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).

---

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:

- 9.584[4] 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.

[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.

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

- 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

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

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

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

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.

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

- la F.lli 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 (intervenuto 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 olandese[8], 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:

[8] Alitalia ne ha contestato immediatamente la legittimità.

- 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.

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;