AEROPORTI DI ROMA

Si ricorda inoltre che, con il DM n. 85 del 29 gennaio 1999 è stata data attuazione all'art. 5 della L. 217/92, che prevede l'affidamento al gestore aeroportuale o a società da questi controllata, delle attività di controllo del bagaglio a mano e di quello posto in stiva.
Lo svolgimento di tale attività da parte di ADR, per la quale non è più prevista la societarizzazione, è iniziata nel marzo dell'anno in corso.
Con riferimento al traffico aereo nel sistema aeroportuale romano (Fiumicino e Ciampino), l'andamento del 1999 è stato caratterizzato principalmente dall'"Effetto Malpensa", consistente nel cospicuo trasferimento di voli e di flotta su tale aeroporto da parte di ALITALIA e dalla contemporanea crescita dell'attività degli altri vettori, che tuttavia non è stata sufficiente a compensare il calo dei voli ALITALIA.
Complessivamente, quindi, sul sistema aeroportuale romano si evidenzia una diminuzione dei passeggeri pari al 5,4% rispetto al 1998 – concentrata principalmente nel settore internazionale (–7,8%, di cui –1,3% in ambito UE e –15,2% extra UE) e in minor misura in quello nazionale (–2,5%) – a fronte di un sostanziale equilibrio nel numero dei movimenti (+1%).
Una crescita significativa si riscontra invece nel settore merci nazionale (+13,6%) quale riflesso della politica di *"hubbing"* sullo scalo di Ciampino ad opera essenzialmente dei vettori DHL, TNT e UPS.
Per quanto riguarda gli investimenti, nel corso del 1999 la Società ha proseguito nel

Panoramica delle piste dell'aeroporto di Roma-Fiumicino gestito dalla Società Aeroporti di Roma.



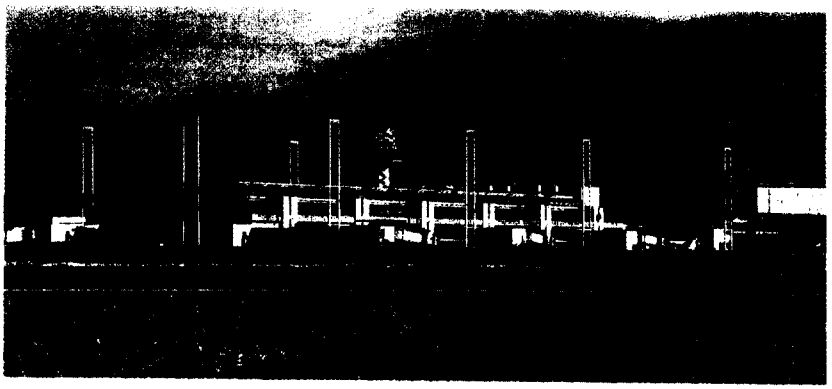
AEROPORTI DI ROMA

piano di espansione della capacità dell'aeroporto di Fiumicino (aumentata da 70 a 84 movimenti orari), attraverso la realizzazione di opere infrastrutturali ed impiantistiche, per un totale di Lire 318 miliardi a livello consolidato di gruppo, di cui Lire 137 miliardi autofinanziati e Lire 181 miliardi finanziati dallo Stato.
In particolare, durante l'esercizio 1999, a seguito dell'ultimazione dei lavori, sono entrate in esercizio importanti opere infrastrutturali, tra cui:
– il nuovo Terminal B, in grado di accogliere 7 milioni di passeggeri l'anno e dedicato ai voli fra Paesi UE aderenti al trattato di Schengen;
– il "Satellite", destinato ai voli internazionali extra UE, con 11 pontili di imbarco è in grado di accogliere circa 9 milioni di passeggeri l'anno;
– lo "Sky bridge", un sistema automatizzato di veicoli su rotaia, che collega il "Satellite" e l'aerostazione internazionale, permettendo il trasporto di circa 5.000 passeggeri/ora per direzione di marcia.
Ciò premesso, l'analisi dei dati di bilancio evidenzia anche per il 1999 il raggiungimento di soddisfacenti risultati economici e finanziari, a conferma del positivo andamento economico che ha caratterizzato gli ultimi esercizi, in particolare dopo la quotazione in Borsa della Società realizzata nel 1997.
Più in particolare, il valore della produzione include ricavi per un totale di 1.139,1 miliardi, che mostrano un incremento di 49,2 miliardi, pari al 4,3%, rispetto al 1998.
Tale incremento è da ascrivere totalmente alla realizzazione delle opere infrastrutturali, mentre i ricavi per vendite e prestazioni confermano i valori dell'anno precedente (+0,13%), nonostante l'effetto negativo connesso all'avvio del nuovo *hub* di Milano Malpensa.
L'aumento dei diritti aeroportuali, stabilito dal Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 13 agosto 1998 ed entrato in vigore l'11 novembre 1998, ha prodotto effetti limitati a causa della suddetta contrazione del traffico sullo scalo "Leonardo da Vinci".
Il margine operativo lordo si attesta su Lire 301,1 miliardi rispetto ai 290,6 miliardi dell'esercizio 1998 (+3,6%), mentre il risultato operativo, per i maggiori ammortamenti e stanziamenti ai fondi, evidenzia una flessione di Lire 18,7 miliardi (–9,5%), passando da Lire 197,9 miliardi a Lire 179,2 miliardi.
In particolare l'aumento degli ammortamenti (+Lire 16 miliardi; da 68 miliardi a 84 miliardi circa) è dovuto ai già citati cospicui investimenti entrati in esercizio nel periodo e costituiti principalmente dalle opere connesse alla realizzazione del nuovo Terminal "B" per i voli europei in area "Schengen", e del "Satellite" e dello "Sky bridge", per i voli extra Unione Europea, nonché da adeguamenti impiantistici ed infrastrutturali (centrali termiche, viabilità, segnaletica, ecc.).
La gestione finanziaria di gruppo ha generato oneri netti per circa Lire 17 miliardi contro un saldo positivo di Lire 20 miliardi nel 1998, in relazione, oltre che al maggior indebitamento medio, al negativo effetto di cambio sulle operazioni finanziarie connesse all'acquisizione della partecipazione in ACSA.

AEROPORTI DI ROMA

Il saldo proventi ed oneri straordinari (negativo per circa Lire 13 miliardi) include essenzialmente il costo straordinario connesso al programma di incentivazione all'esodo del personale impiegato nei settori coinvolti nel processo di riorganizzazione.
Il risultato netto consolidato è pari a Lire 81 miliardi, rispetto ai Lire 116 miliardi dell'esercizio precedente, che ha beneficiato per Lire 24 miliardi di effetti positivi di consolidamento delle controllate.
Da rilevare che AEROPORTI DI ROMA S.p.A. evidenzia nel 1999 un utile netto di circa Lire 100 miliardi, al quale contribuisce la componente straordinaria positiva per l'effetto delle imposte anticipate pregresse (24,3 miliardi), a seguito dell'applicazione del nuovo Principio contabile n. 25 relativo alle imposte sul reddito (non ha riflessi a livello consolidato in quanto già recepiti in precedenti esercizi).
La posizione finanziaria netta mostra al 31 dicembre 1999 un indebitamento pari a Lire 164,0 miliardi, contro una disponibilità di Lire 13,4 miliardi alla fine del precedente esercizio. Più in particolare, l'indebitamento netto a breve finale ammonta a Lire 4,8 miliardi, da confrontarsi con una disponibilità di Lire 50,9 miliardi al 31 dicembre 1998.
L'aumento dell'indebitamento è determinato essenzialmente dall'incremento dei lavori in corso, dall'incremento dei crediti verso il Ministero dei Trasporti dovuto allo slittamento negli incassi e dal pagamento, effettuato per la prima volta, del canone concessorio relativo anche ad anni precedenti.
A tale proposito si ricorda che, con Decreto Interdirigenziale del 22 dicembre 1998 il Ministero delle Finanze, di concerto con quello dei Trasporti e della Navigazione, ha definito il criterio per la determinazione del canone concessorio per il quadriennio 1997/2000.
L'ammontare annuo corrisponde al 10% degli introiti derivanti dai diritti aeroportuali. L'onere pregresso a carico della Società non si è significativamente discostato dalle stime effettuate negli esercizi precedenti per i necessari stanziamenti di competenza.
Con riferimento agli avvenimenti di maggior rilievo successivi alla chiusura dell'esercizio, il 13 marzo u.s. la controllata ADR Handling ha avviato la propria attività operativa, mentre il 20 marzo è iniziata da parte di ADR la nuova attività di sicurezza ai sensi del DM 85/99 (controllo passeggeri e bagaglio a mano).
Il processo di privatizzazione della Società è entrato nella fase finale dopo che la sentenza del Consiglio di Stato, pubblicata il 1° aprile 2000, ha definitivamente respinto l'appello della SEA, avverso alle modalità di privatizzazione fissate nel DPCM del 25 febbraio 1998 (vedi paragrafo sulle privatizzazioni).

Panoramica dell'aeroporto di Roma-Fiumicino gestito dalla Società Aeroporti di Roma.



ANDAMENTI SETTORIALI

FINTECNA

FINTECNA	Consolidato 1998	1999
	(miliardi di lire)	
Valore della produzione "tipica"	411	180
Valore aggiunto	1	- 109
MOL	- 64	- 143
Risultato operativo	- 119	10
Oneri/Proventi finanziari	38	13
Risultato ante comp. straord. e imposte	- 71	14
Risultato netto	- 75	194
Capitale investito netto	400	960
Coperto con:		
- Mezzi propri	314	535
- Indebitamento finanziario netto	86	425
Autofinanziamento (*)	- 63	196
Investimenti materiali	41	15
Occupazione al 31.12 (n. addetti)	763	313

(*) Risultato netto + ammortamenti.

Nel 1999 la Società ha sostanzialmente portato a termine la missione, originariamente affidata nel 1993, di razionalizzazione, valorizzazione e dismissione delle partecipazioni trasferitele nell'ambito del piano di ristrutturazione dell'Iritecna S.p.A.
Nell'esercizio sono state infatti completate le seguenti privatizzazioni:

- Società Italiana per Condotte d'Acqua; in data 14 gennaio 1999, a seguito dell'esercizio dell'opzione di vendita (put) contrattualmente prevista, è stato ceduto alla Ferrocemento il residuo pacchetto azionario (50,1%) della Condotte d'Acqua S.p.A., che segna il definitivo disimpegno di FINTECNA S.p.A. dal settore delle costruzioni.
- Italinpa; in data 4 febbraio 1999 è stato sottoscritto, con la Sociedad Europea de Estacionamentos del gruppo SABA, il contratto di vendita del 100% del capitale sociale della Italinpa.
- Coinfra Società per Azioni per le Infrastrutture; in data 6 febbraio è stato ceduto il ramo d'azienda contenente il know how, il marchio ed il personale della Società. Contestualmente è stato formalizzato con l'acquirente (una Società del gruppo Ares Holding appositamente costituita) il contratto di assistenza tecnica per l'espletamento delle attività manutentive residuali della commessa relativa al Ponte sullo Storebaelt, al fine di esaurire gli impegni contrattuali ancora esistenti.
- Sovigest; in data 12 maggio 1999 è stato formalizzato il contratto relativo alla vendita di una quota complessiva pari all'80% del capitale alle Società Risanamento di Napoli, Imigest e Consap. L'avvio operativo della Sovigest S.p.A., avvenuto alla fine del 1996, attraverso l'acquisizione dei rami d'azienda di Servizi Tecnici S.p.A. e di Sistemi Urbani S.p.A. inerenti il settore della gestione e manutenzione dei patrimoni immobiliari, rientrava nell'ambito delle iniziative promosse per la ricollocazione del personale in esubero nei gruppi FINTECNA ed Iritecna. L'operazione di privatizzazione realizzata ha permesso di garantire la continuità produttiva dell'azienda e il collocamento degli addetti in un contesto in grado di assicurare il mantenimento occupazionale. Con riferimento alla quota residua (20%) tuttora detenuta da FINTECNA S.p.A., le pattuizioni prevedono, tra l'altro, un'opzione di acquisto (call), esercitabile entro il 31 dicembre 2001 da parte degli acquirenti ed un'opzione di vendita (put) a favore della FINTECNA, esercitabile dal 31 dicembre 2001 al 28 febbraio 2002 ed anche anticipatamente (entro il 31 dicembre 2001) nel caso in cui gli acquirenti cedano quote della propria partecipazione a terzi (mantenendo comunque nel complesso la maggioranza).
- Ponteggi Dalmine; in data 29 settembre 1999 è stato sottoscritto, con la Società Marcegaglia, il contratto di vendita del 100% del capitale sociale della Ponteggi Dalmine S.p.A. Il trasferimento delle azioni è stato formalizzato successivamente, in data 15 novembre 1999, al verificarsi della condizione sospensiva inerente l'ottenimento del Nulla

Osta alla cessione da parte dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

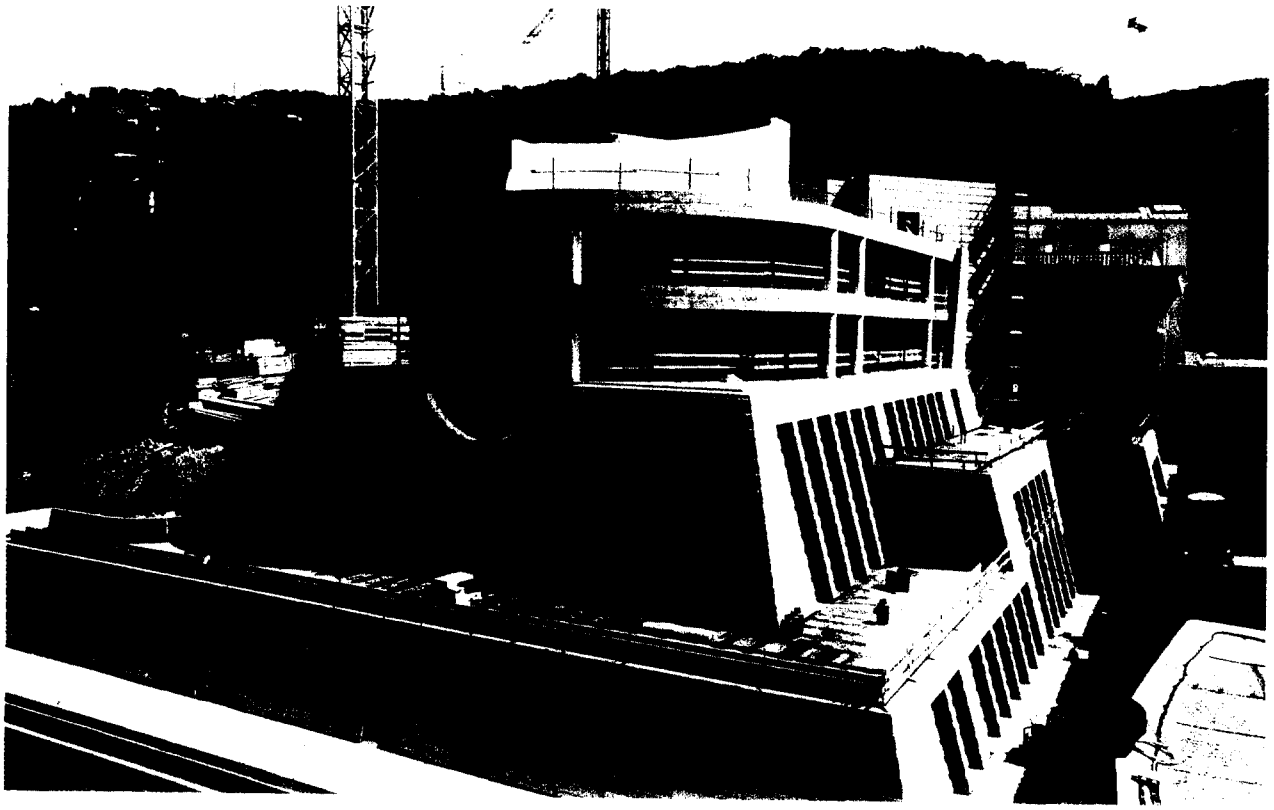
• Nuova Portello; in data 20 dicembre 1999, a seguito dell'esercizio dell'opzione di vendita (put) previsto contrattualmente è stata ceduta alla Ipermagenta S.p.A. la quota residua detenuta nella Nuova Portello S.r.l., corrispondente ad un terzo del capitale sociale della stessa.

• AEROPORTI DI ROMA; in data 24 marzo 1999 la società Aeroporti di Roma Holding S.p.A. (48,34% FINTECNA), ha ceduto il pacchetto di controllo (54,2%) della AEROPORTI DI ROMA all'IRI nell'ottica di favorirne il processo di privatizzazione, in corso di attuazione ai sensi del DPCM del 25.2.1999, attraverso una gestione unitaria e diretta di tale processo da parte di IRI. Il trasferimento è avvenuto a condizioni di neutralità economica e finanziaria sia per il soggetto acquirente che per il soggetto venditore; infatti il meccanismo di determinazione del prezzo della cessione assicura che l'importo incassato dalla privatizzazione di AEROPORTI DI ROMA sarà retrocesso, al netto degli oneri sostenuti dall'IRI, ad Aeroporti di Roma Holding.

In data 31 marzo 1999 FINTECNA ha ceduto la propria partecipazione in Aeroporti di Roma Holding, pari al 48,34%, all'altro azionista di Aeroporti di Roma Holding, COFIRI, che ha assunto l'impegno di curare, anche fiduciariamente nell'interesse di FINTECNA, l'esecuzione del descritto contratto di cessione all'IRI della

FINTECNA

Edificio in costruzione per l'Università di Trieste (Servizi Tecnici).



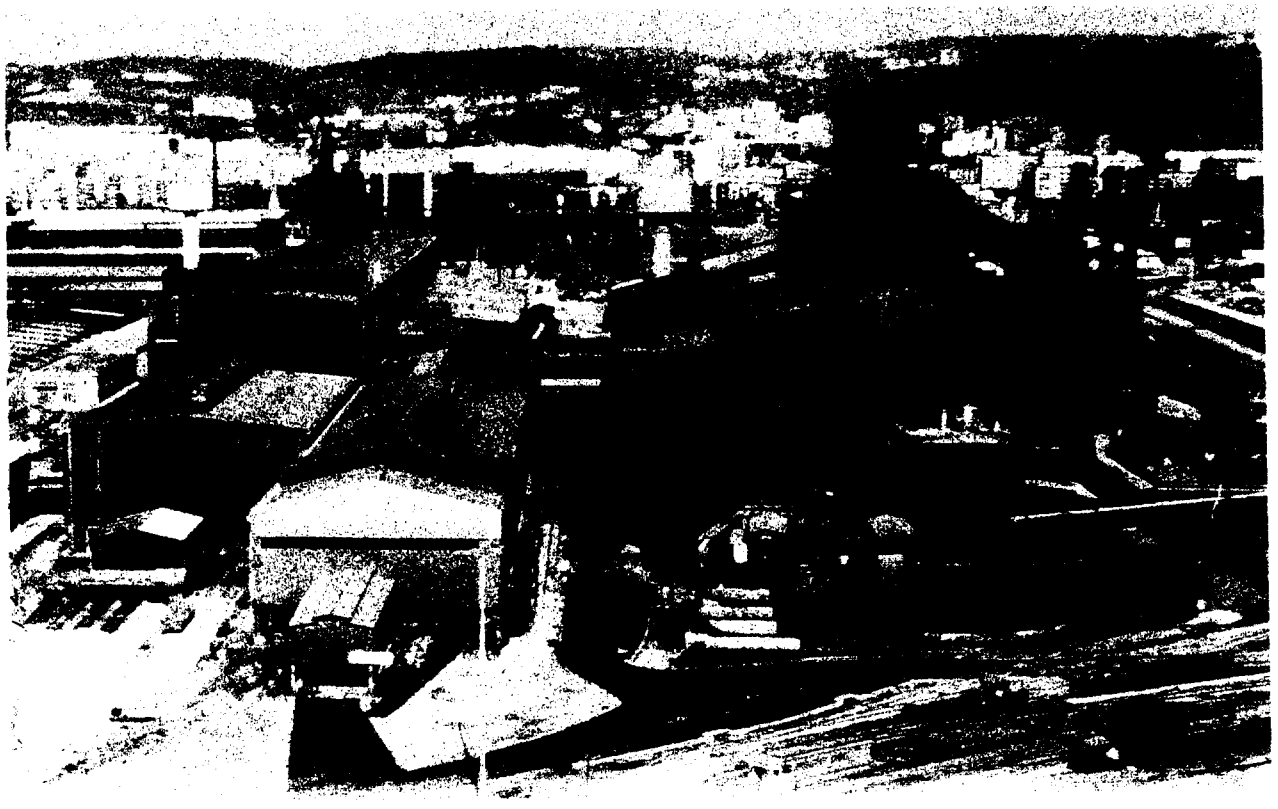
FINTECNA

partecipazione in AEROPORTI DI ROMA.

• È infine in avanzato stato la procedura di privatizzazione della Italsocotec S.p.A., avviata alla luce della recente evoluzione del mercato, in grado oggi di apprezzarne le potenzialità competitive acquisite nell'ambito del controllo della qualità progettuale, operativa e dei servizi. Le partecipazioni che ancora sono presenti si riferiscono: a Società costituite per consentire la realizzazione delle richiamate privatizzazioni (Italstrade Lavori Europa S.p.A. e Veneta Infrastrutture S.p.A. che accolgono i rapporti esclusi dalla vendita delle imprese di costruzione Condotte S.p.A. ed Italstrade S.p.A.); a Società appositamente costituite per configurare nuove iniziative occupazionali volte alla stabilizzazione di personale in cassa integrazione o in esubero (Iter Servizi S.r.l. e MAST S.p.A.); alla Servizi Tecnici S.p.A., impegnata in gestioni stralcio e nel completamento di attività concessorie affidate da Pubbliche Amministrazioni.

Nella realizzazione e nel completamento delle operazioni richiamate, particolare cura ed impegno sono stati posti relativamente al personale, che in tutte le privatizzazioni realizzate ha trovato idonee garanzie occupazionali. Per il personale in cassa integrazione e addetto ai lavori socialmente utili, nell'ambito del programma di ristrutturazione Iritecna/FINTECNA, è stata concessa un'ulteriore proroga dei provvedimenti di sospensione, anche in considerazione del

In questa, e a pagina a fronte, due immagini che testimoniano i lavori di smantellamento dello stabilimento di Bagnoli eseguiti dal 1985 ad oggi dalla Società Bagnoli. Sotto, un'inquadratura del 1985 e a lato, l'area dello stabilimento così come appare oggi.



FINTECNA

riconosciuto impegno della FINTECNA nella configurazione di nuove iniziative di stabilizzazione occupazionale e nel perseguimento di ricollocazioni alternative. A tale riguardo va segnalato l'avvio della Società Gemma, finalizzata ad assicurare la stabilità occupazionale a circa 400 unità impegnate nei lavori socialmente utili, che ha sottoscritto alcune concessioni per servizi con il Comune di Roma. Sono state inoltre definite ricollocazioni di personale del gruppo presso l'Ente Poste S.p.A. e l'Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente.

In relazione alla progressiva conclusione del programma originario, la nuova missione attribuita alla FINTECNA – consistente nella gestione, coordinamento e controllo delle attività liquidatorie e di quelle connesse a processi di ristrutturazione o dismissori facenti capo all'IRI – ha avuto concreto avvio nell'aprile 1999 con l'acquisizione dall'IRI delle partecipazioni dell'Iritecna in liquidazione (100%), della Finsider in liquidazione (99,82%), dell'Ifap-IRI in liquidazione (100%) e dell'ISAI in liquidazione (41,3%). Inoltre il 23 dicembre 1999 sono state acquisite, sempre dall'IRI, le partecipazioni in Multi Media Pubblicità in liquidazione (99,026%), Finmare in liquidazione (99,981%) e della SOFINPAR (100%) operante nel settore immobiliare.

Alla luce della nuova missione e del nuovo assetto societario così configurato, nel corso del 1999 è stato definito un progetto di riassetto organizzativo per il



FINTECNA

migliore perseguimento degli obiettivi assegnati. Detto progetto prevede la razionalizzazione delle realtà societarie presenti nell'attuale assetto di gruppo al fine di realizzare significativi recuperi di efficienza ed efficacia delle gestioni complessive e di ottimizzare l'utilizzo delle risorse e delle risultanze gestionali, attraverso la fusione per incorporazione in FINTECNA di alcune Società in liquidazione, di altre non destinate alla privatizzazione e l'integrazione del settore immobiliare.
La prima fase del progetto, in fase di conclusione, riguarda la fusione per incorporazione (con efficacia contabile dall'1.1.2000) delle società in liquidazione Iritecna S.p.A. e Italsanità S.p.A., nonché di Italstrade Lavori Europa S.p.A. e di Coinfra Società per Azioni per le Infrastrutture, mentre sono in fase di avvio ulteriori operazioni di razionalizzazione.
Il bilancio consolidato 1999 comprende le società FINTECNA, Coinfra, Veneta Infrastrutture, Servizi Tecnici, Italsocotec e Italstrade Lavori Europa.
Non sono state consolidate le Società Iritecna in liquidazione, Finsider in liquidazione, Ifap-IRI in liquidazione, ISAI in liquidazione, Multi Media Pubblicità in liquidazione e Finmare in liquidazione.
La SOFINPAR (acquisita sul finire del 1999) e le Società da questa controllate, sono state consolidate ai soli fini patrimoniali.
A fine esercizio l'organico del gruppo FINTECNA (esclusa la Società SOFINPAR) era pari a 313 unità, di cui 62 interessate da provvedimenti di sospensione dell'attività per CIGS.
In relazione all'andamento economico e finanziario, i valori del gruppo, che risentono della variazione del perimetro di consolidamento connesso alle operazioni di cessione delle partecipate, evidenziano una produzione complessiva di Lire 180 miliardi (411 miliardi nel 1998), nonché un utile consolidato di Lire 194 miliardi (–75 miliardi nel 1998), sul quale incidono in modo significativo sia gli accantonamenti prudenzialmente effettuati a fronte delle prevedibili onerosità connesse con le ristrutturazioni e le privatizzazioni tuttora in corso che le plusvalenze già accertate sulla vendita della AEROPORTI DI ROMA.
Il margine operativo lordo è pari a Lire –143 miliardi e risente essenzialmente dei costi relativi al contenzioso in essere della Servizi Tecnici, i quali peraltro trovano compensazione contabile a livello di risultato operativo per la componente positiva del contenzioso stesso (in particolare, la transazione con le Poste S.p.A.).
I proventi della gestione finanziaria si riducono da Lire 38 a Lire 13 miliardi per il venir meno di crediti di imposta sui dividendi straordinari della Aeroporti di Roma Holding accertati negli esercizi precedenti.
Il capitale investito è di Lire 960 miliardi ed è coperto per il 56% circa dai mezzi propri e per il restante 44% dall'indebitamento netto (425 miliardi). L'incremento rispetto all'esercizio precedente è correlato al citato consolidamento patrimoniale della SOFINPAR; mentre FINTECNA S.p.A. presenta una posizione finanziaria netta positiva per Lire 40 miliardi al 31 dicembre 1999.

FINTECNA

• Per quanto riguarda l'andamento delle principali società operative che compongono il Bilancio Consolidato 1999, Coinfra (che ha completato nel 1998 la costruzione del Ponte sullo Storebaelt in Danimarca) ha chiuso l'esercizio in pratico pareggio. L'attività ha riguardato solo l'adempimento dei residui obblighi contrattuali nei confronti del committente danese. Dopo la citata cessione del ramo d'azienda, l'Assemblea Straordinaria della Società, l'8 novembre 1999, ha deliberato la fusione per incorporazione in FINTECNA, che avrà effetto ai fini contabili e fiscali a partire dall'1/1/2000.

• La Società Veneta Infrastrutture ha proseguito i lavori per il completamento del tunnel di collegamento tra i Comuni di Schio e Valdagno.
L'iniziativa è effettuata in project financing e prevede la costruzione e la successiva gestione dell'opera in regime di concessione per un periodo di 35 anni.
Nel corso dell'esercizio sono state completate le opere della prima fase, con la conseguente apertura al traffico dell'infrastruttura e l'inizio della fase gestionale, avvenuta con l'avviamento del pre-esercizio in data 12 luglio 1999, utilizzando i collegamenti provvisori con Valdagno. Il periodo di gestione trentacinquennale del tunnel avrà inizio, come stabilito dalla convenzione, il 1° gennaio 2001. L'Ente concedente, peraltro, non ha autorizzato la circolazione dei veicoli pesanti, in quanto l'attuale raccordo provvisorio con la città di Valdagno comporta l'attraversamento delle aree più urbanizzate.
Il risultato dell'esercizio è in perdita (4,5 miliardi contro l'utile di 0,2 miliardi del 1998) e risente della fase di avviamento dell'infrastruttura.

• La Servizi Tecnici, la cui attività – a seguito dell'abbandono da parte della Pubblica Amministrazione del sistema degli appalti in concessione – è rappresentata unicamente dal completamento a stralcio delle commesse ancora in portafoglio e dalla gestione del contenzioso emerso negli ultimi anni con la Pubblica Amministrazione e con le aziende fornitrici, ha potuto contenere il deficit in 13 miliardi, anche per effetto delle azioni di riduzione costi avviate e degli sforzi dedicati alla ricollocazione delle risorse, comprese quelle in CIGS e quelle impegnate nei lavori socialmente utili. In relazione al contenzioso, l'esercizio 1999 è stato caratterizzato dalla transazione, definita il 14.1.1999, con le Poste Italiane S.p.A., che ha comportato la consensuale risoluzione di quasi tutti i rapporti concessori e contrattuali in essere.
Tale atto, oltre a definire il contenzioso creatosi durante i venticinque anni di attività, ha permesso, tra l'altro, anche la collocazione di 30 unità presso le Poste Italiane S.p.A..

Interno del tunnel di collegamento tra i Comuni di Schio e Valdagno, realizzato dalla Società Veneta Infrastrutture.



ANDAMENTI SETTORIALI

SOFINPAR

SOFINPAR	Consolidato 1998	1999
	(miliardi di lire)	
Valore della produzione "tipica"	134	99
Valore aggiunto	42	7
MOL	- 26	- 34
Risultato operativo	- 77	- 8
Oneri/Proventi finanziari	5	7
Risultato ante comp. straord. e imposte	- 73	- 1
Risultato netto	- 23	- 4
Capitale investito netto	449	430
Coperto con:		
- Mezzi propri	73	57
- Indebitamento finanziario netto (*)	376	373
Autofinanziamento (**)	- 13	3
Investimenti materiali	6	1
Occupazione al 31.12 (n. addetti)	877	475
(*) Di cui: Finanziamenti infruttiferi IRI	404	404
(**) Risultato netto + ammortamenti.		

L'attività della SOFINPAR ha riguardato, principalmente, la valorizzazione e vendita di aziende e cespiti a suo tempo rilevati dall'Ilva, in connessione al processo di ristrutturazione del settore siderurgico dell'IRI, nonché la gestione della partecipazione maggioritaria nella Società Bagnoli.
Le vendite realizzate nell'anno hanno riguardato cespiti e partecipazioni immobiliari per complessive Lire 37 miliardi. Tale importo, pur se inferiore a quello consuntivato nell'anno precedente, è da valutare positivamente tenendo presente la sempre minore commerciabilità dei cespiti residui e la difficile situazione di mercato nello specifico settore.
Tra le vendite del 1999, da segnalare la dismissione della partecipazione totalitaria nella Società immobiliare Progetto Acciaio, proprietaria nel Comune di Padova di un'area di 32.000 mq, con sovrastante fabbricato uso uffici di 1700 mq.
Con riferimento alle altre partecipazioni, si è proseguito nella politica di ampliamento della compagine azionaria del CSM, cedendo ulteriori quote del capitale sociale di questa alla Techint (4%) e alla Finanziaria Europea Industriale (1%). A seguito di tali cessioni la partecipazione SOFINPAR è scesa dal 53,46% al 48,46%.
Sempre in tema di partecipazioni, la SOFINPAR ha acquisito un ulteriore pacchetto del 27% della Na.Gr.A. (Albergo Holiday Inn in Napoli) detenuto dal socio Napoli Sviluppo in Liquidazione, fermo restando l'obiettivo della dismissione, avviata nel gennaio 2000, della partecipazione che, intanto, è salita dal 47% al 74%.

Per quanto riguarda la Società Bagnoli (individuata dall'IRI quale soggetto attuatore del Progetto di risanamento ambientale dei siti industriali dismessi nell'area di Bagnoli approvato da CIPE nel dicembre '94), si evidenzia che la Società nel 1999 ha posto in essere soltanto attività previste nel Piano CIPE '94, che a tutto il 31.12.1999 risulta realizzato per oltre i 2/3. Alla stessa data risulta incassato il 54% del contributo pubblico, di complessivi 261,5 mldi, come stabilito dalla Legge 582/96.
Nel corso dell'anno è stata, inoltre, sviluppata una intensa attività commerciale per collocare sul mercato il "treno nastri" (e i relativi capannoni), non essendo più ulteriormente procrastinabili le operazioni di smantellamento dell'impianto. È così stato possibile pervenire nel luglio '99 alla stipula di un contratto preliminare con un operatore siderurgico tailandese. La vendita si è poi conclusa nel marzo 2000.
In merito all'evoluzione del quadro di riferimento, si ricorda che nell'ottobre '98 la Società Bagnoli elaborò un documento aggiornativo del piano di risanamento e bonifica, che – in funzione delle molte modifiche verificatesi rispetto alla situazione sottostante al Piano approvato da CIPE nel '94 – prevedeva "extracosti" dell'ordine di 250 mldi. Il documento fu portato a conoscenza delle Autorità di Governo anche ai fini dei necessari sostegni finanziari. A tale riguardo, il DDL n. 3833 concernente il "rifinanziamento degli interventi in campo ambientale" prevede il rifinanziamento del Programma

Bagnoli per 250 mldi. Il testo, profondamente modificato in Commissione senatoriale, prospetta importanti novità, quali soprattutto: la rimozione della colmata a mare e la facoltà, per il Comune di Napoli, di acquisire l'intera area e di subentrare nella attività della Bagnoli S.p.A. Da segnalare inoltre che nel rispetto di un recente Decreto del Ministero dell'Ambiente (n. 471/99) e sulla base delle conoscenze acquisite con circa 7.000 campionamenti di terreno e con quasi 100.000 analisi, la Società ha predisposto un articolato "Progetto preliminare di bonifica", sul quale sono in corso confronti con tutti gli enti interessati per pervenire al progetto definitivo.
Relativamente all'andamento economico del gruppo SOFINPAR, il 1999 ha chiuso con una perdita consolidata di Lire 4 miliardi, dovuta essenzialmente ai risultati negativi di alcune partecipate, in particolare la Steelworks Sud (segnatamente per oneri di esodi del personale).
Dal lato patrimoniale, si è registrata una diminuzione del capitale investito di Lire 19 miliardi (da 449 a 430 miliardi), in relazione principalmente all'incasso di quote prezzo sulle dismissioni effettuate e di crediti commerciali in scadenza.
Circa gli aspetti occupazionali, si è avuta nel gruppo una diminuzione degli organici di 402 addetti (da 877 a 475 unità), quale riflesso, principalmente dall'uscita del CSM dall'area di consolidamento e di consistenti collocamenti in mobilità lunga in ambito Società Bagnoli.

* * *

SOFINPAR

Nell'ambito del piano IRI di razionalizzazione ed efficientamento delle procedure liquidatorie e delle gestioni con attività sostanzialmente liquidatoria, la partecipazione SOFINPAR è stata trasferita nel dicembre 1999 alla FINTECNA.

ANDAMENTI SETTORIALI

IRI MANAGEMENT

In una situazione di mercato caratterizzata da un aumento della domanda da parte sia delle Imprese che della Pubblica Amministrazione, ma anche da una maggiore concorrenzialità, l'IRI Management ha confermato la sua strategia centrata sulla fornitura di formazione ai settori dei servizi (inclusa la Pubblica Amministrazione) e dell'alta tecnologia.
L'IRI Management ha, così, ulteriormente incrementato la quota delle attività per terzi e per soci extra contributo che ha rappresentato circa il 30% del valore della produzione.
L'attività rivolta ai soci ha, invece, subito una contrazione, principalmente dovuta all'uscita – dal 1° luglio 1999 – dalla compagine dei soci contribuenti della Telecom Italia.
Si ricorda che, nei termini previsti dallo Statuto consortile, anche l'IRI e le Società in liquidazione Finmare ed Iritecna hanno manifestato l'intendimento di uscire dalla Società consortile.
Sono in corso azioni per individuare possibili nuovi soci.
Circa l'andamento economico-finanziario, anche l'esercizio 1999 si è chiuso in pareggio, presentando una riduzione sia nel valore della produzione che nei relativi costi a seguito della ricordata uscita dalla compagine sociale della Telecom Italia.

FATTI SALIENTI DEI PRIMI MESI DEL 2000 ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

AUTOSTRADE

Come richiamato nel paragrafo "Privatizzazione di AUTOSTRADE" a pagina 21, il Contratto stipulato in data 26 ottobre tra l'IRI e la parte acquirente per la cessione del 30% del capitale sociale di AUTOSTRADE prevedeva, tra le condizioni di efficacia, l'ottenimento delle necessarie autorizzazioni Antitrust.
Conseguentemente, dopo aver accertato la competenza nazionale, la cordata acquirente ha proceduto alla notifica ufficiale dell'operazione innanzi all'Autorità italiana in data 27 dicembre 1999.
A seguito dell'autorizzazione intervenuta con delibera dell'Autorità Garante del 2 marzo 2000, l'IRI e la parte acquirente hanno perfezionato – in data 9 marzo u.s. – le procedure di trasferimento delle azioni, a seguito del quale IRI ha registrato un incasso complessivo di circa Lire 4.911 miliardi, comprensivo degli interessi contrattuali, a far data dal regolamento dell'Offerta Globale (13 dicembre 1999), per circa Lire 40 miliardi.

AEROPORTI DI ROMA

Entro il termine prestabilito del 4 febbraio 2000 sono state presentate all'IRI quattro offerte preliminari. Secondo quanto previsto dal DPCM, tali offerte erano composte da un piano industriale e da un'offerta economica consegnati contestualmente, ma in plichi separati. Il DPCM prevedeva infatti che si procedesse all'apertura dei plichi contenenti le offerte economiche soltanto ove i piani industriali fossero ritenuti idonei *"a perseguire gli obiettivi di crescita del traffico dell'aeroporto «Leonardo da Vinci» e della sua configurazione come hub europeo nell'ambito della rete aeroportuale italiana, nonché la valorizzazione del territorio"*.
Nel mese di marzo è intervenuta la sentenza di rigetto da parte del Consiglio di Stato del ricorso presentato dalla SEA Aeroporti di Milano alla sentenza n. 2155/99 del TAR del Lazio, che aveva respinto il ricorso della stessa SEA avverso il sopracitato DPCM che, nel disporre l'alienazione di ADR attraverso trattativa diretta, limitava la partecipazione al capitale sociale di ADR da parte di enti pubblici e di imprese pubbliche al 2%.
Con l'ausilio dei consulenti si è proceduto all'esame delle offerte preliminari. Sulla base degli accertamenti istruttori effettuati dai consulenti, IRI ha quindi ammesso tutte e quattro le cordate offerenti alla fase successiva della procedura: la *due diligence* svoltasi tra il 10 aprile e il 18 maggio e la presentazione dell'Offerta Vincolante, il cui termine è stato fissato per il 5 giugno 2000.
Alla scadenza di detto termine sono pervenute tre offerte da parte di altrettante cordate. Le offerte e la relativa documentazione sono attualmente all'esame dei Consulenti legale, finanziario e strategico, a cui l'IRI ha richiesto di predisporre, in tempi brevi, le conclusioni delle rispettive istruttorie.

COFIRI

La procedura di privatizzazione della Società, avviata come detto a fine 1999, si è sviluppata nei primi mesi dell'esercizio in corso con la presentazione, nel mese di febbraio, delle offerte preliminari cui ha fatto seguito, nel mese di marzo, la fase di *due diligence*.

FATTI SALIENTI DEI PRIMI MESI DEL 2000 ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Successivamente, nel termine stabilito del 25 maggio u.s., è pervenuta l'Offerta Vincolante formulata dalla cordata composta da Meliorbanca – in qualità di soggetto capofila – e dalla Banca Popolare dell'Emilia Romagna.
Il Consiglio di Amministrazione dell'IRI ha esaminato, nella seduta del 27 maggio, i contenuti di detta Offerta Vincolante e, alla luce delle considerazioni espresse dal Consulente legale Studio Tonucci e dal Consulente finanziario Lazard, nonché delle risultanze della valutazione elaborata dalla Società Arthur Andersen, ha ritenuto l'offerta stessa non ricevibile in quanto non rispondente ai requisiti fissati dalla procedura di cessione e non congrua in termini economici.
Il Consiglio ha deliberato pertanto di dichiarare chiusa la procedura attualmente in corso e di avviare in tempi brevi una nuova procedura a trattativa privata rivolta a tutti coloro che intendessero manifestare interesse all'acquisizione della partecipazione azionaria detenuta dall'IRI in COFIRI.

FINCANTIERI

Nel mese di febbraio 2000, FINCANTIERI, tramite la controllata Fincantieri Holding B.V., ha ceduto al gruppo finlandese Metra Corporation la partecipazione (15,4%) da questa detenuta nella Wärtsilä NSD Corporation, Società nella quale erano state integrate le attività dieselistiche nel campo della produzione di motori di media/elevata potenza dei gruppi Metra e FINCANTIERI. Tale operazione si inquadra coerentemente nella strategia FINCANTIERI di concentrare le proprie risorse sulle attività attinenti il core business delle costruzioni navali.
Come già ricordato, nel mese di aprile sono stati sottoscritti tra l'IRI e qualificate istituzioni finanziarie nazionali ed estere gli accordi propedeutici all'ingresso di investitori privati nel capitale FINCANTIERI.
Conseguentemente, essendo nel frattempo pervenuta, da parte della Direzione Generale Concorrenza della Commissione Europea, la non opposizione all'operazione di aumento di capitale, il Consiglio di Amministrazione FINCANTIERI ha deliberato di dare esecuzione alla ricapitalizzazione nei termini stabiliti dall'Assemblea Straordinaria della Società in data 27 novembre 1999, fissando il termine del 20 giugno per l'esercizio del diritto di opzione.
Il Consiglio di Amministrazione dell'IRI ha nel frattempo deliberato, anche in considerazione del parere di congruità emesso dal Valutatore indipendente opportunamente nominato, la cessione – al prezzo simbolico complessivo di 1 lira – dei diritti di opzione necessari agli investitori per la sottoscrizione della quota di aumento di capitale di loro competenza.
In data 12 maggio u.s. il Ministro del Tesoro, di concerto con il Ministro dei Trasporti ha provveduto all'emanazione del Decreto necessario all'erogazione dei limiti d'impegno di cui all'articolo 4 della L. 261/97.
È stato infine selezionato l'Istituto di credito che provvederà all'erogazione del mutuo, relativo ai limiti d'impegno stanziati dalla menzionata L. 261/97, che verrà utilizzato dall'IRI per la sottoscrizione della quota di aumento di capitale di propria competenza entro giugno 2000.

FATTI SALIENTI DEI PRIMI MESI DEL 2000 ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

TIRRENIA

Nel mese di maggio, l'IRI ha sottoscritto la quota di propria competenza (95%) dell'aumento di capitale della TIRRENIA da 47,9 miliardi a 210 miliardi. Considerato il versamento in conto futuro aumento di capitale (88 miliardi) già effettuato dall'IRI nei primi mesi del 1999, l'ulteriore importo erogato è risultato pari a 66 miliardi.
Tale ultimo versamento è stato prevalentemente utilizzato dalla TIRRENIA per rilevare dalla Finmare in liquidazione, nel maggio u.s., le quote di minoranza nelle Società regionali.
Con tale operazione è stato definitivamente completato il riassetto societario del settore cabotiero, dando piena attuazione al disposto del Decreto Interministeriale del 7 settembre 1998.
Nel contesto delineato è in corso di definizione un'operazione finalizzata al rilievo, da parte di una primaria Istituzione Bancaria, di una quota azionaria pari al 15% del capitale sociale TIRRENIA. A riguardo, si evidenzia che tale Istituzione si è impegnata a porre le azioni al servizio di un prestito obbligazionario convertibile in azioni TIRRENIA, con scadenza a tre anni, che verrebbe collocato presso alcuni selezionati investitori finanziari da individuare congiuntamente con l'IRI.
Nella strutturazione di detto prestito obbligazionario, nonché in fase di classamento delle azioni presso gli investitori, sarà interessata anche la COFIRI.

FINMARE IN LIQUIDAZIONE

In data 11 gennaio la Finmare in liquidazione ha pubblicato sulla stampa italiana e straniera l'invito a manifestare interesse per l'acquisto della partecipazione totalitaria detenuta in Almare, dando pertanto avvio alla fase operativa della procedura di dismissione.
Entro il termine stabilito, hanno manifestato interesse all'acquisto 14 operatori del settore, di essi, a seguito dell'esame del documento informativo sulla Società, 9 soggetti hanno presentato le offerte preliminari non vincolanti.
A seguito della *due diligence* svolta, ai 7 soggetti che hanno preso parte a tale fase della procedura è stato richiesto l'invio delle Offerte Vincolanti, entro il termine del 25 maggio.
È tuttora in corso, da parte dei Consulenti finanziario e legale di Finmare in liquidazione, l'esame delle Offerte Vincolanti ricevute per la verifica, innanzitutto, della rispondenza delle stesse a quanto richiesto nella procedura, nonché dei contenuti delle proposte.

FINMECCANICA

A seguito della fusione con MEI, conclusasi nel dicembre scorso, l'IRI – di intesa con il Ministero del Tesoro e la Società – ha proceduto a dare concreto avvio all'operazione di privatizzazione di FINMECCANICA, realizzata attraverso una Offerta Globale sui mercati, articolata in una Offerta Pubblica di Vendita in Italia (compresa una quota dedicata ai dipendenti

FATTI SALIENTI DEI PRIMI MESI DEL 2000 ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

del gruppo) ed un collocamento privato rivolto a investitori professionali in Italia ed istituzionali all'estero, ivi inclusi gli Stati Uniti d'America, ai sensi della Rule 144A dello United States Securities Act del 1933.

Nei primi mesi dell'anno, l'IRI ha provveduto a selezionare Mediobanca, Merrill Lynch e Schroders Salomon Smith Barney quali Coordinatori Globali per la privatizzazione della Società. Mediobanca ha agito in qualità di responsabile del collocamento azionario presso il pubblico indistinto e, unitamente a Merrill Lynch e Schroders Salomon Smith Barney, ha curato il collocamento presso gli investitori istituzionali italiani ed esteri.

Successivamente all'ottenimento dell'autorizzazione Consob alla pubblicazione del Prospetto Informativo relativo all'OPV (ottenuta in data 17 maggio u.s.), lo scorso 21 maggio il Consiglio di Amministrazione dell'IRI ha deliberato di fissare in 3.200 milioni il quantitativo di azioni Finmeccanica oggetto dell'Offerta Globale (pari al 38,1% dell'attuale capitale sociale), di cui un minimo di 1.280 milioni di azioni – pari al 40% dell'Offerta Globale – da destinare all'Offerta Pubblica di Vendita in Italia.

La determinazione della quota di azioni oggetto dell'Offerta Globale ha tenuto conto dell'effetto di diluizione della partecipazione detenuta dall'IRI e dal Tesoro, connesso a futuri aumenti di capitale della Società, in relazione anche al prestito obbligazionario convertibile (di massimi 1.700 miliardi di lire) che la Società avrebbe emesso contestualmente alla stessa Offerta azionaria.

Parallelamente all'avvio del *roadshow*, che ha visto impegnato il management della Società nelle principali piazze finanziarie domestiche ed internazionali nel periodo compreso tra il 22 maggio e il 2 giugno 2000, è stata avviata l'attività di *bookbuilding* coordinata dai responsabili dell'Offerta. In particolare la tecnica del *bookbuilding*, secondo una consolidata prassi di mercato, ha assicurato una trasparente procedura di raccolta ordini e di monitoraggio dell'interesse degli investitori istituzionali sul titolo.

In data 27 maggio 2000, l'Assemblea dell'IRI, su proposta del Consiglio di Amministrazione, formulata previa consultazione dei Global Coordinator, sentito il Consulente finanziario Goldman Sachs, ed il Valutatore Indipendente Lehman Brothers ha fissato il Prezzo Massimo applicabile all'OPV (realizzata nel periodo 29 maggio – 2 giugno 2000) in 1,59 Euro.

In data 3 giugno 2000, l'Assemblea dell'IRI, su proposta del Consiglio formulata sulla base delle risultanze del *bookbuilding* e delle condizioni dei mercati finanziari, ha determinato il Prezzo Istituzionale in 1,50 Euro. Conseguentemente, il Prezzo d'Offerta per l'OPV è stato fissato in 1,50 Euro, quale minore tra il Prezzo Istituzionale e il suddetto Prezzo Massimo.

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

Con riferimento all'OPV, i risparmiatori che vi hanno aderito sono stati oltre un milione e centocinquantamila, per una richiesta di circa 3.121 milioni azioni ordinarie Finmeccanica e dunque per una domanda di circa 2,4 volte superiore al quantitativo minimo inizialmente fissato per l'OPV.