Cap. 4 – Andamento della gestione del Gruppo

4.1 - Notazioni generali

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 1999 del Gruppo IRI é stato redatto in base alle disposizioni contenute nel D.Lgs. n. 127 del 9 aprile 1991 ed é 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.

Valore aggiunto
Valore della produzione

	1998	1999
Finmeccanica	0,38	0,39
Alitalia	0,35	0,26
Rai	0,60	0,60
Fincantieri	0,12	0,13
Autostrade	0,77	0,73
Finmare	0,43	-
Tirrenia	0,55	0,51
Fintecna	0,01	Neg.
Sofinpar	0,31	0,07
Bilancio consolidato	0,42	0,41

Margine operativo lordo
Valore aggiunto

1998	1999
0,16	0,24
0,39	0,13
0,45	0,47
Neg.	Neg.
0,69	0,68
0,23	-
0,34	0,29
Neg.	Neg.
Neg.	Neg.
0,34	0,33

4.2.2 - Stato patrimoniale consolidato

(in miliardi di lire)

	1998		1999	
Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti				
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	
			4.196,9		2.820,0
c	**Flusso monetario da attività di investimento in immobilizzazioni**				
	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	
			3.370,0		7.763,7
d	**Flusso monetario da attività di finanziamento**				
	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	-11.232,4		-4.074,8	
	Altre variazioni gruppo Finmeccanica **	-1.649,1		887,0	
			-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 realizzi 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		7.064
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.