proventi e oneri straordinari. La struttura patrimoniale mostra nel 1999 una flessione del fabbisogno netto di capitale (-484 mld.) – che ha consentito di mantenere sostanzialmente inalterato l'indebitamento finanziario nonostante la consistente decurtazione dei mezzi propri – confermata nel 2000, cui corrisponde una notevole riduzione del ricorso al sistema bancario e un incremento di mezzi propri.

5.3 - Tirrenia

Strategie e strutture operative

Nel 1998, in attuazione del piano governativo di riordino del Gruppo Finmare, si sono concretizzate la privatizzazione del comparto servizi internazionali di linea e la cessione della partecipazione di controllo della soc. Tirrenia.

Per il comparto cabotiero, in data 30 novembre 1998, è stato ceduto all'IRI il 60% del pacchetto azionario e, quindi, il controllo della Tirrenia, la quale ha assunto, secondo quanto disposto dal D.L. 7 settembre 1997, la funzione di capogruppo comprendente al 31 dicembre 1998 le quattro società regionali (Caremar, Saremar, Siremar e Toremar). In data 11 febbraio 1999 la Tirrenia ha rilevato l'intero pacchetto azionario della Adriatica S.p.A..

Nel 2000 è stato completato il riassetto societario con l'aumento di capitale della Tirrenia (da 48 mld. a 210 mld.) - sottoscritto dall'IRI e da Fintecna per le quote

di rispettiva competenza - e con l'acquisizione della quota ancora detenuta da Finmare (49%); è stato, inoltre, avviato il processo di privatizzazione della Tirrenia con la cessione del 15% della partecipazione a Mediobanca.

Alla Corte dei conti spetta il controllo sulla gestione finanziaria della Tirrenia a norma degli artt. 2, 7 e 8 della L. 21 marzo 1958 n. 259 e, a norma del citato art. 7, la Corte dei conti si pronuncia, sul risultato del controllo eseguito, con apposita relazione al Parlamento.

Pertanto, in questa sede si espongono soltanto i dati segnaletici del Gruppo con poche e limitate notazioni.

(in miliardi di lire)

Consolidato	1999	2000
Valore della produzione tipica	995	984
Valore aggiunto	514	428
MOL	149	132
Risultato operativo	-6	-27
Oneri/proventi finanziari	19	-9
Risultato ante comp. straord. e imposte	15	-36
Risultato netto	15	16
Capitale investito netto coperto con:	1.599	1.713
- mezzi propri	342	400
- indebitamento finanziario netto	1.257	1.313
Cash-flow	152	163
Investimenti	153	188
Occupazione al 31.12 (n. addetti)	3.654	3.384

Gli esercizi in esame sono stati caratterizzati dalle difficoltà - relative all'articolazione dei collegamenti e al connesso programma di investimenti - incontrate nel rendere operativi i piani quinquennali 2000/2004 a causa della procedura avviata dalla Commissione Europea per presunti aiuti di stato concessi alle società del Gruppo.

Nel giugno 2001 è stata emessa la decisione sulla capogruppo (cfr. cap. 2, par. 2.3), mentre per le altre società la definizione della controversia si ipotizza per la fine del 2001.

5.4 - Finmeccanica

Strategie e strutture operative

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

In linea con tale piano sono stati posti in essere interventi tesi al rafforzamento patrimoniale quali l'aumento del capitale per 1.967 mld., la cessione della Eltag Bailey Process Automation e di una ventina di attività minori tra partecipazioni e rami di azienda. Si è definita la struttura organizzativa del gruppo con la prevista progressiva societizzazione delle attività gestite direttamente da Finmeccanica.

Nei settori Automazione e Difesa sono state costituite le nuove società Eltag S.p.A. e Alenia Systems S.p.A..

Il 1999 è l'anno in cui sono state avviate le azioni per migliorare l'efficienza e i costi volte al miglioramento della situazione economico-finanziaria, sono stati posti in essere i processi di ristrutturazione nel settore Energia e Trasporti, è stato avviato il programma di ristrutturazione di Alenia System ed è continuato il programma di dismissione/razionalizzazione di tutte le attività del gruppo ritenute non strategiche.

È stata, inoltre, data attuazione al progetto "Capitale circolante", il cui scopo è di elevare le capacità di gestione delle commesse pluriennali limitando gli impatti dei fattori di rischio, di ridurre l'impiego di risorse e di concentrare l'attenzione sulla creazione del valore.

Nel dicembre 1999 è stata definita la fusione per incorporazione di MEI in Finmeccanica che ha apportato al Gruppo la partecipazione del 22,4% di St Microelectronics.

In occasione di tale fusione sono state introdotte modifiche allo statuto di Finmeccanica – in ottemperanza alle deliberazioni delle autorità governative, espresse con D.P.C.M. 28.9.1999 e nei decreti del Ministro del Tesoro dell'8.11.1999 – che prevedono, tra l'altro, l'introduzione di una "golden share" che attribuisce poteri

speciali all'azionista Ministero del Tesoro e limitazioni all'ammontare di quote di capitale di Finmeccanica detenibili da privati.

Sono proseguite le trattative riguardanti le alleanze strategiche e paritetiche avviate con altri operatori internazionali ed in particolare, la Joint Venture con GKN "Agusta-Westland" nel settore degli elicotteri, la Joint Venture "Alenia Marconi System" con BAE System (che nel 1999 ha rilevato GEC Marconi) nel settore dell'elettronica per la difesa, la Joint Venture Astrium nel settore dello spazio.

Nei primi mesi del 2000, come riferito più dettagliatamente nella prima parte della relazione (cap. 2, par. 2.6), è stata avviata la procedura di privatizzazione della Società, realizzata attraverso un'Offerta Globale sui mercati – articolata in un'Offerta Pubblica di Vendita in Italia ed un collocamento privato rivolto ad investitori professionali in Italia ed istituzionali all'Estero – il cui completamento ha determinato un incasso complessivo per l'IRI di circa 9.584 mld.

Nell'ambito dell'Offerta Pubblica di vendita, è stata concessa ai Coordinatori Globali dell'Offerta una opzione di sovrallocazione fino ad un massimo di n. 495 milioni di azioni – da esercitarsi al medesimo prezzo stabilito per l'Offerta Istituzionale – che, alla scadenza del termine previsto dall'underwriting agreement (5 luglio 2000), è stata esercitata solo parzialmente (n. 370 milioni di azioni) con un incasso lordo per l'IRI di 1.075 mld..

È inoltre da segnalare che, sulla base del contenuto della delibera assembleare che ha approvato il bilancio per l'esercizio 1999, l'IRI ha trasferito al Ministero del Tesoro n. 301.333.530 azioni Finmeccanica, quale quota parte (875 mld.) del dividendo a valere sugli utili realizzati dall'IRI nel corso dell'esercizio 1999 (7.226 mld.).

Alla luce di quanto sopra e tenuto conto delle residue azioni inizialmente vincolate all'opzione greenshoe (n. 125 milioni), dei titoli sottostanti ai warrant non esercitati (n. 0,7 milioni) e delle azioni destinate alle assegnazioni gratuite (n. 290,1 milioni di bonus share, di cui n. 8,6 milioni già tornate in libera disponibilità), l'IRI al 31 dicembre 2000 deteneva complessive n. 415,8 milioni di azioni Finmeccanica (corrispondenti al 4,95% del capitale della società), delle quali 134,3 milioni in libera disponibilità.

Evoluzione economica e finanziaria

Nella seguente tabella vengono riportati i dati economico-finanziari che sintetizzano le risultanze gestionali 1999. Per ogni utile comparazione si espongono anche i dati relativi all'esercizio precedente.

(in miliardi di lire)

Consolidato	1998	1999
Valore della produzione tipica	11.684	12.023
Valore aggiunto	4.497	4.696
MOL	717	1.122
Risultato operativo	302	605
Oneri/proventi finanziari	-545	-306
Risultato ante comp. straordin. e imposte	-471	499
Risultato netto	-485	128
Capitale investito netto coperto con:	6.433	6.372
- mezzi propri	3.109	5.353
- indebitamento finanziario netto	3.324	1.019
Autofinanziamento *	70	680
Investimenti	256	273
Occupazione al 31.12 (n. addetti)	47.776	43.688

* Risultato netto + ammortamenti.

L'esercizio si chiude con un utile di 128 mld., in netto miglioramento rispetto al precedente esercizio.

Al raggiungimento di tale risultato hanno contribuito l'incremento del valore della produzione tipica (+2,9%), il contenimento dei costi operativi – la cui incidenza sul valore della produzione rimane invariata (0,61) – e la contrazione dei costi per il personale, che presentano un decremento del 5,4%, per effetto della riduzione dell'organico, legata all'uscita dall'area di consolidamento di società e alla riduzione del personale per turnover pur in presenza di un aumento del costo medio annuo legato, in Italia, (+2,2%) al rinnovo del contratto e, all'estero, (+20,7%) al diverso mix delle aziende del gruppo.

Il miglioramento della gestione è evidenziato dal risultato operativo – raddoppiato rispetto all'esercizio precedente – dal minor indebitamento – riscontrabile dal miglioramento del saldo, seppur ancora di segno negativo, tra proventi e oneri finanziari (1998: 382,5 mld.; 1999: 171,1 mld.) e dalle rettifiche di valore di attività finanziarie, in cui figurano i risultati delle partecipazioni valutate ad equity che

ricomprendono quello della St Microelectronics N.V.; il saldo negativo delle componenti straordinarie è determinato dai maggiori oneri – in cui sono ricompresi gli accantonamenti per rischi riguardanti situazioni problematiche implicanti passività quantificabili – rispetto ai proventi che ricomprendono gli importi derivanti dall'operazione MEI.

Dal seguente prospetto – in cui figurano l'andamento operativo per area di attività e i risultati gestionali – si rileva il miglioramento dei risultati positivi di tutti i settori del gruppo ad eccezione dell'energia per la quale, comunque, si riscontra una riduzione del deficit.

(in miliardi di lire)

	Aeronautica		Spazio		Elicotteri		Difesa		Energia		Trasporti		Information Technology	
	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999
Ricavi	2.160	2.189	1.029	1.012	1.179	1.540	2.327	2.477	1.949	1.658	2.206	1.832	711	818
Ordini	4.958	3.826	770	884	1.054	2.052	3.789	2.999	2.235	2.133	1.960	1.048	776	816
Portafoglio ordini	5.026	6.707	1.269	1.162	3.604	4.464	6.180	7.691	2.860	2.998	5.324	4.628	99	211
Risultato operativo	270	306	101	115	137	151	104	135	-202	-88	64	62	43	81

Nel settore aeronautico i ricavi mostrano un lieve recupero (+29 mld.), cui hanno contribuito programmi per Boeing, l'EFA e le produzioni ATR; il risultato operativo segna un incremento di 36 mld., pari a +13%, in conseguenza, oltre che del maggior apporto di programmi più redditivi, delle azioni per rendere più efficiente il ciclo produttivo e per il contenimento dei costi generali.

Nel 1999 sono stati acquisiti ordini per 3.826 mld. tra i quali si segnalano quelli relativi al programma Eurofighter e quelli sui programmi B767 e B777 che hanno incrementato il portafoglio ordini che a fine 1999, al netto dei lavori in corso, ammonta a 6.707 mld..

Nel settore spazio il risultato operativo si è incrementato del 13,9% pur registrandosi una flessione dei ricavi dell'1,7% per effetto sia della più elevata redditività di alcuni contratti in lavorazione sia per le azioni di efficientamento sul processo produttivo.

Nel 1999 sono stati acquisiti nuovi ordini per 884 mld. tra i quali si segnalano i contratti relativi alla realizzazione della Stazione Spaziale Internazionale, l'atto aggiuntivo Sicral con l'Amministrazione della Difesa avente ad oggetto varianti industriali di primo contratto e l'ordine per una seconda carrozza nonché l'acquisizione

del Programma Radarsat-2 che riguarda la fornitura della piattaforma di un satellite per telerilevamento destinato all'Agenzia Spaziale Canadese.

Nel settore Elicotteri i risultati sono stati ampiamente positivi evidenziando un aumento dei ricavi di 361 mld. – da attribuire sia all'incremento dei volumi dell'A109 Power sia all'avanzamento secondo programma dei contratti di fornitura di EH-101 alla Royal Air Force, alla Royal Navy, alla Marina Militare Italiana e al Governo canadese – e di 14 mld. del risultato operativo, che riflette l'incremento dei volumi produttivi e il miglioramento dell'efficienza produttiva.

Nel 1999 sono stati acquisiti ordini per 2.052 mld. (nel 1998: 1.054 mld.) tra i quali si segnalano 60 unità di A109 Power e 13 elicotteri AB 412. Il portafoglio ordini, al netto dei lavori in corso, passa dai 3.604 mld. del 1998 ai 4.464 mld. del 1999.

Nel settore della Difesa risultano in aumento i ricavi (+6,4%) ed anche il risultato operativo è in crescita (+29,8%) dopo l'ammortamento del goodwill relativo ad Alenia Marconi System, pur avendo in parte risentito delle azioni effettuate per il processo di ristrutturazione e di riorganizzazione aziendale in AMS.

Risultano acquisiti nuovi ordini per 2.999 mld., tra i quali si segnalano quelli relativi alla produzione per gli equipaggiamenti dell'EFA, al sistema di controllo del traffico marittimo VTMS, al sistema di difesa aerea nazionale del Sultanato di Oman, all'ordine aggiuntivo per il Carro Ariete, ai siluri leggeri MU-90 per la Danimarca, nonché quello relativo allo sviluppo ed industrializzazione dei sistemi missilistici FSAF e PAAMS.

La consistenza del portafoglio ordini 7.691 mld. (6.180 mld. nel 1998) supporta la previsione di crescita dei volumi produttivi nei prossimi esercizi nei quali entreranno a regime le attività produttive di importanti programmi internazionali.

Nel settore Energia si registra la riduzione della perdita del risultato operativo (1998: -202 mld.; 1999:-88 mld.) da ricondurre al proseguimento delle azioni tendenti a contenere i costi di trasformazione e di struttura insieme al continuo monitoraggio delle commesse in essere.

Nel 1999 sono stati acquisiti ordini per 2.133 mld. (i dati non sono confrontabili con il 1998 per il diverso perimetro di riferimento) tra i quali si segnalano forniture di impianti turbogas in Iran e in Algeria, di un turbogruppo in Arabia Saudita, di 3 turbine a gas in Dubai, nonché la riabilitazione di alcuni gruppi della centrale termoelettrica in Iraq ecc.

Nel settore trasporti si registra una flessione dei ricavi (-374 mld.) attribuibile al diverso perimetro di consolidamento del settore, che non comprende Breda Menarinibus e Avis, nonché ai minori volumi di attività per FS non compensato da nuovi ordini (1.048 mld. nel 1999; 1.960 mld. nel 1998).

Nel 1999 risultano acquisiti nuovi ordini tra i quali si segnalano 32 treni TAF per le Ferrovie dello Stato e le Ferrovie Nord Milano, 11 veicoli per la Metropolitana di Milano, le varianti per il progetto Alta velocità, gli impianti di segnalamento per il nodo di Napoli, per la tratta Cosenza-Catanzaro e per l'Alta velocità.

Nel settore Information Technology si registra un incremento dei ricavi (+15%) – per effetto dell'aumento dei volumi sia nelle attività di automazione e meccanizzazione indirizzate al mercato postale sia in quelle informatiche – e del risultato operativo (+88,3%) che pur sconta i costi pre-operativi dei servizi di comunicazione satellitare per 12 mld..

Il portafoglio ordini presenta ordini pari a 816 mld. (+5% rispetto al 1998).

Tra gli ordini figurano quelli relativi al servizio postale sia in Italia – dove sta confermando e rafforzando il ruolo di fornitore di riferimento delle Poste Italiane S.p.A. – sia all'estero.

5.5 - Fintecna

Strategie e strutture operative

Nell'ambito del progetto di riassetto organizzativo dell'attività liquidatoria facente capo all'IRI S.p.A. alla Fintecna è stato attribuito il ruolo finalizzato alla gestione, coordinamento e controllo delle attività relative a società di liquidazione, nonché di attività residuali connesse alle società del Gruppo IRI interessate da processi di ristrutturazione e/o privatizzazione.

In attuazione di tale progetto Fintecna, dopo aver acquisito in data 9 aprile 1999 dall'IRI S.p.A. Iritecna S.p.A. in liquidazione (100%), Finsider in liquidazione (99,82%), IFAP-IRI S.C.p.A. in liquidazione (100%) e ISAI S.p.A. in liquidazione (41,3%), ha completato il processo di accentramento con l'acquisizione sempre dall'IRI delle partecipazioni dallo stesso detenute in Finmare S.p.A. in liquidazione, Multi Media Pubblicità S.p.A. in liquidazione e Sofinpar S.p.A..

Sono state completate le privatizzazioni, le cui procedure erano iniziate nel 1998, della soc. Italiana per Condotte d'acqua S.p.A., della Italupa S.p.A., della Sovingest S.p.A., della Ponteggi Dalmine.

Nel 2000 sono state avviate e concluse le operazioni di fusione per incorporazione di Iritecna S.p.A. in liquidazione, Italstrade Lavori Europa S.p.A., Coinfra S.p.A. per le infrastrutture, Italianità S.p.A. in liquidazione e Sofinpar S.p.A..

Sono state, inoltre, completate le privatizzazioni di alcune società incorporate quali la Tono S.p.A., la SVEI S.p.A., la Almare S.p.A., la Italsocotec S.p.A..

Evoluzione economica e finanziaria

Nella seguente tabella vengono riportati i dati economico-finanziari che sintetizzano le risultante gestionali degli esercizi 1999 e 2000.

I dati economici esposti si riferiscono allo schema riclassificato adottato dalla Fintecna nel bilancio 2000 più aderente ai contenuti dell'attività svolta. Per omogeneità con il bilancio 2000 i dati relativi al 1999 sono stati parzialmente riclassificati.

(in miliardi di lire)

Consolidato	1999	2000
Totale ricavi e proventi	180	318
Risultato della gestione	39	7
Risultato ante imposte	196	322
Risultato netto	194	320
Capitale investito netto coperto con:	960	-1.478
- mezzi propri	535	907
- indebitamento finanziario netto	425	-2.385
Autofinanziamento *	206	328
Investimenti materiali	15	9
Occupazione al 31.12 (n. addetti) **	313	1.525

* Risultato netto + ammortamenti e altre svalutazioni delle immobilizzazioni.

** Nel 2000 è compresa anche l'occupazione delle società non in lista.

In relazione all'andamento economico finanziario i valori del Gruppo – che risentono in misura rilevante degli effetti determinati dalla variazione del perimetro di consolidamento, connessa alle operazioni di cessione delle partecipate, all'inserimento in lista di nuove aziende e alla fusione per incorporazione di società già in liquidazione – non consentono un significativo confronto tra i due esercizi.

Nel 1999 si rilevano ricavi e proventi per 180 mld. – riferiti principalmente ai ricavi definitivi delle opere collaudate nell'anno e alla transazione con le Poste Italiane S.p.A. – ed un utile consolidato di 194 mld. sul quale incidono sia gli accantonamenti per fronteggiare i possibili oneri derivanti da partecipazioni cedute o in corso di cessione che le plusvalenze derivanti dalla cessione di Aeroporti di Roma Holding S.p.A. e soc. Italiana Condotte d'Acqua S.p.A..

Il capitale investito è di 960 mld. coperto per il 56% dai mezzi propri e per il restante 44% dall'indebitamento netto.

Per quanto riguarda l'andamento delle principali società operative che costituiscono il bilancio consolidato Coinfra – la cui attività, dopo la conclusione della commessa del Ponte sullo Storebaelt in Danimarca, è ricondotta al corretto adempimento dei residui obblighi contrattuali nei confronti del committente danese – ha chiuso l'esercizio in sostanziale pareggio.

La Società Veneta – che nel corso dell'anno ha completato le opere di prima fase del collegamento stradale Schio-Valdagno con l'apertura al traffico dell'infrastruttura – ha chiuso l'esercizio con una perdita di 4,5 mld..

Nel 2000 si rilevano ricavi e proventi per 318 mld. nonché un utile consolidato di 320 mld. sul quale incidono sia le plusvalenze sulla vendita di partecipazioni riferibili principalmente alle privatizzazioni di Aeroporti di Roma e di Autostrade che gli accantonamenti per oneri e rischi futuri.

Il capitale investito è di segno negativo attesi gli stanziamenti esistenti a fronte di oneri e rischi derivanti da contenziosi in atto e da crediti di dubbio realizzo.

5.6 - Autostrade

Strategie e strutture operative

Il 1999 è stato caratterizzato dal raggiungimento di importanti obiettivi quali la conclusione del processo di privatizzazione – perfezionato il 9 marzo 2000 con il trasferimento del 30% della partecipazione agli azionisti del nucleo stabile, successivamente all'autorizzazione da parte dell'Antitrust dell'operazione di concentrazione tra Edizione Holding ed Autostrade – e delle vicende legate alla nuova convenzione, sia per la capogruppo che per le altre concessionarie autostradali in cui vengono definiti per le concessionarie obblighi e facoltà che mirano a tutelare l'interesse pubblico – con un servizio autostradale con elevati standard di qualità - e a garantire alle aziende sia adeguati livelli di redditività sia la possibilità di espansione delle aree di attività secondo le logiche di mercato.

Il processo di privatizzazione della Società è stato portato a compimento secondo il programma stabilito dall'azionista IRI: il 22 giugno 1999 è stato pubblicato il bando di invito a manifestare interesse ai fini della costituzione del nucleo stabile di azionisti; successivamente è stata curata la predisposizione dell'Information Memorandum – con gli Advisor Banca IMI e Schroder – che è stato messo a disposizione dei candidati alla costituzione del nucleo stabile; è stata poi preparata la presentazione agli analisti ed è stata predisposta la data room a beneficio dei due gruppi di candidati alla costituzione del nucleo stabile degli azionisti. Nel mese di ottobre si sono svolte la Analyst Presentation e la Management Due Diligence a beneficio del nucleo stabile; l'IRI ha reso noto l'esito del processo di selezione individuando nella cordata coordinata da Edizione Holding il gruppo detentore del 30% del capitale di Autostrade. A fine novembre è partita l'Offerta Pubblica di Vendita del 50% circa del capitale di Autostrade ed è contestualmente iniziato il road show, che ha portato la delegazione della Società ad incontrare circa 120 investitori in cinque paesi europei e negli Stati Uniti. L'Offerta Pubblica di Vendita si è conclusa il 3 dicembre con un numero di richieste di sottoscrizione pari a circa il doppio della disponibilità.

In data 9 marzo 2000 si è completato il processo di privatizzazione di Autostrade con il trasferimento del 30% del capitale sociale agli azionisti del nucleo stabile, dopo l'autorizzazione dell'Antitrust (il 13 dicembre 1999 si era conclusa con successo l'Offerta Globale destinata al mercato).

Il seguente prospetto espone la situazione delle concessioni autostradali assentite alle società del Gruppo Autostrade, dopo la registrazione da parte della Corte dei conti degli ultimi decreti interministeriali di approvazione.

	Scadenze concessione	Estensione tratte in concessione in Km
Autostrade	2.038	2.855
Torino - Savona	2.038	131

Tangenziale di Napoli	2.037	20
Trafo del Monte Bianco	2.035	7,6 (di cui 36,6 in esercizio)
R.A.V.	30 anni dall'entrata in esercizio della tratta, prevista per il 2003	32,3 (di cui 36,6 in esercizio)
S.A.T.	2.028	240 (di cui 36,6 in esercizio)
S.A.M.	2.012	51,6

Evoluzione economica e finanziaria

Dai dati di bilancio esposti nella seguente tabella si evidenziano il buon andamento delle attività e le risultanze del Gruppo nell'esercizio 1999.

(in miliardi di lire)

Consolidato	1998	1999
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 coperto con:	7.828	7.775
- mezzi propri	4.346	4.683
- indebitamento finanziario netto	3.482	3.092
Autofinanziamento *	885	985
Investimenti	435	717
Occupazione al 31.12 (n. addetti)	10.388	10.148

* Risultato netto + ammortamenti.

Le attività del Gruppo – nonostante la diversificazione in atto che ha visto, tra l'altro, l'ingresso nel mercato della telefonia mobile in quanto detiene, attraverso la controllata Sitech, il 32% di Blu S.p.A – si sono concentrate nell'esercizio della rete, delle strutture e dei servizi autostradali.

Nel 1999 i lavori di potenziamento hanno riguardato per la Capogruppo gli interventi sul tratto dell'A1 Bologna-Firenze-Incisa, l'ampliamento a 3 corsie dell'A1 Orte-

Fiano, l'allargamento dei tratti Firenze-Lainate e Lainate-Gallarate della Milano Laghi, la quarta corsia dell'A1 Modena-Bologna e l'adeguamento della tangenziale di Bologna.

Le principali opere delle altre concessionarie del Gruppo hanno riguardato il completamento del tratto Aosta-Monte Bianco, del raddoppio dell'A6 Torino-Savona, l'ammodernamento della Napoli-Pompei-Salerno e l'adeguamento della tangenziale di Napoli e del traforo del Monte Bianco.

Il valore della produzione registra un incremento del 7,5% per effetto della variazione positiva dei pedaggi – determinata sia dall'aumento del traffico che dalla variazione tariffaria, nonostante la contrazione dei ricavi subiti dal traforo Monte Bianco e dalla Rav a seguito della chiusura del tunnel – e delle più elevate capitalizzazioni relative alla produzione di immobilizzazioni all'interno del Gruppo.

In lieve flessione risultano il valore aggiunto – a seguito dell'accentuata dinamica dei costi operativi – ed il margine operativo lordo, per l'incremento del costo del lavoro.

Alla contrazione del MOL si aggiungono i più elevati accantonamenti per fondo rischi e oneri mentre si riducono gli stanziamenti per spese di ripristino e sostituzione di beni gratuitamente devolvibili e gli oneri finanziari netti.

In conseguenza dei suddetti fenomeni nonché del miglioramento delle partite straordinarie e delle minori imposte il Gruppo presenta un utile netto di 581 mld. con una variazione positiva del 20,5% rispetto all'esercizio precedente.

Il Gruppo, nel 1999, ha consolidato – nonostante le perdite conseguenti all'incidente del Monte Bianco – la propria redditività e la struttura patrimoniale rilevando una sostanziale stabilità del capitale investito netto, alla cui copertura contribuiscono in misura crescente i mezzi propri.

5.7 - RAI

Alla Corte dei conti spetta il controllo sulla gestione finanziaria della RAI a norma degli artt. 2, 7 e 8 della legge 21 marzo 1958, n. 259 e, a norma del citato art. 7, la Corte dei conti si pronuncia, sul risultato del controllo eseguito, con apposita relazione al Parlamento.

Pertanto, in questa sede si espongono soltanto i dati segnaletici del Gruppo con poche e limitate notazioni.

(in miliardi di lire)

Consolidato	1998	1999	2000
Valore della produzione tipica	4.930	5.250	5.586
Valore aggiunto	2.963	3.150	3.251
MOL	1.318	1.475	1.651
Risultato operativo	385	371	298
Oneri/proventi finanziari	-3	-7	-7
Risultato ante comp. straord. e imposte	371	366	288
Risultato netto	140	110	111
Capitale investito netto coperto con:	1.401	1.314	1.246
- mezzi propri	1.172	1.287	1.430
- indebitamento finanziario netto	229	26	(184)
Autofinanziamento *	1.078	1.164	1.227
Investimenti	359	326	243
Occupazione al 31.12 (n. addetti)	13.257	13.546	14.123

* Risultato netto + ammortamenti.

Il gruppo RAI ha effettuato investimenti in programmi ad utilità ripetuta nel 1999 e 2000 superiori rispettivamente del 20% e del 24% in linea con l'obiettivo di migliorare la qualità del magazzino programmi e rafforzare la presenza della RAI nel mercato dell'audiovisivo nazionale ed europeo.

Lo sviluppo tecnologico delle reti, il miglioramento qualitativo e quantitativo dei servizi resi nonché gli obblighi previsti dal Contratto di servizi stipulato con il Ministero delle Comunicazioni hanno richiesto investimenti tecnici per 326 mld. nel 1999 (-10% rispetto al 1998) e di 240 mld. nel 2000 (-33% rispetto al 1999).

5.8 - Cofiri

Strategie e strutture operative

Nel 1999, in linea con l'indirizzo programmatico volto alla specializzazione nelle aree di operatività tipiche dell'investment banking, è stato avviato il disimpegno che ha portato alla cessione all'IRI della partecipazione Aeroporti di Roma S.p.A. e SPI, all'attuazione del progetto di scissione - che ha comportato il trasferimento alla controllante della partecipazione Aeroporti di Roma Holding

S.p.A., di crediti, debiti, garanzie, impegni e capitale sociale della COFIRI S.p.A. – e la conseguente focalizzazione delle attività nelle aree di core business.

Nel 1999, come riferito più dettagliatamente nella prima parte della relazione (cap. 2, par. 2.7), è stata avviata la procedura di privatizzazione della società; contestualmente allo svolgimento della suddetta procedura il Consiglio di amministrazione dell'IRI ha deliberato di dar corso all'operazione di cessione di quote minoritarie del capitale di Cofiri S.p.A. ai soci di minoranza di Cofiri Factor & Leasing; operazione che è stata formalizzata il 26 giugno 2000 con la cessione di una quota (6,4723%) del capitale ad Alitalia, Banca di Roma, Fincantieri e Finmeccanica (che contestualmente hanno ceduto le loro partecipazioni alla stessa Cofiri divenuta titolare dell'intero capitale sociale) prevedendo le opzioni di acquisto e di vendita esercitabili da parte di IRI e azionisti terzi entro il 30 giugno 2001, data che è stata posta anche quale termine per la definizione del prezzo definitivo di cessione, ove a tale data non fosse stata completata la privatizzazione.

Il Consiglio di amministrazione IRI ha altresì deliberato – atteso che la procedura di cessione Cofiri esclude dal perimetro di cessione le partecipazioni SASA e SASA Vita – l'acquisizione diretta dei relativi pacchetti azionari che sono stati acquisiti in data 26 giugno 2000.

Evoluzione economica e finanziaria

L'attività del Gruppo Cofiri si è sviluppata in un contesto che ha evidenziato, a livello nazionale, un significativo tasso di crescita degli impieghi totali: nel 1999 ha riguardato prevalentemente il credito a medio-lungo termine (+12,2%) mentre la crescita degli impieghi a breve è risultata modesta (6,6%); nel 2000 si è riscontrata una progressiva decelerazione della componente a medio/lungo termine (9,8% variazione a dicembre) ed una rilevante crescita di quella a breve (+17,1%).

La raccolta, invece, continua a registrare tassi di incremento più contenuto rispetto agli impieghi. La politica gestionale della Cofiri ha privilegiato il mantenimento di un sostanziale equilibrio della durata degli attivi e dei passivi del portafoglio.

La raccolta si è attestata a circa 9.675 mld. (di cui 4.024 mld. a medio/lungo termine) e a 6.875 mld. (di cui 2.911 mld. a medio/lungo termine) rispettivamente a fine 1999 e 2000; per quanto riguarda gli impieghi, i crediti – al netto dei depositi presso istituzioni creditizie pari a 2.961 mld. nel 1999 e a 884 mld. nel 2000 –

hanno raggiunto l'importo complessivo, nel 1999, di 6.507 mld. e, nel 2000, di 5.193 mld.

Nell'attività di concessione garanzie, Cofiri ha rilasciato garanzie, in Italia e all'estero, per un valore nominale che ha raggiunto nel 1999 14.950 mld. (di cui 3.589 mld. di impegni commerciali, riferiti a contratti di fornitura, appalti, gare per acquisizioni commesse, e 11.360 mld. per impegni commerciali volti a garantire la concessione di linee di credito, mutui, finanziamenti ecc.); nel 2000 gli impegni di firma a carattere commerciale ammontano a 2.200 mld. e quelli finanziari a 12.039 mld. per un valore complessivo di 14.239 mld..

Dal 27 settembre 2000 Cofiri è sottoposto alle regole di vigilanza prudenziale della Banca d'Italia a seguito dell'iscrizione nell'elenco speciale della categoria degli intermediari finanziari non bancari di cui all'art. 107 TUB, dopo la verifica della sussistenza dei requisiti.

L'utile netto consolidato, nel 1999, inclusa la quota di azionisti terzi, ammonta a circa 234 mld. per effetto dei risultati conseguiti dalla Cofiri Invest B.V. nel quadro dell'attività di equity investment e correlato essenzialmente alla contabilizzazione dell'earn-out sulla privatizzazione di Aeroporti di Roma.

Sotto il profilo economico il margine finanziario si attesta su un livello di 134 mld. in ambedue gli esercizi; nel 1999, in diminuzione rispetto all'anno precedente, a causa della flessione del margine d'interesse, mentre nel 2000 è l'incremento del margine d'interesse – determinato dalla migliore gestione della tesoreria e dalla dinamica dei tassi che ha consentito una maggiore remunerazione del capitale investito – che ha consentito il raggiungimento di tale risultato, attesa la flessione dei profitti da operazioni finanziarie e delle commissioni.

Il patrimonio netto si presenta in aumento sia nel 1999 (812 mld. rispetto agli 811 mld. del 1998) – per effetto dei risultati della Cofiri Invest B.V. pur in presenza di una scissione parziale delle attività della Capogruppo a favore dell'IRI S.p.A., che ha comportato una riduzione di 200 mld. del capitale sociale – sia nel 2000 (1.008 mld.) riconducibile essenzialmente al trasferimento di quota parte del fondo rischi su crediti al fondo rischi finanziari generali effettuato dalla Cofiri nonché da Cofiri F & L e da Cofiri SIM.

Cap. 6 – Liquidazione dell'IRI S.p.A.

Premessa

Nella seduta del 27 giugno 2000 l'Assemblea straordinaria dell'IRI ha deliberato di sciogliere anticipatamente la società stessa e di metterla in liquidazione a partire dal 1° luglio dello stesso anno.

Contemporaneamente dava incarico al Comitato di liquidazione (il cui mandato scadrà con l'approvazione del bilancio di esercizio 2003) di redigere entro tre mesi (30 settembre 2000) un "progetto di liquidazione precisando tempi, modalità di dismissione dei beni, procedura di dismissione dei beni, ordine nel quale si intende liquidare i beni e indicazione dei beni da vendere o da assegnare ai soci. Il progetto è sottoposto all'assemblea per l'approvazione o per eventuali modifiche".

La decisione di mettere in liquidazione la società va ricercata più indietro nel tempo, quando nel 1993 il Governo italiano firmò un protocollo d'intesa con la Commissione europea (c.d. accordo Andreatta-Van Miert) che lo impegnava ad eliminare la garanzia illimitata dello Stato sulle imprese di cui possedeva il totale pacchetto azionario ed a contenere entro limiti fisiologici il loro indebitamento entro l'esercizio 1996.

Come già rilevato nella precedente Relazione, a partire dall'esercizio 1997 l'IRI ha mostrato un livello di indebitamento ampiamente inferiore a quello individuato come fisiologico dall'accordo suddetto passando, infatti, dai 70.321 mld. di indebitamento di fine 1993 ai 19.580 mld. di fine 1997.

Per rispettare il primo impegno, invece, lo Stato avrebbe dovuto, tra l'altro, cedere azioni dell'IRI S.p.A., obiettivo non preferito alla luce della complessa situazione liquidatoria facente capo all'IRI, impegnato in complesse operazioni di privatizzazione e risanamento industriale; di conseguenza, una volta completata la privatizzazione delle controllate, il Governo decise che lo scioglimento fosse l'unico modo per ottemperare agli impegni assunti in sede comunitaria.

6.1 - Situazione iniziale di liquidazione al 1° luglio 2000

Il Comitato dei liquidatori ha proceduto alla redazione della situazione iniziale di liquidazione, che fa stato sulle attività e passività esistenti alla data del 30.6.2000 e ne rettifica i criteri di valutazione, in quanto necessario per tener conto del regime di liquidazione in cui si

trova la società e connettere i valori al 1° luglio 2000 con quelli espressi nel Progetto liquidatorio.

La situazione risulta composta, sotto un profilo contabile, solamente dal prospetto dello Stato patrimoniale al 1° luglio 2000 confrontato con quello al 30 giugno rispetto al quale evidenzia solo le rettifiche conseguenti all'adozione di nuovi criteri di valutazione. Pertanto il documento accoglie le attese plusvalenze sulle partecipazioni limitatamente a quelle garantite oppure già realizzate e finanziariamente regolate anche dopo il 1° luglio 2000 e non contempla il saldo fra proventi ed oneri finanziari previsti per la durata del progetto, saldo che si prospetta di segno positivo.

(in miliardi di lire)

IRI s.p.a – Situazione iniziale di liquidazione Situazione patrimoniale al 1°luglio 2000	30.6.2000	Rettifiche di liquidazione	1.7.2000
ATTIVO			
Immobilizzazioni			
- materiali	1		1
- finanziarie	8.274	1.149	9.423
Totale	8.275	1.149	9.424
Attivo circolante			
- Crediti	2.027		2.027
- Attività finanz. che non costituisc. immob.	2.208	-2	2.206
- Disponibilità liquide	12.737		12.737
Totale	16.972	-2	16.970
Ratei e risconti	91		91
TOTALE ATTIVO	25.338	1.147	26.485
PASSIVO			
Patrimonio netto	15.859	-728	15.131
Fondi rischi e oneri	638	1.450	2.088
Fondo trattam. fine rapporto	22		22
Debiti	8.793	425	9.218
Ratei e risconti	26		26
TOTALE PASSIVO	25.338	1.147	26.485

CONTI D' ORDINE	30.6.2000	Rett.di liq.	1.7.2000
- Garanzie personali prestate	8.445		8.445
- Impegni di acquisto e vendita	689		689
- Altri	23.786	1.147	24.933
Totale	32.920	1.147	34.067

6.2 - Progetto di liquidazione

Il Progetto di liquidazione è stato predisposto dai liquidatori nei termini ed approvato nell'Assemblea del 10 ottobre 2000.

A questa versione originaria hanno fatto seguito due aggiornamenti, l'ultimo dei quali in data 31 maggio 2001, prima che il Ministero del Tesoro indicasse che, a

partire dall'esercizio in corso, gli aggiornamenti del Progetto siano effettuati solamente due volte all'anno e precisamente entro il mese di giugno, in coincidenza della predisposizione del bilancio al 31 dicembre, ed entro novembre, sulla base contabile al 30 giugno.

Il Progetto ha come obiettivo di portare a termine, entro la scadenza del mandato (31 dicembre 2003), lo smobilizzo di tutte le attività residue in portafoglio IRI ovvero delle attività di partecipazioni residue sia di controllo che minoritarie, con l'obiettivo di pervenire, a fine esercizio 2003, ad una situazione patrimoniale composta, all'attivo, da disponibilità finanziarie e, al passivo, dal patrimonio netto e dagli stanziamenti ancora in essere a fronte di eventuali rischi ed oneri.

In via prudenziale è stato ipotizzato un ulteriore periodo di cinque anni, fino al 2008, per completare la liquidazione alla luce della gestione del potenziale contenzioso.

Il Progetto è così articolato:

A) Piano di privatizzazioni

È stato ipotizzato, entro il periodo 2000-2003, il completamento del piano di privatizzazioni avviato negli anni 1992/1993.

Il Progetto iniziale aveva stimato da tali operazioni un incasso complessivo di circa 6.600 mld. per la cessione delle quote di controllo e di oltre 5.100 mld. per quelle minoritarie, con un introito complessivo di oltre 11.700 mld., ed una plusvalenza netta complessiva di circa 1.650 mld.¹⁵, come si può vedere dal prospetto seguente:

Progetto di liquidazione

(in miliardi di lire)

Piano di privatizzazioni	Quota %	2000	2001	2002	2003	Totale periodo
Partecipazioni						
- Alitalia	53.03				1.797	1.797
- Rai	99.55					

¹⁵ Da precisare che tale previsione non tiene conto degli effetti connessi all'eventuale cessione da parte del Tesoro delle residue azioni Telecom Italia, ancora in suo possesso, il cui ricavato, di spettanza IRI, è valutabile in circa 4.800 mld., ai prezzi di mercato.

- ADR	51.18	2.569			2.569
- Cofiri	93.53	800			800
- Fincantieri	82.2		544		544
- Fintecna	100			468	468
- Tirrenia	80			375	375
- Sasa	73.75	35			35
- Sasa Vita	50	7			7
Totale		3.411	544	2.640	6.595

Il secondo aggiornamento del progetto di liquidazione¹⁶ ipotizza, invece, la cessione di quote di controllo per oltre 6.758 mld.

Allo stato attuale risultano già stati incassati dalla Liquidazione 3.554 mld. suddivisi in questo modo:

- 2.569 mld. nel luglio 2000 per le azioni di Aeroporti di Roma¹⁷
- 975 mld. nel febbraio 2001 per Cofiri¹⁸,
- 10 mld. nell'aprile 2001 per il Gruppo Sasa

gli ulteriori incassi sono previsti nel 2002 per Fincantieri (circa 544 mld.) e nel 2003 per Alitalia,¹⁹ Fintecna, Tirrenia e Bagnoli (i residui 2.655 mld.).

Rinviando per ADR, Cofiri ed Alitalia a quanto già illustrato più ampiamente nel cap.2 sulle privatizzazioni, si segnalano le modalità ipotizzate per quanto riguarda la:

1. RAI

Il Progetto di liquidazione iniziale prevedeva, in attuazione di quanto indicato dal Tesoro con lettera dell'11 settembre 2000, che la partecipazione Rai detenuta dall'IRI in liq. (99,5%) fosse trasferita al Tesoro stesso attraverso una operazione di scissione parziale dell'IRI.

In attuazione di ciò, l'Assemblea degli azionisti IRI del 7 novembre 2000 ha approvato il progetto di scissione con il trasferimento, ad una nuova società totalitariamente

¹⁶ Datato 31 maggio 2001

¹⁷ Cfr. cap. 2 par. 2.1

¹⁸ Cfr. cap. 2 par. 2.7

¹⁹ Cfr. cap. 2 par. 2.4

controllata dal Tesoro (Rai Holding), della partecipazione suddetta ed il seguente 17 gennaio è stato realizzato il trasferimento della partecipazione Rai alla nuova società.

L'operazione non ha comportato alcun introito finanziario per l'IRI, determinando comunque una riduzione del patrimonio netto della liquidazione per circa 467 mld.

2. Fincantieri

Il Progetto prende in considerazione l'ipotesi che il processo di privatizzazione prenda l'avvio nel secondo semestre del corrente anno, essendosi appena conclusi gli adempimenti propedeutici²⁰ e sia portata a compimento nel corso del 2002.

La stima è per un introito uguale al valore di carico della partecipazione, pari a 544 mld.

3. Tirrenia

Ne è ipotizzata la privatizzazione nel corso del 2003 con un introito di circa 375 mld., pari all'attuale valore di carico della partecipazione.

4. Sasa e Sasa Vita

In data 23 gennaio 2001 è stato ceduto alla Sai l'83,754% del capitale Sasa e del 50% di quello Sasa Vita per un corrispettivo di circa 32 mld. per la prima e di 10 mld. per la seconda, dei quali circa 38,2 di spettanza IRI, prezzo definito sulla base della situazione patrimoniale delle due società al 30 settembre 2000.

La girata delle azioni è avvenuta l'11 aprile c.a., dopo le necessarie autorizzazioni Isvap ed Antitrust, a fronte del pagamento all'IRI da parte della Sai del 70% del prezzo offerto, pari a 26,7 mld.

Il residuo sarà pagato una volta predisposta la situazione patrimoniale delle due società al 31 marzo 2001, ancora in fase di elaborazione dalla società incaricata (Reconta Ernst & Young).

Da segnalare per Sasa una sensibile diminuzione del patrimonio netto (-28 mld.) in conseguenza di perdite, per cui è ipotizzabile che il conguaglio, negativo per l'IRI, possa assorbire il prezzo di cessione stabilito, mentre per Sasa Vita le più recenti previsioni mantengono l'importo indicato nell'offerta Sai, non rilevandosi al momento variazioni nella situazione patrimoniale di riferimento.

²⁰ Cfr. cap.2 par. 2.8

Pertanto il secondo aggiornamento ha stimato possibile un incasso complessivo di 10 mld. rispetto ai 42 del progetto iniziale.

Altre attività

Oltre al completamento del piano di privatizzazione è previsto il realizzo di altre attività, infatti il secondo aggiornamento ha stimato che nel periodo 2000-2003 la dismissione delle residue quote azionarie di minoranza detenute in aziende già privatizzate [quali Autostrade, Finmeccanica (1.702 mld.), Banca di Roma (877 mld.)] e di titoli di Stato (895 mld.) nonché dell'acquisizione dell'attivo netto residuo della liquidazione Aeroporti di Roma Holding (1.363 mld.) determinino un introito di circa 4.837 mld.

In particolare, per gran parte di essi (3.593 mld.) ne è previsto l'incasso entro il corrente esercizio, essendo ad oggi già stati incassati:

- 1.363 mld. per la liquidazione AdR,
- 1.075 mld. per l'esercizio della greenshoe su azioni Finmeccanica,
- 872 mld. di Banca di Roma e
- 6 mld. per la bonus share della vendita Autostrade

mentre per la parte residua, circa 1244 mld., ne è ipotizzato l'incasso negli esercizi 2002-2003.

Rispetto all'iniziale Progetto l'ultimo aggiornamento considera lo slittamento al 2002 di gran parte degli incassi connessi alla cessione delle azioni Finmeccanica in libera disponibilità dell'IRI, nonché dell'incasso connesso alla dismissione di una quota dei titoli di Stato in portafoglio.

B) Contenzioso, impegni ed aree di criticità

Si fa riferimento in particolare agli impegni di manleva o di indennizzo che l'IRI ha assunto nell'ambito dei collocamenti azionari sul mercato e di cessione delle partecipazioni stesse, le garanzie prestate nell'interesse di società del gruppo o assunte ex art. 2362 c.c., ed al contenzioso attualmente pendente, compreso quello comunitario.

In relazione a ciò il Progetto ha valutato una area di rischio intorno ai 950 mld. per i contenziosi diretti IRI, oltre gli accantonamenti già iscritti a bilancio 30.6.2000, ed ha ritenuto opportuno uno stanziamento integrativo di circa 1.000 mld..

C) Costi di funzionamento

Gli obiettivi del Progetto prevedono una graduale riduzione dei costi di funzionamento nell'arco di tempo necessario al completamento del processo di liquidazione.

L'organico IRI in liquidazione, alla data del 1° luglio 2000, era costituito da 200 unità, di cui 3 unità già allocate in Rai Holding con decorrenza 2 aprile 2001 e risultano avviate le procedure dirette a realizzare l'operatività del "Fondo di solidarietà per il personale dipendente delle imprese di credito" che consentirà l'uscita di 49 unità entro il 2002.

L'esigenza di organico necessario alla liquidazione è stimato in circa 75/80 unità, per i restanti verrà applicata la politica degli esodi agevolati e della mobilità verso aziende del gruppo o controllate dal Tesoro.

Anche nel secondo aggiornamento viene confermato lo stanziamento di 450 mld. a fronte dei costi complessivi di funzionamento che dovrebbe coprire tutto l'arco di tempo necessario a portare a compimento la liquidazione.

D) Piano economico-patrimoniale 2000-2003

Sulla base dei presupposti evidenziati, il Progetto ha ipotizzato l'evoluzione delle risultanze economiche previste nell'arco temporale 2000-2003 in questo modo:

(in miliardi di lire)

IRI s.p.a. - Conti economici 2° agg. del Progetto di liquidazione	<u>Bil.</u> <u>1999</u>	<u>C. gest.</u> <u>30.6.00</u>	<u>Cons.</u> <u>31.12.00</u>	<u>Prev.</u> <u>2001</u>	<u>Prev.</u> <u>2002</u>	<u>Prev.</u> <u>2003</u>
- Risultato gestione finanziaria	-43	64	418	320	245	274
- Proventi da partecipazioni	1.060	79	866	9	0	0
- Rettifiche di valore attività finanziarie	-216	-16	-346	7	0	0
- Altri proventi e costi della gestione	-108	-91	-149	-70	-60	-60
Utile/perdite att.ordinarie	693	36	789	266	185	214
- Plusvalenze da alienazioni	6.812	12.462	13.390	703	270	0
- Accantonamenti oneri e vertenze	-65	-252	-1.702	0	0	0
- Utilizzo fondi per oneri gestione	0	0	0	70	60	60
- Sopravvenienze attive/passive	12	73	83	0	0	0
- Svalutazioni di partecipazioni	-222	-105	-172	0	0	0
Risultato ante imposte	7.230	12.214	12.388	1.039	515	274

Imposte sul reddito dell'esercizio	-4	-3.886	-2.801	-103	-126	-87
Risultato economico	7.226	8.328	9.587	936	389	187

IRI s.p.a. - Situazioni Patrimoniali 2° agg. del Progetto di liquidazione	Bil. 1999	C. gest. 30.6.00	Cons. 31.12.00	Prev. 2001	Prev. 2002	Prev. 2003
-Partec. nette e versam.in c. part.	10.352	7.410	2.807	1.480	857	0
- Crediti a m/l termine vs soc. contr. e colleg.	1.524	857	11	7	3	0
- Crediti per apporti patrimoniali dello Stato	820	648	521	239	67	0
- Altri crediti a m/l termine	852	672	2.336	2.052	1.877	1
- Fondo rischi e oneri	-712	-638	-2.069	-1.952	-1.892	-1.832
- Crediti verso amm.ne finanziaria	1.951	1.028	1.375	889	955	86
- Debiti tributari	-9	-3.889	-2.801	-24	-108	-22
- Debiti diversi per riassetto azionari	-2.101	-2.101	0	0	0	0
- Altre attività/passività	85	87	65	15	14	-6
CAPITALE INVESTITO NETTO	12.762	4.074	2.245	2.706	1.773	-1.773
COPERTO CON	7.230	12.214	12.388	1.039	515	274
Patrimonio netto	14.045	15.859	9.118	6.587	6.976	7.162
Debiti (+) crediti (-) finanziari netti	-1.283	-11.785	-6.873	-3.881	-5.203	-8.935
TOTALE COPERTURE	12.762	4.074	2.245	2.706	1.773	-1.773

Come si può vedere dai prospetti precedenti, viene ipotizzato un **risultato della gestione finanziaria** che passa dai 418 mld. del 2000 ai 274 della fine 2003, in relazione agli impieghi della liquidità generata soprattutto dalle privatizzazioni.

La differenza rispetto alla prima stesura del Progetto, che prevedeva nel 2003 un risultato di 715 mld., va ricercata nella corresponsione al Tesoro di due acconti di liquidazione pari a 11.000 mld., inizialmente non previsti e poi effettivamente erogati a novembre 2000 (8.000 mld.) ed a marzo 2001 (3.000 mld.).

I **proventi da partecipazioni**, 866 mld. nel 2000 e connessi soprattutto al dividendo di 550 mld. erogato da ARH a valere sugli introiti della privatizzazione di ADR, sono previsti di 9 mld. per il 2001 in relazione al dividendo Autostrade, mentre per i successivi esercizi vengono completamente meno a ragione della progressiva dismissione delle partecipazioni.

Anche i **costi della gestione** presentano una graduale riduzione in relazione al progressivo adeguamento della struttura organizzativa ai fabbisogni della liquidazione.

Le **plusvalenze** derivanti dalle operazioni di dismissione sono state di 13.390 mld. nel 2000²¹, mentre sono pari a 1.901 mld. quelle previste nell'arco della

²¹ L'importo è così raccordato con il bilancio 2000: 12.490 mldi sono inclusi nella voce "plusvalenze" e 900 mldi nelle "rettifiche di liquidazioni per adeguamento dei costi delle partecipate ai valori di realizzo".

liquidazione. Rispetto al primo progetto si segnala l'incremento della plusvalenza relativa alla cessione di Cofiri (da 311 a 467 mld.) e più contenuti realizzati per la cessione delle azioni Finmeccanica e Autostrade in relazione al minor quantitativo di azioni tornate nella disponibilità IRI.

Le **svalutazioni di partecipazioni**, 172 mld. nel 2000 relativi alle azioni in gestione speciale Autostrade e Finmeccanica riservate alle "bonus share", vengono meno negli anni successivi.

Viene quindi evidenziato un **utile netto** pari nel 2000 a 9.587 mld. con una previsione di 936 mld. per l'esercizio in corso, di 389 mld. per il 2002 e di 187 mld. per il 2003.

Con riferimento agli **aspetti patrimoniali**, in relazione alla progressiva attuazione del piano di privatizzazione, il valore netto delle partecipazioni è previsto ridursi a zero nel 2003.

Anche le altre poste dell'attivo immobilizzato sono previste in graduale realizzo, in particolare è collocato a fine 2003 l'incasso del credito di 1.800 mld. verso il Tesoro per la cessione di Alitalia.

Dal lato passivo si segnala il progressivo rimborso dei debiti finanziari a breve, pari a 2.916 mld. nel 2000, costituiti dalle posizioni debitorie nei confronti di Fintecna e di ADR. Per la prima è programmato un piano di rimborso che prevede 500 mld. nel 2001, 700 nel 2002 e 921 mld. nel 2003.

Alla luce di quanto evidenziato, viene ipotizzata, a fine 2003, una situazione patrimoniale che presenta disponibilità finanziarie pari a circa 9.000 mld. ed un patrimonio netto di oltre 7.000 mld.

Il Progetto iniziale prevedeva, invece, disponibilità finanziarie per circa 19.000 mld. ed un patrimonio netto di 17.200 mld.

Lo scostamento sostanziale dipende soprattutto dalla corresponsione, come già detto, all'Azionista di 11.000 mld. quali acconti sulla liquidazione.

E) Piano finanziario 2000-2003

Il Progetto originario aveva stimato il fabbisogno finanziario del periodo in circa 10.075 mld., portati a 16.300 con il primo aggiornamento e attestatisi a 19.190 mld. con il secondo aggiornamento, le motivazioni di tali incrementi sono ravvisabili soprattutto negli acconti di liquidazione corrisposti all'Azionista (11.000 mld.).

In merito alle principali componenti è da rilevare che gran parte delle esigenze finanziarie correlate all'attuazione del Progetto è ascrivibile al pagamento delle imposte sul reddito (stimate inizialmente in 4.265 mld. e poi in 2.364 mld., conseguente al nuovo regime fiscale sulle plusvalenze e anche ai minori risultati economici previsti per il periodo 2001-2003) e al rimborso di debiti.

(in miliardi di lire)

IRI S.p.A. in liquidazione - Progetto di liquidazione 2° aggiornamento - Fabbisogni e coperture	2000 (II Semestre)	2001	2002	2003	Totale 2000-2003
FABBISOGNI					
Corresponsione degli acconti di liquidazione	8.000	3.000			11.000
Erogazione fondi a sviluppo Italia (L. 408/89 e L. 38/90)	5	47			52
Rimborsi debiti a m/l termine	157	288	178	82	705
Rimborso debiti v/Fintecna		500	700	921	2.121
Rimborso debiti v/ARH	1.000	917			1.917
Pagamento earn-out su privatizzazione ADR	1.033				1.033
Pagamento imposte sul reddito	7	2.274	18	65	2.364
Totale fabbisogni	10.202	7.026	896	1.068	19.192
COPERTURE					
Smobilizzi	4.650	2.502	1.338	3.105	11.595
Partecipazioni	3.650	2.139	893	2.655	9.337
Riparto attivo netto liq. ARH	1.000	363			1.363
Titoli			445	450	895
Disponibilità nette generate dalla gestione ord.	793	261	165	183	1.402
Rimborsi da aziende	156	288	178	82	704
Apporti patrimoniali dallo Stato		409	172	67	648
Rimborso crediti tributari	4			849	853
Utilizzo (+)/Incremento (-) Disponibilità	4.599	3.566	-957	-3.218	3.990
Totale coperture	10.202	7.026	896	1.068	19.192

Dal lato delle coperture si osserva che la maggior parte delle risorse complessive della liquidazione derivano dagli smobilizzi previsti (11.595 mld.), concorrono anche le disponibilità nette della gestione ordinaria, pari a 1.402 mld., determinate soprattutto da interessi attivi su disponibilità presso banche, nonché i rimborsi sia da aziende che dallo Stato per ulteriori 2.205 mld. circa.

Nel 2001, le occorrenze complessive (circa 7.026 mld.) sono principalmente ascrivibili agli esborsi per il pagamento delle imposte sul reddito attinenti l'esercizio 2000 nonché al rimborso di debiti a favore di controllate.

Più in particolare, si prevede nell'anno di effettuare un primo rimborso dei debiti verso Fintecna per un importo di 500 mld.

Altri fabbisogni del 2001 sono correlati al rimborso di parte dei mutui in essere (288 mld.), fronteggiati da corrispondenti rientri da aziende.

La copertura dei fabbisogni indicati per il 2001 è assicurata sostanzialmente dagli smobilizzi (2.502 mld.) e dall'utilizzo di disponibilità (3.566 mld.).

Gli introiti derivanti dagli smobilizzi riguardano, per 1.820 mld., la cessione di partecipazioni e sono riferibili, principalmente, al previsto incasso di 877 mld. per la cessione delle residue azioni Banca di Roma poste in gestione speciale al servizio di un prestito obbligazionario convertibile²², nonché ad ulteriori vendite delle azioni Autostrade ex bonus share (236 mld.) e Finmeccanica (702 mld.) ancora in portafoglio della liquidazione²³.

Concorrono altresì alla copertura gli apporti dallo Stato (409 mld.) e gli esiti della gestione ordinaria (maggiori liquidità per 261 mld.).

Per l'anno 2002 si prevedono fabbisogni complessivi per 896 mld. che, prescindendo dai programmati rimborsi di mutui BEI (178 mld.), sono relativi al pagamento di una seconda tranche dei debiti verso la controllata Fintecna (700 mld.) ed al pagamento delle imposte sul reddito (18 mld.).

L'attività di smobilizzo contribuisce alla copertura dei citati fabbisogni a seguito dei previsti incassi derivanti dalla privatizzazione di Fincantieri (544 mld.) e dalla vendita di un'ulteriore tranche di titoli di Stato in portafoglio (350 mld.).

Oltre ai riflessi dei rimborsi da aziende (pari a 178 mld. e, come detto in precedenza, speculari ai rimborsi di debiti a medio-lungo termine) e degli apporti patrimoniali dallo Stato (172 mld.), si evidenzia che la gestione corrente dovrebbe generare disponibilità nette per 165 mld..

La dinamica finanziaria rappresentata per l'anno 2002 dovrebbe determinare l'incremento delle disponibilità dell'IRI in liquidazione per 957 mld..

²² Tenuto conto dell'attuale corso del titolo Banca di Roma (2.600 lire circa) e del prezzo di conversione dello stesso (1.662 lire), il Progetto assume che entro il corrente anno venga effettuata la conversione delle residue obbligazioni in circolazione, con conseguente incasso (contrattualmente stabilito al 2 gennaio 2001) del relativo controvalore (877 mld., inclusi 208 mld. relativi a conversioni effettuate nel primo semestre 2000).

²³ Si valuta che all'inizio del 2001 l'IRI detenga ancora 19,6 milioni di azioni Autostrade (previste post assegnazione delle bonus share) e 241,7 milioni di azioni Finmeccanica (comprendenti: 0,7 milioni post esercizio warrant scaduti il 30 giugno 2000, 125,0 milioni post esercizio greenshoe,, 116,0 milioni previste post assegnazione delle bonus share).

Per il 2003, ultimo anno considerato nel Progetto di liquidazione, si ipotizza che i fabbisogni complessivi si attestino sui 1.068 mld., per la maggior parte riferibili al rimborso della residua esposizione debitoria verso Fintecna (921 mld.), al pagamento delle imposte sul reddito (circa 65 mld.) ed all'estinzione delle posizioni debitorie a medio-lungo termine (82 mld.)²⁴.

Con riferimento alle coperture si ipotizza di concludere, entro la fine del 2003, la cessione delle residue partecipazioni/titoli ancora in portafoglio (introiti complessivi per 3.105 mld.).

Più in dettaglio, si prevede che venga percepito nell'anno l'introito (circa 1.797 mld.) riveniente dalla privatizzazione, effettuata dal Tesoro, del pacchetto di maggioranza Alitalia. Le altre privatizzazioni riguardano principalmente i pacchetti di maggioranza di Tirrenia (375 mld.) e Fintecna (468 mld.); nell'anno dovrebbero essere ceduti sul mercato anche i residui titoli detenuti dall'IRI in liquidazione con un incasso di 350 mld..

Tra le altre fonti di copertura si evidenziano:

- le disponibilità nette generate dalla gestione ordinaria (183 mld.);
- l'incasso di crediti tributari per 849 mld.;
- i rimborsi da aziende su finanziamenti precedentemente concessi dall'IRI (82 mld.);
- gli apporti patrimoniali dallo Stato per 67 mld..

Sulla base dei richiamati aspetti, l'evoluzione finanziaria prevista per l'ultimo anno del Progetto dovrebbe determinare l'afflusso di risorse finanziarie per 3.218 mld..

Considerazioni conclusive

Nelle considerazioni conclusive delle ultime relazioni al Parlamento si ricordava che il processo di risanamento dell'IRI, avviato negli anni precedenti, approdava soltanto nel 1997 ad una situazione di stabile risanamento economico-finanziario. Infatti, nel 1997 l'IRI ha mostrato in consuntivo un livello di indebitamento ampiamente inferiore a quello individuato come fisiologico nell'accordo Andreatta-Van Miert del 1993.

²⁴ A tale riguardo, si sottolinea che il Progetto in esame assume che nel 2003 si ricorra alla facoltà di rimborsare anticipatamente il residuo mutuo BEI (denominato Alitalia-Ati), scadente il 2007.

Nel 1998 si è consolidata la situazione di equilibrio economico e finanziario dell'IRI S.p.A.: è continuato il duplice impegno volto alla ristrutturazione ed al risanamento dei settori in crisi e all'ottimizzazione della politica di dismissioni: l'utile di esercizio è risultato di 3.158 mld., ma la componente di maggiore rilievo del risultato economico è costituita dalle plusvalenze realizzate sulle cessioni per complessivi 3.201 mld..

Nel 1999 l'IRI ha realizzato un utile di esercizio di 7.226 mld.. Anche nel 1999 la componente di maggior rilievo del risultato economico è data dalle plusvalenze realizzate sulle cessioni. In particolare, si ricorda la privatizzazione di Autostrade: la cessione della partecipazione dell'IRI ha determinato per l'esercizio 1999 una plusvalenza pari a 6.791 mld. (la privatizzazione di Autostrade è stata completata nel marzo del 2000 con la cessione del 30% del capitale al nucleo stabile degli azionisti, con un incasso complessivo, per l'IRI, di 4.911 mld., con una plusvalenza per 3.895 mld.).

Si può osservare, come valutato nella precedente Relazione, che la privatizzazione di Autostrade ha prodotto per l'IRI una plusvalenza complessiva (sommando quella afferente all'esercizio 1999 con quella afferente all'esercizio 2000) di circa 10.700 mld..

Anche la gestione ordinaria ha mostrato, nel consuntivo 1999, un risultato positivo pari a 694 mld. (-35 mld. nel 1998).

L'assemblea straordinaria degli azionisti IRI ha deliberato il 22 ottobre 1999 di distribuire la riserva straordinaria (2.107 mld.).

Nel primo semestre del 2000 (l'IRI è stata posta in liquidazione dal 1° luglio 2000) è stato realizzato un consistente utile di esercizio: pari a 8.328 mld. (dopo avere accertato imposte sul reddito per 3.886 mld.).

La principale componente del risultato economico è costituita dalle plusvalenze realizzate per 12.462 mld.: 8.464 mld. conseguenti alla dismissione nella Finmeccanica e 3.895 mld. per la cessione al nucleo stabile del 30% del capitale Autostrade (di cui si è detto).

Anche la gestione ordinaria ha mostrato, per il 1° semestre del 2000, un utile che è pari a 36 mld..

Le risultanze della gestione per l'intero esercizio 2000 mostrano un utile netto di 9.587 mld..

* * * * *

La liquidazione dell'IRI, come si è detto, è iniziata a decorrere dal 1° luglio 2000.

Secondo il mandato ricevuto (dall'assemblea straordinaria del 27 giugno 2000) il Comitato dei liquidatori ha predisposto un "progetto di liquidazione" approvato nell'Assemblea del 10 ottobre 2000 seguito da un primo e secondo aggiornamento (previsti questi con cadenza trimestrale ed ora semestrale).

È stato ipotizzato, entro il 2003, il completamento delle dismissioni.

Il progetto aggiornato prevede la cessione delle partecipazioni di controllo per oltre 6.758 mld. e di quelle di minoranza per oltre 5.100 mld..

Al momento, risultano incassati dalla liquidazione 3.554 mld., così suddivisi:

- 2.569 mld. nel luglio 2000 per le azioni di Aeroporti di Roma (cfr. cap. 2, par. 2.1);
- 975 mld. nel febbraio 2001 per Cofiri (cfr. cap. 2, par. 2.7);
- 10 mld. nell'aprile 2001 per il gruppo SASA (cfr. cap. 2, par. 2.4).

Si deve rilevare che sono state portate a termine le principali operazioni programmate; sicché **le partecipazioni ancora da dismettere sono ridotte a tre sole società rilevanti: Fincantieri, Tirrenia e Fintecna.**

Infatti, oltre le dismissioni di cui si è appena detto (in Aeroporti di Roma, in Cofiri e nel gruppo SASA) si può ricordare:

- quanto alla **RAI** che l'assemblea straordinaria IRI del 7 novembre 2000 ha approvato il progetto di scissione parziale dell'IRI in liquidazione mediante la costituzione di **RAI Holding** interamente posseduta dal Ministero del Tesoro (le azioni sono state trasferite il 17 gennaio 2001);
- quanto all'**Alitalia** che il trasferimento della partecipazione al Ministero del Tesoro è avvenuto a fine dicembre 2000.

Al Ministero del Tesoro, unico azionista dell'IRI, è stato corrisposto a novembre 2000 un acconto di liquidazione di 8.000 mld. e a marzo del 2001 un secondo acconto di 3.000 mld..

* * * * *

In questi ultimi anni, come si era già osservato nelle precedenti relazioni al Parlamento, l'IRI ha svolto una efficace attività tesa alle dismissioni-privatizzazioni e, specialmente in funzione di questo fine, sono state impostate operazioni di risanamento e di riassetto delle società del Gruppo.

Nel periodo compreso tra luglio 1992 e dicembre 2000 sono state realizzate dismissioni di partecipazioni di controllo e di minoranza, nonché di cespiti vari, per 109.142 mld. (comprensivi di 24.828 mld. di debito trasferito); di questo importo, 88.148 mld. attengono ad operazioni dell'IRI S.p.A., mentre 20.994 mld. sono riferibili ad operazioni realizzate dalle Holding Settoriali.

In particolare (cfr. cap. 2): nel 1999 sono state realizzate dismissioni per 14.555 mld.; nel 2000 sono state realizzate dismissioni per 18.314 mld., soprattutto riferiti alla cessione di quote di controllo da parte dell'IRI S.p.A..

Le dismissioni vanno certamente valutate sul piano economico-finanziario; ma non si può trascurare una diversa problematica specialmente quando si tratta di imprese importanti per l'economia del paese o di grandi infrastrutture: sotto questo profilo si deve rilevare che il processo di privatizzazione è stato condotto salvaguardando al massimo la struttura industriale del Paese ed anzi rafforzandola.

Sotto un diverso e ampio profilo, si deve tener conto che con la c.d. legge Draghi si è concepito, per le società, un sistema di **checks and balances** tendente da una parte a contemperare gli interessi di tutti coloro che partecipano alla vita della società e dall'altra ad allargare gli spazi dell'autoregolamentazione.

In questo quadro, l'azione del Gruppo IRI è stata quella di utilizzare le modifiche agli statuti delle società non soltanto per inserire i c.d. "poteri speciali" (strumento usato con parsimonia anche per le remore in sede Comunitaria), ma anche per meglio garantire i diritti delle minoranze e le partecipazioni dei dipendenti nelle società.

È noto che con la recente disciplina normativa dei mercati finanziari si è cercato di contemperare le opposte esigenze della "stabilità" e della "contendibilità" del controllo delle società, contemperando anche l'esigenza di concentrazione (stabilità) con una tutela delle minoranze azionarie.

La normativa base che disciplina le modalità di dismissioni dell'IRI è data, come è noto, dal D.L. 31 maggio 1994, n. 332, come convertito dalla L. 30 luglio 1994, n. 474.

Il legislatore (art. 1, 2° comma) sembra mostrare preferenza ("di norma") per le dismissioni mediante OPV e quindi, indirettamente, per la creazione delle *public companies*.

Tuttavia, nello stesso secondo comma dell'art. 1, si prevede che la dismissione possa avvenire mediante trattative dirette, ovvero mediante ricorso ad entrambe le procedure e nel successivo 3° comma si prevede la finalizzazione alla costituzione di "un nucleo stabile di azionisti di riferimento" con l'invito a potenziali

acquirenti, che presentino i requisiti imprenditoriali, ad avanzare offerte comprensive dell'impegno di garantire determinate condizioni finanziarie, economiche e gestionali ed, eventualmente, del divieto (temporaneo) di cessione della partecipazione e/o dell'azienda.

Si è però già osservato nella relazione al Parlamento afferente l'esercizio 1997 che, alla luce della nuova normativa in materia di OPA, la costituzione di un azionariato stabile non garantisce di per sé la continuità di indirizzo strategico della società (e i noti fatti avvenuti nel 1999 confermano l'osservazione).

La scelta delle modalità di dismissione è effettuata a livello governativo per le partecipazioni dello Stato e con deliberazione dell'organo competente per le partecipazioni indirette (è questo il caso delle partecipazioni dell'IRI); ma in tutte le ipotesi è fisiologico il rapporto circolare fra Autorità di Governo e organi di gestione della holdings e delle società.

La scelta fra i vari metodi è una scelta complessa ed ha carattere politico-organizzativo.

Le dismissioni dell'IRI sono state informate alla regola economica del migliore risultato economico-finanziario possibile: la stessa cessione della società, agli azionisti di riferimento, è stata anche considerata in termini di premio o maggiore prezzo.

Salvo il caso del dannoso ritardo nella dismissione di Alitalia (di cui si è detto soprattutto nella precedente Relazione), si può rilevare che sono state svolte con intelligenza finanziaria ed aziendalistica le varie operazioni propedeutiche per ottenere i migliori risultati prevedibili anche con riferimento alle condizioni del mercato finanziario e dei capitali.

Nelle precedenti relazioni al Parlamento, si era tuttavia osservato che non sempre, nel passato, si era mostrato adeguato impegno per il futuro, oltre il breve periodo, del sistema societario e imprenditoriale che si andava privatizzando e questa considerazione riguardava specialmente il problema del contemperamento dell'esigenza di stabilità con quella della contendibilità.

Si deve, però, riconoscere che nei tempi più recenti non è mancato l'impegno per salvaguardare e anche rafforzare la struttura industriale del Paese e per salvaguardare (almeno a medio termine) il livello di occupazione. Inoltre, si è cercato di contemperare, per quanto possibile, l'esigenza di stabilità con quella della contendibilità.

* * * * *

Il duplice impegno dell'IRI volto alla ristrutturazione e risanamento dei settori in crisi e all'ottimizzazione di rapide dismissioni ha avuto soddisfacenti risultati non soltanto per l'attività degli amministratori, ma anche per la lealtà e professionalità della dirigenza e del personale dell'IRI (che avrebbe potuto forse avere interessi personali contrari).

In ogni caso – come si è osservato nelle ultime relazioni al Parlamento – la lealtà dimostrata, le capacità manageriali e imprenditoriali sviluppate dall'IRI dalla sua costituzione ad oggi, le esperienze maturate nella gestione delle rilevanti operazioni di privatizzazione avvenute o ancora in corso, in un periodo in cui il Paese è avviato a una competizione sempre più agguerrita in una aperta economia di mercato, fanno ritenere che non possa non fare seguito una utilizzazione delle maestranze e della dirigenza che rappresentano un patrimonio non riproducibile in tempi brevi, da non disperdere in molti rivoli, pena la perdita di competitività e di capacità manageriali, anche di rilevante valenza tecnica.

Pertanto, è apprezzabile il metodo del Comitato dei liquidatori di procedere ad un graduale processo di ridimensionamento delle strutture, correlato all'avanzamento del programma liquidatorio, sia salvaguardando l'esigenza di conservare, intanto, le competenze professionali adeguate allo svolgersi del processo di liquidazione e sia attraverso iniziative di ricollocazione presso altre società del Gruppo o del Tesoro.