Tesoro adotti "le opportune iniziative per il trasferimento alla Società della Società SPI".
Al riguardo si ricorda infine che il recente Decreto legislativo 14 gennaio 2000, n.3, recante "Disposizioni correttive ed integrative del Decreto Legislativo 9 gennaio 1999, concernenti la Società Sviluppo Italia" ha stabilito (art. 4) che "l'intera partecipazione azionaria detenuta dall'Istituto per la Ricostruzione Industriale - IRI S.p.A. nella SPI S.p.A. è trasferita, senza corrispettivo, a Sviluppo Italia S.p.A., mediante girata azionaria, entro il 30 gennaio 2000".

Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 febbraio 1999, recante "Modalità inerenti l'alienazione della partecipazione indiretta dello Stato nella Società Aeroporti di Roma S.p.A., a norma dell'art. 1, comma 2, della Legge 14 novembre 1995, n. 481".

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

Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 4 maggio 1999, recante "Direttiva per l'esercizio dei poteri speciali del Ministro del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione economica in alcune Società per azioni ai sensi dell'art. 2 del Decreto-legge 31 maggio 1994, n. 332, convertito, con modificazioni, dalla Legge 30 luglio 1994, n. 474".

Il provvedimento regola l'utilizzo della golden share, stabilendo finalità e criteri dei poteri speciali attribuiti al Tesoro nelle Società privatizzate, nel rispetto dei principi dell'ordinamento comunitario.
L'esercizio dei poteri speciali, nell'obiettivo di "salvaguardare vitali interessi dello Stato", deve rispondere ad imprescindibili motivi di interesse generale, con particolare riguardo "all'ordine pubblico, alla sicurezza pubblica, alla sanità pubblica e alla difesa".
La normativa consente al Tesoro di negare il consenso ad acquisizioni azionarie non trasparenti o che non assicurino la conoscenza della titolarità delle partecipazioni rilevanti ai fini del controllo della Società. Parimenti potrà essere negato il gradimento per evitare acquisizioni azionarie che "compromettano processi di liberalizzazione e apertura dei mercati ovvero non siano coerenti con la scelta di privatizzazione della Società".
Si segnala che il successivo Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 febbraio 2000, recante "Definizione dei criteri di esercizio dei pote-

ANDAMENTO DELL'IRI NEL 1999

ri speciali" ribadisce in argomento stesse finalità e criteri, introducendo peraltro "lo sviluppo dei settori tecnologicamente avanzati" tra i motivi di interesse generale che possono giustificare l'introduzione di poteri speciali nello statuto delle società privatizzande che operano in quei settori.
L'emanazione di tale ultimo decreto è stata prevista espressamente dalla Legge Finanziaria 2000 (art. 66).

Legge 11 maggio 1999, n. 140, recante "Norme in materia di attività produttive".

Il provvedimento disciplina in un unico testo disposizioni relative a diversi settori produttivi, nel quadro di una più efficace azione di politica industriale.
Tra le disposizioni relative a settori di interesse del Gruppo IRI si segnalano:

- **Articolo 1**: il Ministero dell'Industria viene autorizzato ad effettuare interventi riguardanti i settori aeronautico, spaziale e dei prodotti elettronici ad alta tecnologia, suscettibili di impiego duale (civile e militare), al fine di adeguare l'industria aeronautica e spaziale italiana al processo di razionalizzazione e riorganizzazione dell'industria europea.
Il Ministero dell'Industria viene altresì autorizzato ad adottare misure volte ad assicurare la copertura del fabbisogno dell'industria aeronautica nazionale per la partecipazione delle imprese al capitale di rischio di nuove società, preferibilmente nell'ambito della cooperazione europea.
Viene prevista inoltre una prima attuazione dei programmi per la realizzazione del nuovo modello di difesa.
Per tali interventi sono previsti limiti di impegno quindicennali di L. 64,2 miliardi a partire dal 1999 e di L. 99,7 miliardi a partire dal 2000, attivando le risorse già stanziate dalle Leggi finanziarie 1998 e 1999.

- **Articolo 2**: prevede che il complesso degli interventi di cui all'art. 1 sia disciplinato da un regolamento del quale stabilisce criteri e principi direttivi. Tale regolamento dovrà essere emanato dal Ministro dell'Industria, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti.

Legge 17 maggio 1999, n. 144, recante "Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali" (Collegato ordinamentale alla Legge FINANZIARIA 1999).

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

Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 28 settembre 1999, recante "Disposizioni per l'attuazione di poteri speciali al Ministero del

ANDAMENTO DELL'IRI NEL 1999

Tesoro, del Bilancio e della Programmazione economica in tema di privatizzazione della FINMECCANICA S.p.A.".

Il Decreto, ai sensi dell'art. 2 della Legge 474/1994, individua la 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 suddetta Legge.
Il contenuto di tale clausola sarà individuato con successivo Decreto del Ministro del Tesoro (*v. infra*).
Nelle premesse al provvedimento si stabilisce che il progetto di privatizzazione di FINMECCANICA porterà la partecipazione dello Stato nella Società "ad una quota non maggioritaria del capitale stesso, sia pure non inferiore al 30%".

Decreto del Ministro del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione economica 8 novembre 1999, riguardante l'individuazione del contenuto della clausola, da inserire nello statuto di FINMECCANICA S.p.A., che attribuisce al Ministro del Tesoro la titolarità dei poteri speciali.

I poteri speciali riservati al Ministro del Tesoro, ai sensi dell'art. 2, comma 1, della Legge 474/94, sono i seguenti:
– gradimento all'assunzione di partecipazioni rilevanti (che rappresentino almeno la ventesima parte del capitale sociale);
– gradimento di patti o accordi parasociali che abbiano ad oggetto una partecipazione pari alla ventesima parte del capitale sociale;
– potere di veto all'adozione di delibere di scioglimento della Società, di trasferimento dell'azienda, di fusione, di scissione, di cambiamento dell'oggetto sociale, di modifica dello statuto che sopprima o modifichi i suddetti poteri;
– nomina di amministratori nel limite di un quarto dei componenti del Consiglio di Amministrazione e di un sindaco effettivo.

Decreto del Ministro del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione economica 8 novembre 1999, riguardante l'individuazione della percentuale rilevante nel capitale di FINMECCANICA S.p.A., ai fini dell'esercizio dei poteri di gradimento del Ministro del Tesoro.

Il Decreto fissa al 3% del capitale sociale la partecipazione rilevante nel capitale Finmeccanica ai fini dell'esercizio del potere di gradimento del Ministro del Tesoro previsto dall'art. 2, comma 1, della Legge 474/94.

Legge 23 dicembre 1999, n. 488, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge Finanziaria 2000)".

Si segnala l'art. 66, recante "Modalità di dismissione delle partecipazioni detenute dallo Stato", che prevede la possibilità per il Governo di accelerare le dismissioni di partecipazioni residuali direttamente detenute dallo Stato, nonché norme in materia di *golden share*.
Il provvedimento individua le caratteristiche delle partecipazioni che potranno avere procedure di dismissione accelerate: quelle di controllo

ANDAMENTO DELL'IRI NEL 1999

di valore inferiore a 100 miliardi, sulla base del patrimonio netto risultante dall'ultimo bilancio e quelle non di controllo "che siano di limitato rilievo ai fini degli obiettivi di politica economica industriale dello Stato". Tali partecipazioni dovranno essere individuate con Decreto del Presidente del Consiglio da emanare entro il 30 settembre 2000.
Per quanto riguarda la *golden share*, l'articolo prevede criteri e finalità in linea con quelli indicati dal Decreto del Presidente del Consiglio del 4 maggio 1999 (*v. sopra*). I poteri speciali potranno essere introdotti "esclusivamente per rilevanti e imprescindibili motivi di interesse generale, con particolare riferimento all'ordine pubblico, alla sicurezza pubblica, alla sanità pubblica e alla difesa".
Nel ribadire che "i poteri autorizzatori devono fondarsi su criteri obiettivi, stabili nel tempo e resi previamente pubblici", il provvedimento rinvia ad un successivo Decreto del Presidente del Consiglio la definizione dei criteri di esercizio dei poteri speciali. Come detto, tale Decreto è stato emanato l'11 febbraio 2000.

Legge 28 dicembre 1999, n. 522, recante "Misure di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed alla ricerca applicata nel settore navale".

Il provvedimento per quanto concerne il settore cantieristico – in attuazione del Regolamento CE n. 1540/98 – assicura:
– il mantenimento degli aiuti alla produzione (già previsto da precedenti leggi) anche per le commesse che saranno acquisite sino al 31 dicembre 2000;
– aiuti agli investimenti per migliorare la produttività e la competitività dei cantieri, anche attraverso l'innovazione tecnologica nei processi di produzione o nel prodotto;
– finanziamenti al Cetena (Fincantieri) e all'Insean per programmi di ricerca applicata nel triennio 2000-2002, ai fini del miglioramento delle conoscenze tecnologiche volte ad accrescere la competitività del settore navale.
Per quanto concerne il trasporto marittimo di cabotaggio, la Legge assicura alle imprese armatoriali italiane una forte decontribuzione degli oneri sociali con l'obiettivo di assicurare parità di condizioni con i concorrenti europei (ai quali dal 1° gennaio 1999 è aperta la concorrenza per il cabotaggio con le isole).

Altre disposizioni di carattere generale

Legge 30 aprile 1999, n. 130, recante "Disposizioni sulla cartolarizzazione dei crediti".

Decreto Legislativo 30 luglio 1999, n. 300, recante *"Riforma dell'organizzazione del Governo, a norma dell'articolo 11 della Legge 15 marzo 1997, n. 59".*

Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 1° dicembre 1999, recante *"Direttiva relativa alla Società Sviluppo Italia S.p.A.".*

DATI SEGNALETICI DEL GRUPPO IRI NEL 1999

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione consolidata del Gruppo IRI nel 1999 è stato pari a Lire 36.348 miliardi, rispetto a Lire 36.150 miliardi dell'esercizio 1998 (vedi tabella), con un aumento di Lire 198 miliardi, che risulta da uno sviluppo generalizzato di tutte le Finanziarie/Società del Gruppo ad eccezione di FINCANTIERI e FINTECNA che evidenziano considerevoli decrementi, determinati per quest'ultima, dalla diversa struttura del Gruppo.

Riguardo ai diversi settori di attività si evidenzia in particolare quanto segue. Il gruppo FINMECCANICA registra nell'anno un valore della produzione pari a Lire 12.023 miliardi, rispetto a Lire 11.684 miliardi dell'esercizio precedente, con un incremento pari a circa Lire 340 miliardi attribuibile in particolare alla maggiore attività negli Elicotteri e nell'Information Technology, a fronte della diminuzione dei ricavi nell'area dei Trasporti. La dinamica dei ricavi risente peraltro della dismissione di alcune attività in corso d'anno, fra cui in particolare l'Ansaldo Sistemi Industriali, che nel 1998 aveva conseguito ricavi per circa Lire 450 miliardi.

VALORE DELLA PRODUZIONE — **Tabella n. 6**
(miliardi di lire)

	Consolidato 1998	Consolidato 1999
FINMECCANICA	11.684	12.023
ALITALIA	9.087	9.431
RAI	4.930	5.250
FINCANTIERI	4.277	3.442
AUTOSTRADE	3.715	3.992
AEROPORTI DI ROMA [1]	1.098	1.151
TIRRENIA	848	995
FINMARE [2]	248	—
FINTECNA	411	180
SOFINPAR [3]	134	98
Altre e consolidamenti	- 282	- 214
Totale Gruppo	**36.150**	**36.348**

[1] L'IRI ha rilevato la partecipazione AEROPORTI DI ROMA da Aeroporti di Roma Holding nel marzo 1999. Il dato relativo al 1998 viene esposto per completezza di informativa.

[2] Posta in liquidazione nel giugno 1999. Il valore della produzione relativo al 1998 comprende i ricavi realizzati dalla Società Adriatica di Navigazione trasferita nel corso del 1999 alla TIRRENIA, nonché quelli di Almare per la quale è in atto la procedura di privatizzazione.

[3] La SOFINPAR è stata rilevata a fine esercizio 1999 da FINTECNA che ne ha recepito i valori nel proprio bilancio consolidato ai soli fini patrimoniali.

DATI SEGNALETICI DEL GRUPPO IRI NEL 1999

Il valore della produzione del gruppo ALITALIA passa da Lire 9.087 miliardi del 1998 a Lire 9.431 miliardi del 1999, che comprendono il contributo di Lire 194 miliardi versato da KLM per la condivisione dei costi relativi alla fase di avviamento di Malpensa[1]. Senza considerare tale componente i ricavi del traffico restano sostanzialmente sui livelli del 1998 (circa 7.900 miliardi), per l'effetto composto dell'incremento del trasportato, sia nel settore passeggeri (+3,3%) che nell'area cargo (+7,8%), e di una riduzione del provento medio unitario del 5,4%.

Il gruppo RAI configura un valore della produzione pari a Lire 5.250 miliardi, rispetto a Lire 4.930 miliardi del 1998; la variazione è attribuibile sostanzialmente alla crescita degli introiti pubblicitari, in coerenza con le dinamiche del mercato della pubblicità radiotelevisiva. Gli introiti da canone da abbonamento hanno presentato una crescita contenuta (2,5%) per effetto dell'incremento del canone unitario, non registrandosi variazioni significative sul numero di abbonati.

Il valore della produzione del gruppo FINCANTIERI passa da Lire 4.277 miliardi del 1998 a Lire 3.442 miliardi dell'esercizio 1999; tenuto conto che il dato riferito al 1998 comprendeva oltre Lire 400 miliardi di partite positive pregresse, il valore della produzione del 1999 sconta difficoltà produttive che hanno generato rallentamenti e slittamenti nei tempi di consegna nel settore delle navi mercantili.

Il gruppo AUTOSTRADE ha evidenziato nell'anno un valore della produzione pari a Lire 3.992 miliardi, rispetto a Lire 3.715 miliardi del precedente esercizio, con un incremento del 7,5%, conseguente allo sviluppo dei volumi del traffico (+2,8%) nonché all'aumento tariffario del 3,09% intervenuto dall'1.1.1999.

Il valore della produzione del gruppo AEROPORTI DI ROMA è pari nell'anno a Lire 1.151 miliardi, rispetto a Lire 1.098 miliardi del 1998, con un incremento pari al 4,3% rispetto al 1998 da ascrivere alla realizzazione delle opere infrastrutturali, mentre i ricavi per vendite e prestazioni confermano i valori dell'anno precedente (+0,13%) nonostante l'effetto negativo conseguente all'apertura del nuovo aeroporto di Milano Malpensa.

Il gruppo TIRRENIA consuntiva un valore della produzione pari a Lire 995 miliardi; il raffronto rispetto al 1998 non è significativo, in quanto quest'ultimo valore non includeva la Società Adriatica inserita nel gruppo a partire dall'1.1.1999.
In termini omogenei, i ricavi netti di mercato del gruppo sono stati pari nel 1999 ad oltre Lire 600 miliardi, con un apprezzabile sviluppo rispetto al 1998 (+8% circa), in gran parte da attribuire alla capogruppo TIRRENIA, mentre più contenuta è stata la dinamica per Adriatica, che ha risentito fra l'altro dei ridotti traffici a seguito degli eventi bellici in Kosovo.
Da segnalare inoltre la sensibile riduzione delle sovvenzioni di esercizio per i servizi dovuti (inclusi nel valore della produzione), che a struttura omogenea sono diminuite di circa Lire 74 miliardi rispetto al 1998, come riflesso dei miglioramenti gestionali realizzati dal comparto.

Il gruppo FINTECNA registra un valore della produzione pari a Lire 180 miliardi, rispetto a Lire 411 miliardi del 1998, con decremento conseguente al progredire del programma di privatizzazioni, che nel corso dell'esercizio è stato interessato dalle cessioni delle quote residue di

[1] Il contributo versato da KLM non incide sul risultato d'esercizio di Alitalia in quanto neutralizzato da apposito accantonamento.

DATI SEGNALETICI DEL GRUPPO IRI NEL 1999

Condotte e Nuova Portello, di Italinpa, di Coinfra, di Ponteggi Dalmine e dell'80% di Sovigest.

Il valore della produzione del gruppo SOFINPAR diminuisce da Lire 134 a Lire 98 miliardi, soprattutto per effetto dell'uscita del CSM dall'area di consolidamento.

ATTIVITÀ INTERNAZIONALI

Nel corso del 1999 si è registrata una crescita dei ricavi esteri del 79,1% rispetto all'anno precedente (si è passati dai 10.985 miliardi di lire nel 1998 ai 19.688 del 1999) peraltro in gran parte attribuibile all'avvenuta fatturazione di attività di Ansaldo Energia (prevalentemente verso Paesi del Medio e dell'Estremo Oriente), con chiusura delle relative commesse e con assorbimento delle correlate fatture di rata. Per FINMECCANICA, a parte l'aspetto tecnico già richiamato, si è comunque registrata una tenuta dei ricavi esteri negli altri principali settori in cui opera, con un apporto pari al 66% dei ricavi esteri di gruppo.
Va tuttavia ricordato che il 1998 aveva fatto segnare un sensibile calo (-26,8%), rispetto ai risultati del 1997 (circa 15.000 miliardi), in larga parte dovuto alla contrazione dell'area di consolidamento, determinata dalle importanti dismissioni che avevano in particolare interessato FINMECCANICA.

RICAVI ESTERI DEL GRUPPO IRI — **Tabella n. 7**
(miliardi di lire)

	1998	1999	Variazioni assolute		Variazioni %
FINMECCANICA	5.910	12.990	+ 7.080	+	119,8
ALITALIA	3.716	3.845	+ 129	+	3,5
FINCANTIERI	1.161	2.675	+ 1.514	+	130,4
Altre (*)	198	178	- 20	-	10,1
Totale Gruppo	**10.985**	**19.688**	**+ 8.703**	+	**79,2**
di cui Società con sede:					
- in Italia	9.684	17.717	+ 8.033	+	82,9
- all'estero	1.301	1.971	+ 670	+	51,5

(*) Nel 1998: AUTOSTRADE, Finmare, FINTECNA, RAI, SOFINPAR e TIRRENIA, che complessivamente hanno contribuito al totale dei ricavi esteri del Gruppo IRI per l'1,8%.
Nel 1999: CSM, FINTECNA, RAI, SOFINPAR e TIRRENIA (0,9% dei ricavi esteri).

Anche ALITALIA ha sostanzialmente confermato, con qualche progresso, i risultati 1998 ed ha assicurato il 19,5% circa del totale IRI.
FINCANTIERI ha visto crescere nel 1999 di oltre il 130% i propri ricavi esteri nei confronti dell'anno precedente. Ciò è dovuto ad una particolare concentrazione nella consegna a clienti esteri di navi da crociera dalle caratteristiche particolarmente sofisticate. FINCANTIERI ha così contribuito per oltre il 13,6% al totale IRI.

DATI SEGNALETICI DEL GRUPPO IRI NEL 1999

Infine, si è ulteriormente ridotto il già modesto contributo ai ricavi esteri di gruppo assicurato da altre Società (vedi nota della tabella n. 7), i cui interessi sono prevalentemente concentrati in Italia e che si affacciano sui mercati internazionali per attività sostanzialmente marginali e comunque lontane dal loro *core business*.
È interessante sottolineare che, a seguito dei risultati ottenuti da FINMECCANICA e da FINCANTIERI, nel corso del 1999 l'IRI ha visto salire la quota dei ricavi esteri su quelli complessivi di gruppo a ben il 45%.
Quanto alla suddivisione tra Società con sede rispettivamente in Italia e fuori d'Italia, le prime hanno accresciuto il loro apporto ai ricavi esteri del Gruppo IRI al 90% del totale.
Il 1999, infine, si è caratterizzato per le significative attività internazionali sviluppate da FINMECCANICA in vista di joint ventures e di alleanze strategiche, come dettagliatamente descritte nello specifico capitolo.

INVESTIMENTI E ATTIVITÀ DI RICERCA

Gli investimenti del Gruppo IRI nel 1999 sono risultati pari a Lire 2.623 miliardi rispetto ai Lire 2.374 miliardi del precedente esercizio (vedi tabella n. 8), con un aumento di Lire 249 miliardi connesso in particolare alla crescita degli impegni di AUTOSTRADE ed ALITALIA.
In relazione ai singoli settori, si segnala quanto segue.

Il gruppo FINMECCANICA ha realizzato nell'anno investimenti in immobilizzazioni materiali per Lire 273 miliardi (256 miliardi nel 1998), di cui circa la metà nelle aree dell'Aerospazio e degli Elicotteri, riferibili in particolare alla realizzazione di interventi di efficientamento e mantenimento delle capacità produttive ed agli interventi ambientali richiesti dalla legge.

INVESTIMENTI TECNICI DEL GRUPPO IRI NEL 1998 E NEL 1999 **Tabella n. 8**
(miliardi di lire)

	Consolidato 1998	Consolidato 1999
FINMECCANICA	256	273
ALITALIA	638	799
RAI	359	326
FINCANTIERI	93	69
AUTOSTRADE	435	717
AEROPORTI DI ROMA [1]	160	137
TIRRENIA	323	153
FINTECNA	41	15
SOFINPAR [2]	6	1
Altre e consolidamenti	63	133
Totale Gruppo	**2.374**	**2.623**

[1] L'IRI ha rilevato la partecipazione AEROPORTI DI ROMA da Aeroporti di Roma Holding nel marzo 1999. Il dato relativo al 1998 viene esposto per completezza di informativa. I valori indicati si riferiscono alla sola quota di investimenti autofinanziati dalla Società.
[2] La SOFINPAR è stata rilevata a fine esercizio 1999 da FINTECNA che ne ha recepito i valori nel proprio bilancio consolidato ai soli fini patrimoniali.

DATI SEGNALETICI DEL GRUPPO IRI NEL 1999

Gli investimenti del gruppo ALITALIA sono stati pari nell'anno a Lire 799 miliardi rispetto ai Lire 638 miliardi del precedente esercizio: l'impegno ha riguardato principalmente l'acquisto di due A-321, un B-767, un A-320 ed un ATR-72, nonché anticipi per opzioni su diverse classi di aeromobili (A-320, A-321, ATR-72, B-747, Embraer).

Il gruppo RAI ha effettuato investimenti per Lire 326 miliardi (359 miliardi nel 1998), rivolti principalmente alla realizzazione di interventi sugli impianti di produzione, diffusione e trasmissione ed allo sviluppo della nuova tecnologia del digitale.

Gli investimenti del gruppo FINCANTIERI sono stati pari a Lire 69 miliardi, rispetto a Lire 93 miliardi del precedente esercizio, riferiti per la gran parte ad adeguamenti finalizzati al mantenimento dei livelli di efficienza operativa, ed al potenziamento delle impiantistiche di scafo e di prefabbricazione, soprattutto nei cantieri dell'area mercantile. In ambito militare, i nuovi interventi hanno riguardato essenzialmente l'acquisizione di nuove macchine ed attrezzature per le lavorazioni meccaniche e dei sommergibili.

Il gruppo AUTOSTRADE ha effettuato realizzazioni per Lire 717 miliardi, rispetto a Lire 435 miliardi del 1998.
I lavori hanno riguardato principalmente interventi sul tratto Bologna-Firenze-Incisa, l'ampliamento a tre corsie del tratto Orte-Fiano e l'allargamento a quattro corsie dei tratti Fiorenza-Lainate e Lainate-Gallarate della Milano-Laghi (con l'apertura al traffico, nell'ottobre scorso, del primo tratto fino a Malpensa). In crescita anche l'attività di manutenzione, per migliorare la sicurezza sulla rete ed aumentare la qualità del servizio.

Il gruppo AEROPORTI DI ROMA ha attuato investimenti autofinanziati per Lire 137 miliardi, rispetto a Lire 160 miliardi del 1998, ed interventi finanziati dallo Stato per Lire 181 miliardi (145 miliardi nell'esercizio scorso).
Le realizzazioni sono state di carattere infrastrutturale ed impiantistico volte ad espandere la capacità dell'aeroporto di Fiumicino.
Nel 1999 sono entrati, in particolare, in esercizio il nuovo Terminal B dedicato ai voli fra Paesi UE area Schengen; il "Satellite" destinato ai voli internazionali extra UE con 11 pontili di imbarco; lo "Sky bridge", ovvero un sistema automatizzato di veicoli su rotaia che collega il "Satellite" con l'aerostazione internazionale.

Gli investimenti del gruppo TIRRENIA sono stati pari nell'esercizio a Lire 153 miliardi, rispetto a Lire 323 miliardi del 1998, con interventi volti all'ammodernamento della flotta con l'entrata in esercizio di tre traghetti misti e quattro unità veloci. A fine esercizio sono state inoltre ordinate, in coerenza con il Piano industriale, due nuove unità miste per l'impiego sulla linea Genova/Porto Torres che riveste importanza strategica per TIRRENIA.

Il gruppo FINTECNA ha consuntivato investimenti per Lire 15 miliardi, rispetto a Lire 41 miliardi dell'esercizio precedente, riferiti nella sostanza all'attività della Veneta Infrastrutture, che ha in concessione il tunnel di collegamento stradale tra i comuni di Schio e Valdarno, aperto al traffico nel mese di luglio 1999.

Le spese di ricerca e sviluppo delle aziende facenti parte del Gruppo IRI nel 1999 sono aumentate, rispetto al 1998, del 4,7%. In misura maggiore (del 12%), sono incrementati i costi a carico delle aziende, anche a causa della sensibile riduzione dei contributi a fondo perduto.

DATI SEGNALETICI DEL GRUPPO IRI NEL 1999

D'altro lato, è proseguito l'impegno volto ad aumentare la produttività delle strutture, con conseguente riduzione sensibile degli addetti e delle spese del personale.

Per quanto riguarda FINMECCANICA, in cui risultava concentrato il 90% delle spese del Gruppo, sono proseguiti i programmi nelle principali linee di attività. Così, nel settore aeronautico sono continuati i programmi per lo sviluppo dell'"EF2000", del "Tornado" e del "C27J", mentre nel settore spaziale le attività hanno riguardato sia la configurazione di piattaforme geostazionarie ed in orbita bassa, che le tecnologie per sistemi multimediali interattivi.

Per quanto riguarda il settore della difesa, sono stati realizzati progetti per lo sviluppo dei sistemi degli apparati elettrottici, dei sistemici avionici, di quelli per il controllo del tiro, dei veicoli corazzati, delle armi leggere per impieghi terrestri e navali, dei sensori subacquei, dei velivoli senza pilota e degli addestratori.

Nel settore degli elicotteri, la ricerca ha riguardato il miglioramento della sicurezza degli occupanti e le nuove configurazioni per il rotore principale e per le strutture che garantiscono alti gradi di incolumità in condizioni di atterraggio difficile.

Nel comparto Trasporti, sono stati avviati i progetti relativi al nuovo tram "Sirio" ed allo sviluppo del treno per media-bassa capacità, mentre sono in completamento i programmi per l'elettrotreno per media e alta velocità e per il sistema di segnalamento per Roma Termini e la metropolitana di Copenhagen.

Nel comparto Energia, sono stati realizzati progetti sia nel settore "Power" che in quelli delle turbine a vapore e dei turbogeneratori.

Nel campo dell'Information Technology, infine, oltre allo sviluppo della nuova generazione di macchine per l'automazione postale, sono in corso progetti nel campo della telematica e, in particolare, delle tecnologie internet.

PERSONALE E SPESE DEL GRUPPO IRI PER RICERCA E SVILUPPO NEL 1998 E NEL 1999 **Tabella n. 9**
(miliardi di lire)

	1998	1999	Variazioni assolute	Variazioni %
Addetti (unità equivalenti a tempo pieno)	6.497	6.040	- 457	- 7
Spese per ricerche interne	1.437	1.517	80	5
di cui: Personale	*596*	*558*	*- 38*	*- 6,3*
Spese per ricerche commissionate all'esterno	87	79	- 8	- 9,1
Totale costi (A)	**1.524**	**1.596**	**72**	**4,7**
di cui:				
- Spese correnti	*1.506*	*1.579*	*73*	*4,8*
- Spese in conto capitale	*18*	*17*	*- 1*	*- 5,5*
Contributi a fondo perduto	100	57	- 43	- 43
Ricerche fatturate	699	727	28	4
Totale ricavi (B)	**799**	**784**	**- 15**	**- 1,9**
Costi a carico delle aziende (A) - (B)	**725**	**812**	**87**	**12**

DATI SEGNALETICI DEL GRUPPO IRI NEL 1999

RISULTATI ECONOMICI

Il Gruppo IRI evidenzia nell'esercizio un utile consolidato di Lire 6.640 miliardi (di cui: quota IRI 6.141 miliardi, quota terzi 499 miliardi), in crescita rispetto ai 3.445 miliardi di lire dell'anno precedente (vedi tabella n. 10). Tale risultato è in considerevole misura attribuibile agli esiti reddituali dell'IRI S.p.A. che configura un utile di Lire 7.226 miliardi (3.158 miliardi nel 1998).

Il settore industriale registra un risultato positivo di Lire 274 miliardi rispetto agli 11 miliardi del 1998, con un miglioramento connesso, in sintesi, al recupero di redditività conseguito da FINMECCANICA ed al miglioramento degli esiti gestionali di FINTECNA ed AUTOSTRADE, pur in presenza di deterioramenti significativi nei risultati economici di ALITALIA e FINCANTIERI.

Riguardo ai principali settori di attività, si segnala in sintesi quanto segue, rimandando ai rispettivi capitoli per ulteriori specifici elementi.

RISULTATI ECONOMICI DEL GRUPPO IRI NEL 1998 E 1999 — **Tabella n. 10**
(miliardi di lire)

	1998	1999
FINMECCANICA	- 485	128
ALITALIA	408	12
RAI	140	110
FINCANTIERI	- 299	- 458
AUTOSTRADE	482	581
AEROPORTI DI ROMA [1]	116	81
TIRRENIA	7	16
FINMARE [2]	- 73	—
FINTECNA	- 75	194
SOFINPAR [3]	- 23	- 4
Altre e consolidamenti	- 18	- 386
Totale Aziende industriali e di servizi	**11**	**274**
COFIRI	8	234
Aeroporti di Roma Holding [4]	—	586
IRI	3.158	7.226
Consolidamenti	268	- 1.680
Totale Gruppo	**3.445**	**6.640**

[1] L'IRI ha rilevato la partecipazione AEROPORTI DI ROMA da Aeroporti di Roma Holding nel marzo 1999. Il dato relativo al 1998 viene esposto per completezza di informativa.
[2] Posta in liquidazione nel giugno 1999.
[3] La SOFINPAR è stata rilevata a fine esercizio 1999 da FINTECNA che ne ha recepito i valori nel proprio bilancio consolidato ai soli fini patrimoniali.
[4] Inclusa nel dato COFIRI nel 1998.

DATI SEGNALETICI DEL GRUPPO IRI NEL 1999

Il gruppo FINMECCANICA registra un utile di Lire 128 miliardi (–485 miliardi nell'esercizio 1998), che beneficia della netta inversione di tendenza del risultato ante componenti straordinari ed imposte. A tale risultato – pari a 499 miliardi nel 1999, rispetto ai –471 miliardi del 1998 – contribuiscono specialmente i migliori esiti industriali nei settori Aeronautica, Spazio, Elicotteri ed Information Technology ed il forte contenimento degli oneri finanziari della capogruppo per il progressivo rafforzamento della struttura patrimoniale.
I benefici economici straordinari relativi all'operazione di fusione della MEI (che deteneva il 22,4% della STMicroelectronics) sono bilanciati dagli oneri straordinari e dagli accantonamenti prudenziali connessi essenzialmente ai piani di ristrutturazione e di razionalizzazione delle attività non strategiche, in atto.

Il gruppo ALITALIA evidenzia un risultato netto consolidato di sostanziale pareggio (12 miliardi), rispetto all'utile di Lire 408 miliardi del 1998, registrando un significativo deterioramento riconducibile essenzialmente alle difficoltà operative incontrate dal settore del trasporto aereo nel corso del 1999 (avvio di Malpensa, inasprimento del clima competitivo soprattutto sul mercato domestico e sul Nord Atlantico, guerra del Kosovo, forte aumento del prezzo del carburante), nonché ai riflessi negativi del programma di espansione realizzato da ALITALIA nell'anno (e alla connessa dinamica dei costi operativi), a cui non ha corrisposto l'atteso sviluppo dei proventi.
Il peggioramento operativo è parzialmente contenuto da proventi extragestione per cessione di *assets* e utilizzo fondi disponibili.

Il gruppo RAI chiude l'esercizio con un utile consolidato di Lire 110 miliardi, rispetto ai Lire 140 miliardi del 1998; nonostante un miglioramento della gestione connesso allo sviluppo dell'attività, in particolare degli introiti pubblicitari, ed al contenimento del livello dei costi, il risultato, rispetto all'analogo del 1998, flette di 30 miliardi a seguito essenzialmente di eventi extragestionali ed in particolare del maggior carico fiscale dovuto ad imposte differite passive per l'applicazione del nuovo principio contabile in materia di fiscalità.

Il gruppo FINCANTIERI configura una perdita consolidata di 458 miliardi, rispetto alla perdita di Lire 299 miliardi del consuntivo 1998. Tale risultato negativo afferisce in particolare al settore mercantile, che ha registrato ritardi produttivi dovuti, oltre che ad alcune carenze progettuali e di processo, alla particolare complessità delle navi realizzate, alcune con caratteristiche di prototipo; sono di conseguenza aumentati i costi esterni e slittate alcune consegne. Tale situazione ed il più difficile quadro competitivo in cui opera FINCANTIERI hanno reso necessario l'avvio di un Piano di ristrutturazione e l'adozione di criteri più prudenziali in ordine alla valutazione dei rischi relativi alle commesse in portafoglio; dall'attuazione del Piano sono attesi benefici gestionali già a partire dall'esercizio in corso.

Il gruppo AUTOSTRADE registra un utile consolidato di Lire 581 miliardi, rispetto ai Lire 482 miliardi del 1998, con un considerevole miglioramento (+20% circa) conseguente al positivo andamento economico di AUTOSTRADE S.p.A., in relazione alla dinamica registrata dai ricavi per l'incremento del traffico (+2,8%) e delle tariffe (+3%), che ha più che

DATI SEGNALETICI DEL GRUPPO IRI NEL 1999

compensato gli effetti negativi della chiusura del Traforo del Monte Bianco a causa del tragico incidente di fine marzo 1999.

Il gruppo AEROPORTI DI ROMA consuntiva un utile consolidato pari a Lire 81 miliardi, che si raffronta con Lire 116 miliardi realizzati nel 1998. In particolare nel 1999 l'andamento gestionale della capogruppo risente di una dinamica sfavorevole tra costi e ricavi, quest'ultimi penalizzati dall'"effetto" Malpensa. L'utile AEROPORTI DI ROMA S.p.A., pari a circa Lire 100 miliardi, si mantiene tuttavia sui livelli dell'esercizio precedente, anche in relazione all'effetto positivo, Lire 24 miliardi, per imposte anticipate a seguito dell'applicazione dei nuovi principi contabili; dette componenti non si riflettono a livello consolidato, in quanto già rilevate negli esercizi precedenti.

Il gruppo TIRRENIA configura un utile di Lire 16 miliardi, rispetto a Lire 7 miliardi dell'esercizio precedente, che tuttavia non considerava la Società Adriatica, acquisita dalla TIRRENIA stessa nel febbraio 1999 (utile del 1998 pari a 7 mldi). Oltre a ciò, l'incremento è connesso alle minori imposte dell'esercizio per l'applicazione dell'aliquota ridotta del 19% prevista dalla Legge 133/99.

Il gruppo FINTECNA evidenzia un consistente risultato consolidato positivo, pari a Lire 194 miliardi, rispetto alla perdita di Lire 75 miliardi del 1998, in nesso sostanzialmente con il configurarsi della plusvalenza relativa alla cessione ad IRI della partecipazione nella Società Aeroporti di Roma Holding; i citati effetti sono in parte assorbiti da accantonamenti prudenziali effettuati a fronte delle prevedibili onerosità future connesse con il contenzioso in essere e con le dismissioni tuttora in corso.

Il gruppo SOFINPAR consuntiva nel 1999 una perdita consolidata di Lire 4 miliardi (–23 miliardi nel 1998), dovuta principalmente ai risultati negativi di alcune partecipate, in particolare la Steelworks Sud (essenzialmente per oneri di esodi del personale).

ANDAMENTO FINANZIARIO DI GRUPPO

Nel 1999 è proseguita la riduzione – già in atto da alcuni anni – dell'indebitamento finanziario di Gruppo, a seguito delle azioni poste in essere per il risanamento industriale, il riassetto organizzativo e la valorizzazione delle attività da dismettere, nonché degli effetti della politica di smobilizzi realizzata.
L'indebitamento finanziario netto consolidato a fine 1999 – che, come nei precedenti esercizi, sconta l'esclusione dal perimetro di consolidamento di Gruppo della liquidazione Iritecna – è risultato pari a Lire 6.475 miliardi[1], in diminuzione di Lire 5.757 miliardi rispetto al livello di fine esercizio 1998 (12.232 miliardi).
La positiva evoluzione dell'andamento finanziario del Gruppo appare particolarmente significativa se viene confrontata con la situazione esistente a fine 1992 (72.650 mldi circa), anno di trasformazione dell'IRI in S.p.A. Infatti, nell'arco temporale intercorso tra il '92 e l'esercizio in

[1] Dall'importo sono esclusi i finanziamenti per circa Lire 820 miliardi a suo tempo contratti dall'IRI a fronte di specifici provvedimenti di legge che pongono i relativi rimborsi capitale a carico dello Stato.

DATI SEGNALETICI DEL GRUPPO IRI NEL 1999

commento, l'indebitamento finanziario netto si è ridotto di circa Lire 66.175 mldi, per effetto del programma di privatizzazioni, risanamento finanziario ed efficienza gestionale, posto in essere dal Gruppo IRI nel periodo.
La riduzione del livello dell'indebitamento consolidato rispetto al valore di fine 1998 è ascrivibile innanzitutto al miglioramento della posizione finanziaria dell'IRI S.p.A., in relazione essenzialmente agli effetti del programma di privatizzazioni. Si sottolinea infatti che le operazioni di cessione realizzate nell'anno hanno generato introiti superiori a Lire 8.000 miliardi, di cui la gran parte riferibile alla privatizzazione AUTOSTRADE.
Risulta altresì rilevante il miglioramento della situazione finanziaria di FINMECCANICA, in relazione essenzialmente agli effetti dell'incorporazione della MEI.
Per quanto riguarda la dinamica di alcuni importanti aspetti dell'attività di Gruppo nel 1999, si rileva che le risorse generate nell'esercizio, a livello consolidato, sono dell'ordine di Lire 3.000 miliardi (oltre 4.000 miliardi nel 1998).
L'attività di investimento in immobilizzazioni materiali si è attestata in Lire 2.623 miliardi, contro Lire 2.374 miliardi del precedente esercizio, con un aumento di Lire 249 miliardi, attribuibile principalmente alle maggiori realizzazioni effettuate dai gruppi AUTOSTRADE (282 miliardi) e ALITALIA (161 miliardi), in parte compensate dai minori impieghi del gruppo TIRRENIA (–170 miliardi).

OCCUPAZIONE E SVILUPPO RISORSE

L'occupazione del Gruppo IRI al 31 dicembre 1999 risulta pari a 108.970 unità, con un decremento di 3.681 unità rispetto al consuntivo dell'anno precedente (vedi Tabella n. 11 a pag. seguente).
I processi di cessione di aziende (o rami d'azienda) hanno portato ad un saldo occupazionale negativo pari a circa 3.000 unità, a fronte delle quali non si è verificato nessun ingresso di aziende esterne all'area di consolidamento del Gruppo. Va, inoltre, evidenziata la successiva cessione del gruppo AUTOSTRADE, completata nel marzo 2000, che comporta l'uscita di 10.158 addetti.
Le principali variazioni vanno ascritte alla riorganizzazione in atto nel gruppo FINMECCANICA (che ha determinato una contrazione dei livelli occupazionali complessivamente pari a 4.088 unità), nel cui ambito si è registrata la cessione di aziende con organici pari a più di 2.000 addetti, 1.385 dei quali nella sola Ansaldo Sistemi Industriali.
Degna di nota è anche la cessione da parte di FINTECNA delle partecipazioni nelle Società Ponteggi Dalmine, Ponteggi Mexico e Coinfra, per un totale di circa 350 addetti, e l'uscita dall'area di consolidamento della Finmare in liquidazione (143 addetti).
Al netto delle aziende cedute, l'organico di Gruppo risulta quindi in sostanziale equilibrio, riflettendo da un lato il proseguimento di azioni volte a conseguire il riequilibrio dei conti di gestione delle aziende italiane ed estere del gruppo FINMECCANICA operanti nel settore Energia (Ansaldo Energia, Ganz, Volund, Coemsa), per le quali la consistente contrazione dell'organico è stata realizzata anche attraverso una politica di incentivazione all'esodo; d'altro lato si evidenzia la crescita dell'or-

DATI SEGNALETICI DEL GRUPPO IRI NEL 1999

OCCUPAZIONE NELLE AZIENDE DEL GRUPPO **Tabella n. 11**

Finanziaria	1998	1999	Variazioni assolute	Variazioni %
ALITALIA	19.683	20.770	1.087	5,5
AUTOSTRADE	10.388	10.158	- 230	- 2,2
FINCANTIERI	9.445	9.693	248	2,6
Finmare + TIRRENIA	4.777	4.381	- 396	- 8,3
FINMECCANICA	47.776	43.688	- 4.088	- 8,6
FINTECNA	763	313	- 450	- 59,0
RAI	13.257	13.546	289	2,2
Altre finanziarie	6.562	6.421	- 141	- 2,1
Totale IRI	**112.651**	**108.970**	**- 3.681**	**- 3,3**

COSTO DEL LAVORO NELLE AZIENDE DEL GRUPPO IRI NEL PERIODO 1998-1999 (miliardi di lire) **Tabella n. 12**

Categoria	1998	1999
Retribuzione	**7.204**	**7.064**
Oneri:		
- Obbligatori	2.145	2.056
- 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**

ganico del gruppo ALITALIA (1.087 unità), legata alla maggiore attività di manutenzione per conto terzi nonché alla maggiore attività avviata nell'*hub* di Malpensa.

Per quanto riguarda in particolare il turnover, per il 1999 prosegue il trend positivo delle assunzioni, che arrivano ad un valore complessivo a livello di Gruppo pari a quasi 4.300 unità per il 1999 (sono state 4.000 nel 1998), a cui si aggiungono più di mille passaggi a tempo indeterminato di personale assunto con contratto di formazione lavoro ed un numero di contratti a tempo determinato sostanzialmente in linea con l'anno precedente.

Nel corso del 1999 si è fatto ricorso complessivamente a 3 milioni di ore di CIG (contro i 2 milioni di ore del 1998), equivalenti a circa 1.350 unità sospese a tempo pieno (900 nel 1998), a seguito delle azioni poste in essere da FINMECCANICA allo scopo di ricondurre gli organici di Ansaldo Energia in linea con le attuali esigenze produttive.

Il costo del lavoro aggregato relativo all'intero esercizio 1999 è risultato pari a Lire 10.000 miliardi circa (vedi Tabella n. 12), valore sostanzialmente corrispondente a quello del bilancio 1998.

DATI SEGNALETICI DEL GRUPPO IRI NEL 1999

Per quanto riguarda gli aspetti organizzativi, il conseguimento e mantenimento di significativi risultati in termini di competitività ed efficienza hanno comportato per le Società del Gruppo l'esigenza di proseguire nei processi di rinnovamento organizzativo attraverso la revisione delle strutture, la rimodulazione dei processi produttivi e degli organici ed il consolidamento delle competenze. In alcuni casi questi cambiamenti sono stati la naturale conseguenza degli accordi di joint venture stipulati da alcune Società del Gruppo con partner industriali stranieri.

Per accompagnare queste linee operative, l'IRI e le Aziende del Gruppo hanno proseguito il loro tradizionale impegno nell'aggiornamento professionale della forza lavoro e nella diffusione della cultura di impresa a tutti i livelli, indispensabile per affrontare le sfide poste dall'evoluzione tecnologica e dall'apertura e internazionalizzazione dei mercati.

In questa ottica, IRI Management ha sviluppato il ruolo di centro di diffusione di competenze manageriali, anche, ed in misura sempre crescente, nei confronti di realtà esterne al Gruppo IRI, contribuendo alla preparazione di risorse chiave da destinare al potenziamento delle strutture tecnico-organizzative, sia delle Società del Gruppo che di primarie istituzioni pubbliche e private.

Particolare attenzione è stata dedicata alle politiche rivolte alla Dirigenza, per permettere un sempre più significativo confronto con i mercati privati, in tal senso è proseguito il monitoraggio del posizionamento retributivo del management, al fine di rafforzare gli investimenti gestionali a supporto dell'impegno dello stesso nella valorizzazione degli asset aziendali, in linea con le aspettative degli azionisti pubblici e privati.

A tale scopo, in particolare, è stato avviato nel secondo semestre del 1999 un Piano pluriennale di incentivazione azionaria rivolto all'Alta Dirigenza (circa 100 unità) delle aziende del Gruppo quotate in borsa, strutturato secondo modalità differenti in relazione alle caratteristiche delle aziende in oggetto. Al raggiungimento di obiettivi economico/finanziari predefiniti (per piani triennali), sono state assegnate gratuitamente al management interessato azioni di nuova emissione della Società di appartenenza (ex art. 2349, c.c.), ovvero diritti di opzione per sottoscrivere le azioni al valore nominale (ex art. 2441, VIII comma, c.c.). In entrambi i casi, è stata prevista la non disponibilità dei titoli per un anno dalla loro assegnazione.

Per quanto concerne il versante delle relazioni industriali, nel corso del 1999 sono ulteriormente proseguiti i confronti avviati sulle tematiche afferenti il processo di riposizionamento competitivo e di riassetto organizzativo perseguito dalle Aziende del Gruppo: FINCANTIERI, FINMECCANICA/Ansaldo Trasporti, FINTECNA/Iritecna in liquidazione.

Nel periodo considerato, la stagione di contrattazione nazionale (nel cui ambito si segnalano, tra gli altri, il rinnovo riguardante il personale delle Società di gestione dei servizi aeroportuali, quelli per i lavoratori del settore del credito e del trasporto marittimo nonché – dopo il perfezionamento del processo di compattamento delle rappresentanze imprenditoriali in Confindustria, portato a compimento nel corso del 1998 – il contratto "unico" per i dipendenti delle aziende metalmeccaniche) è risultata caratterizzata dall'intesa che definisce la normativa contrattuale unica per gli assistenti di volo di ALITALIA ed Alitalia Team.

Il nuovo contratto, che supera e sostituisce le due diverse discipline preesistenti, assume particolare rilievo in quanto si colloca nel contesto della