ANDAMENTO DELL'IRI NEL 1999

due aerolinee. Inoltre, l'ambito dell'Alleanza si prevedeva dovesse essere esteso alla statunitense Northwest con la definizione di un accordo trilaterale sul Nord Atlantico, finalizzato a rafforzare la posizione della Compagnia italiana sul mercato USA.
Per quanto riguarda il nuovo *hub* di Malpensa, l'assetto provvisorio del traffico sul sistema aeroportuale milanese (Malpensa e Linate) ha penalizzato l'andamento gestionale di ALITALIA nell'esercizio 1999, caratterizzato peraltro da un sensibile incremento del costo del carburante e da un quadro congiunturale non favorevole.
Al riguardo, si segnala che, solo a partire dal 20 aprile 2000 è entrato in vigore l'assetto di traffico definitivo per gli scali milanesi, regolato dal Decreto del Ministro dei Trasporti del 3 marzo 2000, che risponde alla duplice esigenza di assicurare, da un lato, una maggiore utilizzazione di Linate e, dall'altro, un adeguato sviluppo di Malpensa.
Il difficile quadro in cui ha operato ALITALIA nel corso del 1999, in precedenza richiamato, ha acuito le problematiche gestionali della Società, impegnata in una delicata fase di riposizionamento del proprio *network*.
In tale contesto si inserisce, peraltro, la recente disdetta unilaterale dell'Alleanza da parte di KLM, di cui Alitalia ha immediatamente contestato la legittimità.
Il mancato verificarsi di alcuni presupposti essenziali del Piano industriale richiede, pertanto, un riesame degli obiettivi programmatici che non potrà comunque prescindere da interventi più incisivi sotto il profilo organizzativo ed operativo e dall'inserimento di ALITALIA in un adeguato sistema di alleanze che ne valorizzi le potenzialità.
Il nuovo Piano di sviluppo costituisce il punto di riferimento per la richiamata Deliberazione del Consiglio dei Ministri, ai sensi della Legge 481/95, che dovrà disporre, come già precisato, le modalità di cessione della quota di controllo detenuta dall'IRI nella Compagnia.

Privatizzazione di COFIRI

Nel corso del 1999 il gruppo COFIRI ha ulteriormente sviluppato il processo avviato nel precedente esercizio, articolato nelle seguenti direttrici fondamentali:
- perseguimento del "core business", attraverso il disimpegno da attività non strategiche.

A questo scopo, COFIRI, nel mese di marzo 1999, ha ceduto all'IRI la SPI, destinata a confluire successivamente, con apposito provvedimento, in ottemperanza di quanto già indicato all'art. 1 del D.Lgs. 9 gennaio 1999 n.1, nell'ambito di Sviluppo Italia. Nello stesso mese, Aeroporti di Roma Holding ha trasferito all'IRI la quota di controllo (54,2%) detenuta in AEROPORTI DI ROMA. A tali operazioni ha fatto seguito la scissione parziale della COFIRI S.p.A., perfezionata il 26 ottobre 1999, attraverso la quale è stato trasferito alla beneficiaria IRI il ramo d'azienda costituito dalla partecipazione in Aeroporti di Roma Holding (di cui la COFIRI aveva assunto il controllo integrale rilevando, sempre nel mese di marzo, la quota del 48,34% posseduta da FINTECNA), da garanzie ed impegni alla stessa correlati, dal credito vantato da COFIRI verso IRI per la cessione della SPI, nonché da altri elementi patrimoniali attivi e passivi.

ANDAMENTO DELL'IRI NEL 1999

COFIRI ha altresì avviato la procedura per il disimpegno dal comparto assicurativo (SASA Assicurazioni e Riassicurazioni e SASA Vita), nonché programmato la cessione della partecipazione in ELNAV - Esercizio e Locazione Navi;
– accentuata propensione verso le attività dell'*investment banking* (Mercato dei Capitali, Corporate Finance e Private Equity), con un approccio orientato ai servizi per la clientela corporate;
– miglioramento dell'efficienza strutturale e gestionale anche attraverso una crescente integrazione delle Società del gruppo e la valorizzazione delle potenziali sinergie.
Per effetto del rinnovato indirizzo strategico, dell'ampliamento selettivo della clientela e del continuo sviluppo ed arricchimento del portafoglio prodotti, il gruppo ha progressivamente superato la condizione originaria di operatore captive per il Gruppo IRI, qualificandosi maggiormente come un operatore finanziario rivolto al mercato.
Gli orientamenti strategici assunti ed i conseguenti interventi posti in essere hanno costituito le premesse per agevolare il processo di dismissione della COFIRI, avviato dall'IRI nel corso dell'esercizio, secondo una strategia di valorizzazione delle attività e delle specifiche competenze acquisite dalle Società del gruppo.
Dopo la pubblicazione sulla stampa nazionale ed estera, in data 3 dicembre 1999, di un invito tendente a sollecitare – nell'ambito di un processo di trattativa diretta – manifestazioni di interesse all'acquisto della partecipazione totalitaria detenuta dall'IRI nella COFIRI, la procedura si è sviluppata con la presentazione delle offerte preliminari cui ha fatto seguito, nel mese di marzo 2000, la fase di *due diligence*.
Successivamente, nel termine stabilito del 25 maggio 2000, è pervenuta l'offerta vincolante – formulata dalla cordata composta da Meliorbanca, in qualità di soggetto capofila, e dalla Banca Popolare dell'Emilia Romagna – che il Consiglio di Amministrazione IRI, nella seduta del 27 maggio 2000, ha valutato non ricevibile deliberando, conseguentemente, di dichiarare chiusa la procedura in corso (per maggiori dettagli si veda quanto specificato nel capitolo "Fatti salienti dei primi mesi del 2000" a pagina 135).

FINCANTIERI

Nel corso degli ultimi anni, il settore delle navi mercantili è stato caratterizzato da una situazione di eccedenza strutturale di capacità produttiva a livello mondiale. Tale situazione si è tradotta in aumento della pressione competitiva soprattutto da parte di quei concorrenti che possono beneficiare di vantaggi di costo derivanti principalmente dalla loro localizzazione in specifiche aree geografiche (Sud-Est asiatico). In particolare, mentre i segmenti a maggiore dimensione quantitativa (trasporto merci), a bassa tecnologia ed a forte competizione sui costi sono dominati dai concorrenti asiatici, quelli a maggiore valore aggiunto ed a più elevato contenuto tecnologico (crociera, ferries, trasporto gas, chimichiere) presentano un contesto competitivo più favorevole per gli operatori europei.
Il più difficile quadro competitivo in cui opera FINCANTIERI ha reso necessario l'avvio di un piano di ristrutturazione e l'adozione di criteri

ANDAMENTO DELL'IRI NEL 1999

più prudenziali in ordine alla valutazione dei rischi relativi alle commesse in portafoglio.
I primi risultati positivi prodotti nell'anno dal piano di risanamento hanno reso possibile l'avvio di un processo di apertura del capitale di FINCANTIERI a soggetti privati, quale primo iniziale passo verso la completa privatizzazione della Società.
In data 27 novembre il Consiglio di Amministrazione dell'IRI ha avviato tale processo, esprimendo avviso favorevole in ordine ad un'operazione di aumento di capitale della Società da Lire 200 miliardi a Lire 800 miliardi, da realizzarsi con il concorso di soggetti privati, subordinatamente alla non opposizione dei competenti organi della Comunità Europea. Tale aumento avverrà mediante emissione di nuove azioni ordinarie, del valore nominale di Lire 1.000 ciascuna (da porre anche a servizio di warrant utilizzabili per la sottoscrizione di azioni per un importo massimo di Lire 150 miliardi), da offrire in opzione agli azionisti.
L'Assemblea FINCANTIERI ha inoltre dato mandato al Consiglio di Amministrazione di stabilire, entro il 30 aprile 2000, tempi e modalità dell'aumento di capitale, dando comunque esecuzione ad una prima tranche per complessivi Lire 450 miliardi. È previsto che l'IRI limiti il proprio intervento ad un importo massimo di Lire 350 miliardi a valere sui fondi della Legge 31 luglio 1997, n. 261, ("Rifinanziamento delle leggi di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione delle disposizioni comunitarie di settore") cedendo parte dei diritti connessi con l'aumento di capitale per consentire l'ingresso di investitori privati nel capitale della Società.
A tal fine, l'IRI ha nel frattempo provveduto ad individuare qualificate istituzioni finanziarie nazionali ed estere[(10)] che, anche a seguito della presentazione del piano strategico, hanno manifestato interesse ad acquisire una partecipazione in FINCANTIERI, per un importo iniziale di Lire 111 miliardi, corrispondente ad una quota del capitale sociale pari a circa il 17%.
Con questi investitori sono stati recentemente sottoscritti opportuni accordi propedeutici all'esecuzione dell'aumento di capitale di prossima attuazione (vedi capitolo "Fatti salienti dell'esercizio 2000" a pagina 136).

FINMARE

Settore Cabotiero

Il Decreto del Ministro dei Trasporti – emanato, di concerto con il Ministro del Tesoro, in data 7 settembre 1998 – ha disposto, tra l'altro, la realizzazione in tempi brevi del gruppo cabotiero coordinato da TIRRENIA. La Società, in qualità di capogruppo operativa, avrebbe dovuto predisporre un piano industriale, sulla base delle indicazioni contenute nel medesimo Decreto, entro sei mesi dalla data della sua approvazione.
Dopo che nel 1998, come primo atto del processo di riassetto societario, l'IRI aveva provveduto a rilevare da Finmare la maggioranza (60%) del capitale TIRRENIA, nel corso del 1999 è proseguita l'attuazione del riordino del comparto cabotiero, le cui fasi operative realizzate possono così riassumersi:

[(10)] Rappresentate da: Banca di Roma, Banca Nazionale del Lavoro, Unicredito Italiano, Banca Carige, Banca Commerciale Italiana, Citibank, Nuova Holding Subalpina (Gruppo S. Paolo-IMI), Banco di Napoli e Banca Popolare Antoniana Veneta.

ANDAMENTO DELL'IRI NEL 1999

– nel febbraio, l'IRI, a seguito della delibera di aumento di capitale assunta nel dicembre 1998 dall'assemblea straordinaria di TIRRENIA, ha effettuato versamenti in c/futuro aumento di capitale a favore della Società per complessivi 88 miliardi;
– nello stesso mese di febbraio, TIRRENIA ha provveduto ad acquistare da Finmare la partecipazione di integrale controllo in Adriatica; di conseguenza – considerata la quota di controllo già detenuta nelle Società regionali (Caremar, Saremar, Siremar e Toremar) – TIRRENIA ha assunto il ruolo di capogruppo operativa del comparto cabotiero, in ottemperanza a quanto stabilito dal richiamato Decreto interministeriale. Nell'esercizio di questa nuova funzione, la stessa TIRRENIA, nel successivo mese di marzo, ha completato l'elaborazione del Piano industriale relativo al periodo 1999-2002, che è stato trasmesso al CIPE per il successivo *iter* valutativo, successivamente protrattosi per l'emergere di problemi in sede comunitaria. In particolare, nel mese di agosto, la Comunità Europea ha aperto una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia per presunti aiuti di Stato alla Società TIRRENIA, derivanti dal sistema di sovvenzione pubblica di cui godono la capogruppo e le Società regionali. Al riguardo, il Governo italiano ha predisposto un'articolata risposta che attualmente è all'esame degli uffici competenti della Commissione UE;
– nel giugno 1999, avendo di fatto esaurito il proprio ruolo istituzionale, Finmare è stata posta in liquidazione. Nel mutato contesto di riferimento, l'IRI ha provveduto a rilevare, a fine esercizio, una ulteriore partecipazione del 35% del capitale della Società per un importo di circa Lire 93 miliardi (il residuo 5% è stato ceduto a FINTECNA). Inoltre, nel dicembre 1999, l'IRI ha ceduto a FINTECNA – tenuto conto della specificità della missione affidata a quest'ultima (gestione dei processi liquidatori avviati nel Gruppo) – alcune partecipazioni in Società poste in liquidazione, tra cui quella nella stessa Finmare.
A fine 1999, a conclusione delle suddette fasi del processo di riassetto, le partecipazioni del comparto cabotiero ancora presenti nel portafoglio della Finmare in liquidazione erano rappresentate dalle quote di minoranza delle richiamate Società regionali.
Tali partecipazioni sono state di recente acquisite dalla TIRRENIA, che si è avvalsa delle risorse derivanti dall'operazione di aumento del proprio capitale sociale (vedi capitolo "Fatti salienti dei primi mesi del 2000" a pag. 137).

Società Almare

A seguito delle cessioni delle partecipazioni nelle Società operanti nel settore di linea (Lloyd Triestino ed Italia di Navigazione), perfezionate a fine 1998, ed a conclusione del riordino societario relativo al comparto cabotiero, è tuttora presente nel portafoglio di Finmare in liquidazione unicamente la partecipazione totalitaria nella Società Almare, che opera nel trasporto di "massa", la cui dismissione è prevista dal richiamato Decreto interministeriale del 7 settembre 1998.
All'inizio dell'esercizio 1999, l'IRI e la Finmare – allo scopo di definire il quadro normativo di riferimento relativo all'opera di dismissione – hanno effettuato specifici studi, che hanno consentito di escludere la necessità sia dell'emanazione da parte del Governo di un DPCM volto ad individuare le modalità di privatizzazione della Società ai sensi del-

ANDAMENTO DELL'IRI NEL 1999

l'art. 1, comma II, L. 474/94, sia della predisposizione di un piano industriale di Almare da sottoporre all'esame delle Commissioni Parlamentari, da parte del Governo, per l'espressione di un parere, ai sensi dell'art. 2, comma 192, L.662/96.
In tale contesto e sulla base dell'assenso del Ministero del Tesoro sui risultati degli studi su citati, nei primi giorni del corrente anno è stata avviata la privatizzazione della Società, mediante la pubblicazione sulla stampa di uno specifico avviso di sollecitazione di manifestazioni di interesse (vedi capitolo "Fatti salienti dei primi mesi del 2000" a pagina 137).

Privatizzazione di FINMECCANICA

In coerenza con le linee programmatiche del Piano industriale di riassetto e di rilancio delineate nel 1997, la FINMECCANICA ha realizzato, nel giugno 1998, un aumento di capitale per complessivi Lire 1.967 miliardi. L'operazione – attuata anche mediante l'emissione di warrant assegnati ad azionisti terzi – è stata apprezzata dal mercato, e ha costituito il presupposto per la riduzione della quota di proprietà pubblica nel capitale della Società.
Peraltro già prima di questa operazione, l'azionariato della Società aveva subito un profondo mutamento, con l'ingresso di nuovi soggetti (in larga parte primari investitori istituzionali, italiani ed esteri) che – sulla base dei contenuti del Piano industriale – avevano progressivamente incrementato la propria partecipazione in FINMECCANICA, fino a detenere l'importante quota di capitale (circa il 21%), in precedenza posseduta dal sistema creditizio italiano.
Nel settembre 1999, nell'ambito del processo di ulteriore rafforzamento patrimoniale della Società, finalizzato anche a favorire l'ingresso di FINMECCANICA nelle principali alleanze europee nei settori dell'Aerospazio e Difesa nonché la ristrutturazione dei settori non "core" (in particolare quello dell'Energia), è stato impostato un progetto di fusione con la MEI S.r.l. (Società il cui capitale era detenuto dall'IRI per il 50,1% e dal Ministero del Tesoro per il residuo 49,9%). Come noto, al momento della fusione – deliberata dall'Assemblea Straordinaria degli Azionisti del 23 novembre 1999 – tale Società deteneva circa il 22,4% di STMicroelectronics (Società leader a livello mondiale nel settore dei semiconduttori, con una capitalizzazione di oltre 117 mila miliardi di lire)[1] e disponeva di una liquidità di circa 2.000 miliardi di lire, conseguente all'operazione di collocamento di titoli STM realizzata nel precedente mese di settembre 1999.
Per effetto della fusione – la cui efficacia è decorsa dal 31.12.1999, con effetti contabili dall'1.1.1999 – la quota pubblica detenuta nel capitale FINMECCANICA è cresciuta a circa l'83%. In particolare il Ministero del Tesoro ha ricevuto, in concambio della quota MEI posseduta, circa 2.423 milioni di azioni Finmeccanica, corrispondenti a circa il 29% del capitale della Società, mentre l'IRI detiene il residuo 54% circa.
Nello stesso mese di settembre sono stati fissati dal Governo i termini della Corporate Governance della Società, propedeutici alla privatizzazione della stessa. In particolare, il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri emanato in data 28 settembre 1999 ha disposto l'attribuzione al Ministero del Tesoro dei poteri speciali di cui all'art. 2 della Legge 474/1994.

[1] Prezzo ufficiale riferito al 29 marzo 2000.

ANDAMENTO DELL'IRI NEL 1999

I poteri speciali individuati nel successivo mese di novembre con specifico Decreto del Ministro del Tesoro riguardano:
– il gradimento all'assunzione di partecipazioni che rappresentino almeno il 3% del capitale sociale;
– il gradimento alla conclusione di patti o accordi parasociali che abbiano ad oggetto una partecipazione di almeno il 3% del capitale sociale;
– il potere di veto all'adozione di delibere di scioglimento della Società, di trasferimento dell'azienda, di fusione, di scissione, di trasferimento della sede sociale all'estero, di cambiamento dell'oggetto sociale, di modifiche dello Statuto che sopprimano o modifichino 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 conferire la carica di Presidente del Collegio Sindacale.
La previsione di questi poteri speciali è stata introdotta nello Statuto della Società a seguito della Delibera adottata dalla citata Assemblea Straordinaria degli Azionisti FINMECCANICA del 23 novembre scorso. In tale occasione, sono state determinate ulteriori modifiche statutarie, relative alla partecipazione al capitale sociale ed alla formazione della volontà degli organi sociali con riguardo ad operazioni di particolare rilevanza e significatività strategica. In particolare, è stato previsto – ai sensi dell'art. 3 della L.474/1994 – un limite al possesso azionario nella misura del 3%, anche in coerenza con quanto disposto dal richiamato Decreto circa l'assunzione della quota di partecipazione per la quale è richiesto il preventivo gradimento del Ministero. 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.
Le ulteriori modifiche statutarie hanno riguardato l'introduzione del meccanismo del voto di lista per la nomina dei componenti del Consiglio di Amministrazione e maggioranze "qualificate" – in sede sia consiliare che assembleare – per l'adozione di deliberazioni relative ad operazioni straordinarie e ad atti di disposizione di attività del settore della Difesa.
La suddetta Assemblea Straordinaria di FINMECCANICA del 23 novembre 1999 ha deliberato altresì:
– l'emissione – con esclusione del diritto di opzione – di un prestito obbligazionario convertibile per un controvalore massimo di 1.700 miliardi di lire, con contestuale aumento di capitale al servizio della conversione;
– un ulteriore aumento di capitale sociale, con il limite massimo di emissione di n. 35 milioni di azioni ordinarie, a servizio di un piano di Stock Option riservato al Top Management del Gruppo;
– la conversione obbligatoria, alla pari e senza conguaglio, delle azioni di risparmio in azioni ordinarie.
Le suddette operazioni sul capitale, le modifiche statutarie e lo stato di avanzamento delle alleanze internazionali hanno consentito all'IRI di presentare agli investitori, in sede di privatizzazione, un Gruppo finanziariamente sano, di dimensioni notevolmente accresciute in termini di capitalizzazione di borsa, con una rafforzata presenza in settori tecnolo-

ANDAMENTO DELL'IRI NEL 1999

gicamente avanzati grazie anche alle joint venture in corso di finalizzazione (Aerospazio, Difesa, Elicotteri, eccetera).
Successivamente all'emanazione del richiamato DPCM, l'IRI ha inoltre dato avvio al processo di privatizzazione di FINMECCANICA, provvedendo all'attuazione di una serie di attività propedeutiche alla finalizzazione dell'operazione. In particolare, tra la fine del 1999 ed i primi mesi del 2000, l'IRI ha proceduto alla nomina delle banche, che devono fungere da Coordinatori Globali dell'offerta di titoli FINMECCANICA detenuti nel proprio portafoglio (Schroders Salomon Smith Barney, Merrill Lynch e Mediobanca), e dei Consulenti che a vario titolo hanno partecipato all'operazione: Valutatore (Lehman Brothers), Consulente per la Comunicazione ed il Marketing (Hill & Knowlton), Agenzia di Pubblicità (McCann Erickson), Consulente Legale (Studio Legale Gianni, Origoni & Partners).
Per quanto concerne i principali aspetti dell'operazione di privatizzazione di FINMECCANICA – realizzata, di recente, 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 – si rinvia al capitolo "Fatti salienti dei primi mesi del 2000" a pag. 137.

Settore della Formazione

I processi di privatizzazione avviati dall'IRI hanno interessato anche il settore della Formazione, in cui il Gruppo ha espresso una qualificata presenza attraverso la STOÀ – Istituto di Studi per la Direzione e la Gestione d'Impresa ed IRI Management – Formazione e Sviluppo.

• STOÀ ha operato fin dal 1988 come Società consortile per azioni senza scopo di lucro, con l'obiettivo di rappresentare un centro di eccellenza della cultura manageriale nel Mezzogiorno, in un'ottica internazionale. Elementi fondamentali della sua missione sono stati:
– la vocazione meridionalistica, che si è esplicata con la costituzione di un nucleo di docenti e ricercatori in grado di contribuire allo sviluppo della cultura aziendale ed in particolare di una "nuova imprenditorialità" meridionale;
– la visione internazionale dell'economia, in quanto STOÀ ha considerato il processo di internazionalizzazione in atto uno degli elementi che caratterizzano la gestione aziendale. Tale impostazione ha trovato riscontro negli standard qualitativi del "master in business administration" – attività istituzionale della Scuola – e nella rete di collaborazione attivata con primarie istituzioni accademiche italiane ed estere.
In linea con questi orientamenti sono state sviluppate le attività istituzionali, i corsi Master destinati ai giovani che si affacciano sul mercato del lavoro e le attività realizzate su richiesta di Enti ed Imprese.
Nel quadro della politica di dismissione delle proprie partecipazioni, l'IRI ha attivato, nel settembre 1998, la procedura di cessione della complessiva partecipazione (47%) detenuta dalle Società del Gruppo[1] nel capitale di STOÀ, mediante la pubblicazione di apposito avviso sulla stampa nazionale.
Nelle diverse fasi della procedura di vendita l'IRI si è avvalso di COFIRI quale consulente per la privatizzazione, mentre l'incarico di Valutatore

[1] Così costituita: IRI (23%), FINMECCANICA (8,899%), SOFINPAR (2,966%), ALITALIA (2,966%), FINCANTIERI (2,966%), SPI (2,966%) e TIRRENIA di Navigazione (2,966%).

ANDAMENTO DELL'IRI NEL 1999

è stato affidato, previa selezione tra più candidature, alla Ernst & Young.
Ai soggetti potenzialmente interessati al rilievo della predetta quota è stato richiesto di predisporre uno specifico piano che consentisse di valutare le forme di possibile interazione con la STOÀ e con le altre realtà istituzionali e/o produttive nel territorio di riferimento, nonché la capacità di valorizzazione del patrimonio culturale della Scuola.
La procedura si è conclusa nel mese di luglio 1999 con la cessione della partecipazione complessivamente detenuta dal Gruppo nella STOÀ (come detto, 47%) alla cordata composta da Italia Lavoro, Comuni di Napoli, Torre del Greco, Ercolano, Portici e San Giorgio a Cremano.
Tale cordata ha sottolineato l'obiettivo di utilizzare la Scuola quale strumento di formazione nel Mezzogiorno, sia per creare una classe dirigente per le società miste che intrattengono rapporti con le pubbliche amministrazioni presenti sul territorio, sia per sopperire alla carenza di quadri nella stessa Pubblica Amministrazione.
Più in particolare, la cordata Italia Lavoro/Comuni di Napoli e Vesuviani, ha previsto il rilancio del corso MBA, attraverso il rafforzamento dell'attività di collocamento del personale e la focalizzazione sul fabbisogno formativo delle piccole e medie imprese radicate sul territorio.

• IRI Management, Società consortile per azioni senza scopo di lucro, è stata costituita nel 1993, con l'obiettivo di creare un organismo dotato delle caratteristiche per promuovere, organizzare e svolgere interventi di formazione e sviluppo professionale, nonché attività di ricerca e consulenza in campo organizzativo e gestionale nell'interesse delle Società consorziate facenti capo, direttamente o indirettamente, al Gruppo IRI.
Il ruolo originale di IRI Management – fornitore di un'ampia gamma di servizi per un limitato numero di soci – è stato successivamente integrato sia a seguito della modifica statutaria intervenuta nel 1996, con cui è stata consentita l'ammissione di enti pubblici e privati esterni al Gruppo IRI nella compagine consortile, sia attraverso la progressiva offerta al mercato dei servizi di formazione e di consulenza che rientrano nello scopo consortile. Per promuovere e sviluppare le proprie iniziative, IRI Management può, quindi, collaborare con enti pubblici e privati e fornire servizi agli stessi, anche aderendo a consorzi ed associazioni di imprese od acquisendo partecipazioni in società. I servizi di formazione e sviluppo forniti da IRI Management possono suddividersi pertanto in due tipologie principali: attività interaziendali "a programma" e attività "a richiesta", realizzate per singole aziende clienti.
La quota di partecipazione al capitale (di 200 milioni) di IRI Management riconducibile alle aziende socie del Gruppo IRI è pari al 93,1% circa (di cui IRI 19,2% circa); la restante quota, pari a circa il 6,9% è riferibile a Telecom Italia che, nel corso del 1998, ha esercitato il diritto di recesso dalla compagine consortile con effetto dal 30 giugno 1999.
A settembre 1999 anche l'IRI, in relazione al programmato obiettivo di dismettere le proprie partecipazioni in tempi per quanto possibile compatibili con il completamento del proprio mandato, ha esercitato il diritto di recesso per la propria quota; analoga iniziativa è stata assunta da Finmare in liquidazione (6,9%) ed Iritecna in liquidazione (3,4%).
In considerazione di alcune manifestazioni di interesse pervenute, IRI Management ha deliberato di attivare la procedura per la cessione della quota complessiva (36,4%), resa disponibile dai soci recedenti, ad investi-

ANDAMENTO DELL'IRI NEL 1999

tori terzi che condividano le finalità e gli obiettivi della Società consortile. La procedura di alienazione, per la quale IRI Management si avvale del supporto della KPMG, è attualmente in corso.

Privatizzazioni di secondo livello

Durante il 1999 le operazioni di dismissione concluse dalle holding caposettore (c.d. privatizzazioni di secondo livello), realizzate con il supporto dell'IRI, hanno consentito di reperire risorse per circa Lire 2.950 miliardi.
In particolare, nel corso dell'anno, le privatizzazioni, compresi i debiti trasferiti, sono risultate pari a circa Lire 300 miliardi; sono state, inoltre, realizzate cessioni di quote di minoranza per circa Lire 2.400 miliardi ed alienazioni di immobili e cespiti vari per un ammontare complessivo di Lire 250 miliardi.
I suddetti valori risultano del resto significativi, nonostante il più contenuto perimetro di aziende controllate dall'IRI e lo stato ormai avanzato dell'attività di progressiva concentrazione delle holding sul proprio *core-business*, attraverso la cessione di partecipazioni e cespiti ritenuti non strategici.
La più rilevante operazione di dismissione realizzata nel corso del 1999 dal Gruppo è rappresentata dal collocamento di una quarta *tranche* di azioni STMicroelectronics, Società leader nel settore dei semiconduttori, i cui titoli sono quotati alle Borse di New York e di Parigi, nonché al Mercato Telematico della Borsa italiana.
Il collocamento ha riguardato circa 30 milioni di azioni STM detenute da STM Holding, Società alla quale partecipano – con quote paritetiche – la FINMECCANICA (all'epoca della cessione la MEI) e FT1CI (Società partecipata al 51% da CEA Industrie e, per il residuo 49%, da France Telecom). L'operazione, realizzata nel settembre 1999, ha comportato incassi di competenza del gruppo per oltre Lire 2.000 miliardi.
Di seguito si riportano in dettaglio le iniziative di dismissione realizzate dalle singole finanziarie del Gruppo.

Nel corso del 1999, il gruppo ALITALIA ha ceduto quote di minoranza per circa Lire 225 miliardi. Si ricordano in particolare, la cessione sul mercato dell'1,44% della Galileo Inc. da parte della Racom Teledata (per 125 miliardi) e, per i restanti Lire 100 miliardi circa, la cessione sul mercato di una parte della partecipazione detenuta nel capitale della Equant N.V., Società costituita nel 1995 per commercializzare la rete di telecomunicazioni della Sita Foundation anche a favore di utenti non operanti nel settore del trasporto aereo. Nel 1999 inoltre, ALITALIA ha ceduto l'intera partecipazione detenuta (11% circa) nella Società Aeroporto Fiorentino alla CCIAA di Firenze, alla SAT ed alla Regione Toscana, per un controvalore complessivo di circa Lire 1,5 miliardi.

Per quanto riguarda il gruppo FINCANTIERI, nel periodo in esame l'operazione di privatizzazione di maggior rilievo è rappresentata dalla cessione da parte della Fincantieri Holding BV del residuo 60% del capitale sociale di Grandi Motori Trieste, per un valore di circa Lire 95 miliardi.

Con riferimento al gruppo FINMARE – dopo la privatizzazione, realizzata nel 1998, del settore di linea (Lloyd Triestino ed Italia di Navigazione) – nel corso del 1999 è stata completata la realizzazione del polo cabo-

ANDAMENTO DELL'IRI NEL 1999

tiero attraverso la cessione a IRI e FINTECNA dell'intero capitale di TIRRENIA (vedi pagina 137). Per quanto attiene alla attività di dismissione di *asset* in portafoglio, nel corso del 1999 Finmare ha realizzato la cessione di immobili per un importo complessivo di circa Lire 17 miliardi ed ha posto in essere le attività propedeutiche alla privatizzazione di Almare, avviata formalmente nel gennaio 2000 con la pubblicazione sulla stampa dell'invito a manifestare interesse all'acquisto.

Per quanto concerne il gruppo FINMECCANICA, nel corso del 1999 sono proseguite le iniziative volte alla progressiva concentrazione del gruppo sul proprio *core business*. In particolare, nell'anno, sono state cedute quote di controllo per circa 60 L.mldi, relative essenzialmente all'intero capitale sociale di Ansaldo Sistemi Industriali (la cessione ha comportato il deconsolidamento di debiti per circa Lire 55 miliardi e l'uscita dal gruppo di 7 partecipazioni di controllo) ed al 94% del Consorzio Ansaldo Energia. Nell'anno, sono stati inoltre ceduti rami d'azienda per oltre Lire 75 miliardi, riferiti essenzialmente a Thrust Reverse dell'Alenia Inc. (per circa 57 miliardi) e Breda Fonderie Meridionali (per 13 mldi).
Le cessioni di quote di minoranza – pari nel complesso a circa 20 miliardi – riguardano essenzialmente il 43,5% detenuto da FINMECCANICA nella Benelli Armi (15 miliardi), il 17% detenuto da Elsag Sistemi nella IDP (2,3 miliardi) ed il 10% detenuto da Iritech nella Microwawe Power. Nell'anno, inoltre, il gruppo ha ricavato ulteriori Lire 140 miliardi dalla dismissione di fabbricati e terreni.
Si segnala che nei primi mesi del corrente anno FINMECCANICA ha portato a termine rilevanti e complesse operazioni di privatizzazione avviate già nel corso del 1999. In particolare, esse riguardano le cessioni dello Stabilimento di Legnano (ex Franco Tosi) di Ansaldo Energia, dell'intera partecipazione di Ansaldo Industria nella Ansaldo Movimentazione e di quelle di Ansaldo Invest nella Ganz Ansaldo Electrical e Tapioszele Elektromecanical Works Ltd, nonché del ramo d'azienda IMESI della Breda Costruzioni Ferroviarie.

Relativamente all'attività di privatizzazione condotta da FINTECNA, è da rilevare che nel corso del 1999 la Società ha portato a termine rilevanti ed impegnative operazioni di dismissione, completando – nella sostanza – la definitiva uscita del Gruppo IRI dal settore delle costruzioni/impiantistico.
Tra le operazioni di particolare rilievo – che, tra l'altro, hanno comportato l'impegno da parte dell'acquirente al mantenimento della continuità produttiva e dei livelli occupazionali – si segnala:
– la cessione a Ferrocemento della residua quota detenuta nel capitale di Condotte (50,1%) – mediante l'esercizio dell'opzione put a suo tempo riconosciuta a FINTECNA – ad un prezzo di Lire 50,1 miliardi;
– la cessione a Saba del capitale di Italinpa per un controvalore complessivo di Lire 41 miliardi (compresi Lire 12 miliardi di debiti trasferiti alla controparte acquirente);
– la cessione di Ponteggi Dalmine alla Marcegaglia S.p.A. ad un prezzo di circa Lire 66 miliardi. Il Piano industriale predisposto in sede di procedura prevede, in particolare, opportunità di sviluppo per lo stabilimento di Potenza, connesse alla sua riconversione, parziale o totale, ed integrazione con realtà del gruppo acquirente;

ANDAMENTO DELL'IRI NEL 1999

– la cessione della partecipazione detenuta in Coinfra alla Ares Holding, ad un prezzo di circa Lire 2 miliardi.

Sempre per quanto attiene al gruppo FINTECNA, si ricorda che, nel periodo in esame:

– Iritecna in liquidazione ha realizzato cessioni di immobili per oltre Lire 30 miliardi e cessione di rami d'azienda per circa Lire 5 miliardi (in particolare, il ramo d'azienda costituito dallo stabilimento di Pignataro alla OMC Italia S.p.A. per Lire 4 miliardi);

– SOFINPAR, ha ceduto l'intero capitale della Società Progetto Acciaio per un valore complessivo di oltre Lire 4 miliardi, nonché immobili per oltre Lire 27 miliardi;

– Finsider in liquidazione ha perfezionato alienazioni di cespiti di Cimi-Montubi per complessivi Lire 25 miliardi circa.

Da rilevare infine che il gruppo FINTECNA – in linea con il mandato ricevuto – prosegue nelle iniziative di privatizzazione di partecipazioni detenute sia direttamente (Italsocotec), sia tramite le proprie controllate Iritecna in liquidazione (Bonifica, Italeco, Svei), Finmare in liquidazione (Almare) e SOFINPAR (Na.Gra. CSM e Castel Romano).

Per quanto attiene alla RAI, si rileva che nel 1999 è stato ceduto il residuo 10% della Nuova Fonit Cetra alla Warner Music Italia per 0,8 miliardi. Nel gennaio scorso la RAI ha finalizzato la cessione di una quota del 5% del capitale di RAISAT al gruppo RCS per un controvalore di 10 miliardi.

Per quanto riguarda il gruppo COFIRI, nel periodo in esame è stato ceduto il 10% della Sogin per circa Lire 14 miliardi.

Rapporti con la Commissione dell'Unione Europea

Nel corso del 1999 sono proseguiti i rapporti con la UE volti a mantenere un proficuo scambio di informazioni sulle problematiche del Gruppo IRI di interesse comunitario e sono state avviate varie iniziative previste nel quadro del c.d. Accordo Andreatta/Van Miert del 1993. Tale Accordo – si rammenta – prevedeva la disattivazione per l'IRI e per le sue controllate della garanzia ex art. 2362 Codice Civile.

Per ottemperare agli impegni presi, l'allora Ministro del Tesoro Ciampi, con lettera del 27.10.1998 inviata al Commissario alla Concorrenza della CE, Van Miert, impegnò il Governo a far cessare l'attività dell'IRI entro il 30.6.2000 e ad avviare entro il 1999 la privatizzazione delle Società di cui l'IRI era azionista totalitario. Nel corso dell'anno sono state effettivamente avviate le procedure per la privatizzazione di COFIRI, per l'ingresso di investitori privati nella compagine azionaria di FINCANTIERI, per la concentrazione delle attività di liquidazione del gruppo in capo alla FINTECNA ed è stata posta in liquidazione la Finmare.

Per quanto riguarda altre tematiche di interesse comunitario, la Commissione Europea, informata con lettera del 5.11.1999 della fusione per incorporazione della MEI in FINMECCANICA, ha approvato l'operazione con la condizione di privatizzare la FINMECCANICA entro giugno 2000.

A seguito di un ricorso da parte di concorrenti privati, la Commissione ha avviato una procedura per aiuti di Stato nei confronti della TIRRENIA. La CE sostiene che l'applicazione della convenzione, che attribuisce a TIRRENIA la gestione del servizio di collegamento con le isole, sia con-

traria alle regole stabilite in sede comunitaria con il Regolamento 92/3577 del Consiglio dei Ministri CE sul settore cabotiero. Si ricorda a questo riguardo, tuttavia, che la convenzione fu firmata nel 1988 con scadenza 2008 e che le direttive comunitarie del 1992 fanno salve le convenzioni già in essere a quella data.
Il Governo italiano ha presentato ricorso contro la procedura presso il Tribunale Comunitario di primo Grado, aprendo nel contempo un dialogo negoziale con la Commissione.
È stata avviata inoltre una procedura comunitaria d'infrazione per aiuti di Stato alla RAI relativi:
• all'aumento di capitale di Lire 100 miliardi sottoscritto dall'IRI nel 1992;
• all'esenzione dall'imposta relativa alla rivalutazione dei valori iscritti nel bilancio RAI nel 1992;
• alla conversione degli importi dovuti per il canone di concessione per il 1992-93 in un prestito a lungo termine da parte della Cassa Depositi e Prestiti.
La procedura in questione non riguarda il canone di abbonamento, sulla cui problematica la Commissione Europea ha avviato nei primi mesi del 1999 una indagine conoscitiva in diversi Stati, tra cui l'Italia.
La UE è stata infine investita della problematica concernente la privatizzazione della Società AEROPORTI DI ROMA a seguito di un ricorso – presentato dalle Società di gestione degli Aeroporti di Milano (SEA) ed Amsterdam (Schiphol) – che contesta il limite del 2% di partecipazione per le Società a capitale pubblico imposto dal DPCM del 25 febbraio 1999, che stabilisce le modalità di privatizzazione. Sulla stessa materia si è pronunciato il Consiglio di Stato (udienza del 17.3.2000) rigettando la pretesa SEA, già respinta dal giudice di primo Grado.

ANDAMENTO FINANZIARIO DELL'IRI

La dinamica finanziaria registrata nel 1999 ha contribuito ad un ulteriore consolidamento dei risultati raggiunti attraverso la strategia di risanamento perseguita dall'IRI negli ultimi anni, incentrata sulle privatizzazioni nel quadro degli indirizzi assegnati dalle Autorità di Governo. In particolare, gli incassi derivanti dalle cessioni effettuate nell'anno hanno consentito di annullare l'esposizione debitoria netta dell'IRI, concorrendo altresì, in misura significativa, al riequilibrio della gestione corrente.
Più in dettaglio, come indicato nella Tabella n. 3 a pagina seguente[1], le dismissioni realizzate nell'anno (al netto delle relative spese e commissioni) hanno prodotto un effetto finanziario quantificabile complessivamente in Lire 8.135 miliardi, in massima parte afferente la cessione di una prima quota azionaria di AUTOSTRADE.
Con specifico riferimento a tale operazione, nel corso del mese di dicembre è stata perfezionata la cessione sul mercato della quota maggioritaria del capitale azionario AUTOSTRADE (52,4%) con un introito complessivo di Lire 8.105 miliardi, di cui Lire 7.368 miliardi relativi all'Offerta Globale (Offerta Pubblica e Offerta Istituzionale) e Lire 737 miliardi all'esercizio della *greenshoe*. L'introito netto derivante da tale operazione, tenuto conto degli esborsi sostenuti dall'IRI per le commissioni e le spese (158 miliardi), è risultato pertanto pari a Lire 7.947 miliardi.
Per effetto di tali incassi, in attuazione dell'impegno a suo tempo assunto di retrocedere alla liquidazione Iritecna parte della maggiorazione di prez-

[1] Al fine di evidenziare le movimentazioni di natura esclusivamente finanziaria dell'esercizio, si è provveduto ad articolare in uno schema sintetico i fabbisogni dell'anno e le poste di copertura.

FABBISOGNI E COPERTURE - CONSUNTIVO 1999 **Tabella n. 3**
(miliardi di lire)

FABBISOGNI		
Pagamento dividendo		3.000
Distribuzione riserva straordinaria		2.107
Supporto alle aziende:		273
- Interventi sul capitale	88	
- Effetto finanziario della scissione parziale di COFIRI	181	
- Erogazioni di fondi ex L. 408/89 e L. 38/90	4	
Retrocessione maggiorazione di prezzo Autostrade		650
Estinzione operazioni di factoring		381
Acquisto partecipazioni (*)		93
Rimborsi netti debiti a m/l termine:		2
- Rimborsi ordinari	495	
- Rimborsi da aziende	- 493	
Totale		**6.506**
COPERTURE		
Disponibilità generate dalla gestione corrente		845
Smobilizzi dell'esercizio netti:		8.135
- AUTOSTRADE	7.947	
- AEROPORTI DI ROMA	100	
- Trasferimento partecipazioni a Fintecna	86	
- Altre minori	2	
Apporti patrimoniali dallo Stato		364
Cessioni crediti tributari		109
Variazione indebitamento finanziario netto a breve		- 2.947
Totale		**6.506**

(*) L'importo si riferisce all'acquisizione del 35% della partecipazione TIRRENIA. L'operazione di acquisizione di AEROPORTI DI ROMA invece non ha comportato la rilevazione di flussi finanziari essendosi concretizzata con il riconoscimento di un debito non finanziario verso Aeroporti di Roma Holding.

zo realizzata sulla cessione AUTOSTRADE [2], a fine 1999 l'IRI ha provveduto ad accreditare alla stessa liquidazione l'importo di Lire 650 miliardi. La cessione della residua quota di partecipazione in AUTOSTRADE [3], corrispondente al 30% del capitale della Società e destinata alla costituzione di un nucleo stabile di azionisti di riferimento, è stata perfezionata nel marzo 2000, una volta ottenuta la necessaria autorizzazione da parte della competente Autorità Antitrust. Tale operazione ha determinato ulteriori introiti per complessivi Lire 4.911 miliardi, di cui 4.871 per la cessione delle azioni e circa Lire 40 miliardi per gli interessi maturati dalla data di regolamento dell'Offerta Globale (13 dicembre 1999).
Le altre cessioni dell'esercizio (pari a 188 miliardi) hanno riguardato:
- quanto a Lire 100 miliardi, la cessione del 3% del capitale di AEROPORTI DI ROMA agli Enti locali (Comune e Provincia di Roma,

[2] Tale impegno si riferisce alle azioni Autostrade in precedenza detenute dall'Iritecna.
[3] Le azioni vincolate all'esercizio della bonus share (corrispondenti al 4,2% del capitale della Società) verranno assegnate gratuitamente agli aventi diritto nel prossimo mese di dicembre.

ANDAMENTO DELL'IRI NEL 1999

Regione Lazio, Comune di Fiumicino), in nesso all'esercizio del diritto di opzione riconosciuto ai sensi del DPCM del 25 febbraio 1999;
– quanto a Lire 86 miliardi, il trasferimento a FINTECNA delle liquidazioni ISAI (21 miliardi) e Finmare (30 miliardi), nonché di SOFINPAR (35 miliardi), nell'ambito del progetto di razionalizzazione delle attività liquidatorie; a tale riguardo si sottolinea che nel corso del 1999 sono state trasferite a FINTECNA – al prezzo di 1 lira – anche le partecipazioni IRI relative alle liquidazioni Iritecna, Finsider, Ifap-IRI e MMP;
– quanto a Lire 2 miliardi, la cessione di circa 670.000 azioni Banca di Roma, in relazione alla parziale conversione del prestito obbligazionario convertibile emesso da Mediobanca International, nonché la cessione alla cordata Italia Lavoro/Comuni di Napoli e Vesuviani della partecipazione detenuta dall'IRI in STOÀ.
Nell'ambito dei flussi di copertura sono altresì inclusi:
– apporti patrimoniali per Lire 364 miliardi, riguardanti rimborsi di finanziamenti ex L.41/86 e L.730/83, nei confronti dei quali a suo tempo lo Stato si è assunto il relativo onere;
– introiti derivanti dalla cessione di crediti tributari ad AUTOSTRADE, per un importo di Lire 109 miliardi, realizzata nel mese di luglio.
La gestione corrente, che beneficia del consistente afflusso di dividendi incassati nell'anno (854 miliardi), ha determinato la creazione di disponibilità nette per Lire 845 miliardi.
Tali flussi hanno consentito di far ampiamente fronte alle occorrenze finanziarie dell'anno (6.506 miliardi), per la maggior parte (5.107 miliardi) ascrivibili all'erogazione del dividendo (3.000 miliardi) a valere sull'utile d'esercizio 1998, nonché alla distribuzione della riserva straordinaria (2.107 miliardi), effettuata nel mese di dicembre contestualmente all'incasso dei proventi derivanti dalla privatizzazione di AUTOSTRADE.
Le risorse destinate al supporto finanziario delle controllate sono ammontate complessivamente a Lire 273 miliardi e sono così riferite:
– interventi sul capitale per Lire 88 miliardi, costituiti da due versamenti in conto futuri aumenti di capitale (pari rispettivamente a 73 e 15 miliardi) effettuati a favore di TIRRENIA, in relazione al riassetto del settore cabotiero;
– acquisizione di debiti finanziari verso Iritecna in liquidazione da COFIRI (181 miliardi), per effetto della scissione parziale di quest'ultima (al riguardo si evidenzia che tale operazione ha determinato per l'IRI l'acquisizione anche di altre partite, peraltro di natura non finanziaria);
– erogazioni di fondi ex L.408/89 e L.38/90 a favore della SPI, per circa Lire 4 miliardi.
Oltre alla citata retrocessione sulla maggiorazione di prezzo AUTOSTRADE (650 miliardi), i fabbisogni residui (476 miliardi) hanno riguardato:
– per Lire 381 miliardi, l'estinzione di due operazioni di factoring effettuate con Cofiri F&L, aventi per oggetto crediti d'imposta del 1993 (67 miliardi) e del 1994 (314 miliardi);
– per Lire 93 miliardi, l'acquisto di partecipazioni; l'importo in parola si riferisce esclusivamente al rilievo di un'ulteriore quota di partecipazione in TIRRENIA (35%), in quanto l'acquisizione della partecipazione AEROPORTI DI ROMA – effettuata in corso d'anno – non ha determinato effetti finanziari;
– per Lire 2 miliardi, i rimborsi di debiti a m/l termine, relativi a mutui BEI ed obbligazioni (495 miliardi), peraltro quasi interamente (493

ANDAMENTO DELL'IRI NEL 1999

miliardi) compensati dai rientri da aziende per finanziamenti contestualmente concessi dall'IRI.
Le dinamiche finanziarie sopra descritte hanno determinato, rispetto all'anno precedente, un incremento di disponibilità e di crediti finanziari netti a breve verso il mercato per Lire 2.947 miliardi.

ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI E DELLE SITUAZIONI PATRIMONIALE E FINANZIARIA

L'esercizio, come anticipato nella "Sintesi della gestione 1999", a pagina 19, ha consuntivato un risultato ampiamente positivo, pari a Lire 7.226 miliardi, con un ulteriore miglioramento rispetto all'utile 1998 pari a Lire 3.158 miliardi.
I principali eventi che hanno caratterizzato il 1999, più approfonditamente trattati in altri paragrafi della relazione, vengono di seguito riepilogati per rilevarne gli effetti sulle risultanze gestionali e sulle situazioni patrimoniali e finanziarie:
- Privatizzazione della Società AUTOSTRADE: nell'esercizio è stato stipulato il contratto di compravendita del 30% del capitale sociale al nucleo stabile ed è stata realizzata la cessione del 52,4%, nell'ambito dell'Offerta Globale ad investitori istituzionali e risparmiatori. La cessione al nucleo stabile, sottoposta a condizioni sospensive, tra cui il rilascio del benestare da parte dall'Autorità Antitrust ottenuto nel marzo scorso, si è realizzata nel 2000 e non ha avuto effetti nell'esercizio 1999, mentre l'Offerta Globale (dicembre 1999) ha consentito di registrare nell'esercizio un incasso, al netto delle spese sostenute, di Lire 7.930 miliardi e l'iscrizione di plusvalenze per Lire 6.791 miliardi, tenuto anche conto del conguaglio prezzo, di Lire 650 miliardi, riconosciuto a Iritecna, iniziale possessore di parte dei titoli AUTOSTRADE.
- Processo di razionalizzazione delle attività in liquidazione del Gruppo: si è concretizzato con la cessione a FINTECNA delle partecipate Iritecna, Finsider, ISAI, Ifap-IRI, Finmare, MMP e SOFINPAR. Le cessioni sono avvenute in via provvisoria ai valori di carico IRI, ad eccezione della partecipazione nella ISAI, ceduta al prezzo di Lire 21 miliardi, che ha consentito l'iscrizione di una plusvalenza di pari importo. Per le Società Finmare, SOFINPAR e MMP, come contrattualmente previsto, si è proceduto a determinare un conguaglio prezzo, sulla base delle perizie, congiuntamente commissionate da IRI e FINTECNA, del valore economico delle Società. Alla data di redazione del bilancio sono pervenute la valutazione della Finmare, da cui è scaturito un conguaglio a favore FINTECNA di Lire 26 miliardi, e quella relativa alla MMP, che ha confermato i valori provvisori di cessione; è stata inoltre effettuata una stima provvisoria del valore economico della SOFINPAR, che ha portato a stanziare un accantonamento prudenziale al "Fondo oneri su partecipate" di Lire 85 miliardi.
Si rileva inoltre che, nell'ambito del sopra ricordato processo di razionalizzazione delle attività in liquidazione, è stato ceduto alla FINTECNA a Lire 1 il finanziamento infruttifero, a suo tempo erogato a Finsider di Lire 1.568 miliardi. L'operazione, essendo il suddetto finanziamento integralmente coperto da fondo rettificativo di pari importo, non ha avuto effetti economici.

ANDAMENTO DELL'IRI NEL 1999

– Versamenti in conto futuro aumento di capitale a TIRRENIA (L.mldi 88), in relazione al Piano di riordino del settore cabotiero come definito dalla Legge 204/95.

– Privatizzazione della Società AEROPORTI DI ROMA: l'IRI ha acquisito nell'esercizio da Aeroporti di Roma Holding la quota di partecipazione, pari al 54,2%, detenuta in AEROPORTI DI ROMA ad un prezzo provvisorio di Lire 517 miliardi. A fine esercizio si è proceduto ad un primo conguaglio del prezzo di acquisto, sulla base delle previsioni contrattuali, che ha comportato l'iscrizione di un maggior valore della partecipazione e del connesso debito verso Aeroporti di Roma Holding di Lire 813 miliardi[1].

Nel dicembre scorso, ai sensi del DPCM 25.2.1999, è stata ceduta una quota complessivamente pari al 3% del capitale sociale a: Comune di Roma, Regione Lazio, Provincia di Roma e Comune di Fiumicino ad un controvalore di 100 miliardi (pari alla media delle quotazioni del titolo negli ultimi tre mesi antecedenti la data del ricordato DPCM).

– Acquisto da COFIRI del 100% della SPI (L.mldi 160): l'operazione è stata posta in essere in vista della cessione alla Società Sviluppo Italia. Tale cessione è avvenuta ad inizio 2000, come disposto dai D.Lgs 1/1999 e 3/2000 "senza corrispettivo". Si è proceduto pertanto alla svalutazione della SPI al valore simbolico di Lire 1, registrando nell'esercizio un "onere straordinario" di Lire 160 miliardi.

– Acquisizione del ramo d'azienda derivante dalla scissione parziale della COFIRI: ha comportato l'iscrizione della partecipazione totalitaria nella Aeroporti di Roma Holding, acquisita al valore di libro di 377 miliardi, del credito vantato da COFIRI nei confronti dell'IRI per Lire 160 miliardi (relativo alla ricordata operazione di cessione della SPI) e di posizioni debitorie COFIRI verso FINTECNA per 156 miliardi e verso Iritecna per Lire 181 miliardi, nonché l'annullamento di n. 200.000.000 di azioni COFIRI detenute dall'IRI, con conseguente riduzione del valore di carico (per 199,5 miliardi) della partecipata, proporzionale alla riduzione subita dal patrimonio netto della stessa, ed iscrizione di una riserva di scissione di 0,5 miliardi.

Tale operazione ha inoltre comportato l'iscrizione, nei conti d'ordine, di garanzie fidejussorie per Lire 9 miliardi e degli impegni, a suo tempo assunti da COFIRI, a retrocedere a FINTECNA ed a Cofiri Invest B.V. parte delle plusvalenze che l'IRI realizzerà sulla cessione di AEROPORTI DI ROMA: a fronte di tali impegni l'IRI, a fine 1999, ha iscritto maggiori debiti a titolo di conguaglio prezzo sull'acquisto della partecipazione Aeroporti di Roma Holding, a FINTECNA e Cofiri Invest B.V., rispettivamente per Lire 384 e Lire 230 miliardi.

– Cessione della partecipazione detenuta dal Gruppo IRI nella STOÀ (complessivamente pari al 46,9% del capitale della Società, di cui il 23,2% direttamente da IRI) alla cordata composta dalla Società Italia Lavoro e dai Comuni di Napoli, Ercolano, Portici, San Giorgio a Cremano e Torre del Greco, per un importo (quota di competenza IRI) pari a 0,5 miliardi.

– Accantonamento straordinario di Lire 60 miliardi a fronte di oneri per esodi e ricollocazione del personale, effettuato in relazione ad impegni in essere.

[1] L'IRI dovrà procedere al definitivo conguaglio prezzo sulla base dell'introito derivante dalla privatizzazione di AEROPORTI DI ROMA.