CONTI D'ORDINE

Si riepilogano le garanzie rilasciate a favore di parti correlate e le relative commissioni corrisposte e le garanzie rilasciate all'IRI da società correlate.

Fidejussioni ed altre garanzie personali prestate nell'interesse di controllate

(L.milioni)

Società	Importi al 31/12/2000	Provvigioni 2000
Finmare	230.500	36
Coinfra (gruppo Fintecna)	13.832	==
Tangenziale di Napoli	==	567
Cofiri	635.510	==
Fintecna (ex Iritecna)	510.849	93
Fincantieri	312.000	780
RAI	==	2
Tirrenia di Navigazione	32.076	59
Adriatica	==	62
	1.734.767	**1.599**

Fidejussioni e altre garanzie rilasciateci da parti correlate - (L.milioni)

Società	Importi al 31/12/2000
Cofiri	23.718
Fintecna	62.103
SASA - Società di Assicurazioni e Riassicurazioni	79.265
Tirrenia di Navigazione	17.212
	182.298

2.6 Altri aspetti

Analogamente agli scorsi esercizi si ricorda che in relazione alle indagini in corso da parte della Magistratura su presunte dazioni o operazioni di finanziamento illecite, che riguarderebbero società del Gruppo, l'IRI, sulla base degli elementi e delle informazioni attualmente disponibili, non ha rilevato eventi tali da determinare effetti patrimoniali ed economici negativi sul proprio bilancio.

Per un'informazione più completa sull'argomento si fa rinvio a quanto esposto nei bilanci e nelle relazioni delle partecipate, dai quali non si sono comunque evidenziati riflessi negativi significativi.

Il processo di privatizzazione in atto ha comportato nel corso degli ultimi anni la vendita di rilevanti partecipazioni da parte dell'IRI. Tale situazione ha determinato l'insorgere di alcuni contenziosi, a fronte dei quali già negli scorsi esercizi erano stati effettuati accantonamenti nello specifico *"fondo vertenze in corso"* valutando gli oneri prudenzialmente prevedibili sulla base di condizioni ed interpretazioni contrattuali.

Le imprese controllate dall'IRI sono coinvolte in contenziosi di varia natura che derivano principalmente dalla gestione ordinaria dell'attività e dai processi di liquidazione attualmente in corso. Le imprese hanno provveduto ad accantonare gli oneri riguardanti le passività potenziali che, sulla base delle informazioni attualmente disponibili, si stima avranno esito negativo certo o probabile. Tali oneri sono riflessi nel bilancio di esercizio dell'IRI attraverso la valutazione delle partecipazioni.

* * *

Con riferimento a quanto disposto dall'art. 2428 del Codice Civile, si evidenzia inoltre quanto segue:

- i rapporti con le controllate, collegate e controllanti sono prevalentemente di natura finanziaria come si evince dalla Nota Integrativa;
- l'IRI S.p.A. non possiede azioni proprie nè potrebbe possederne del controllante (Ministero del Tesoro) e non ha acquistato o alienato tali titoli nell'esercizio.

DATI SEGNALETICI DI GRUPPO

ALITALIA (L. miliardi)	CONSOLIDATO 1999	CONSOLIDATO 2000
Valore della produzione "tipica"	9.433	10.575
Valore aggiunto	2.498	2.239
MOL	345	-49
Risultato operativo	-198	-508
Oneri / proventi finanziari	26	32
Risultato ante comp. straord. e imposte	-173	-483
Risultato netto	12	-495
Capitale investito netto	3.573	4.364
coperto con:		
Mezzi propri	3.394	2.897
Indebitamento finanziario netto	179	1.467
Autofinanziamento (*)	519	73
Investimenti materiali	799	1.861
Occupazione al 31.12. (n. addetti)	20.770	23.478

3. ANDAMENTI DELLE CONTROLLATE

3.1 ALITALIA

La partecipazione di controllo detenuta dall'IRI in Alitalia è stata, come precisato nel paragrafo 2.2.2, trasferita al Ministero del Tesoro nel mese di dicembre 2000, in linea con il programma elaborato nell'ambito del Progetto di Liquidazione dell'IRI.

Tenuto conto che la partecipazione è stata gestita nell'ambito del Gruppo per la quasi totalità dell'esercizio 2000, di seguito sono sinteticamente riportati gli aspetti che ne hanno caratterizzato l'andamento gestionale nell'esercizio trascorso.

Lo scenario del trasporto aereo nel corso del 2000 è stato caratterizzato, da un lato, da incoraggianti prospettive di sviluppo del traffico passeggeri e merci e, dall'altro, dai pesanti effetti economici causati dall'abnorme crescita del prezzo del carburante, resa ancor più gravosa per i vettori europei dal deterioramento del cambio USD/Euro.

Tale contesto è risultato particolarmente penalizzante per il gruppo Alitalia, che si è trovato più degli altri esposto ad una serie di fattori che nel complesso hanno inciso pesantemente sull'andamento gestionale dell'esercizio.

Ciò per il combinarsi degli elementi che hanno influito in modo generalizzato sul settore con aspetti più specifici, quali le note vicende legate all'assetto del traffico su Malpensa, che ha avuto concreta attuazione solo a partire dal 20 aprile 2000, e allo scioglimento dell'alleanza con KLM avvenuto sempre nel mese di aprile.

Tali eventi hanno inciso pesantemente sull'andamento gestionale dell'esercizio, con effetti particolarmente rilevanti per il comparto aereo di linea, costituito dalle società Alitalia, Alitalia Team ed Alitalia Express, che rappresenta circa il 95% del fatturato consolidato del Gruppo.

In tale quadro problematico l'Alitalia, pur impegnata in continue

riprogrammazioni dell'assetto di rete, ha comunque provveduto ad attuare misure finalizzate a contenere nel breve termine le perdite (quali un ridimensionamento degli aumenti della capacità offerta e della crescita occupazionale a livelli ben al di sotto di quelli programmati), nonchè ad avviare progetti di valenza più strategica intesi a rendere più competitivo l'assetto produttivo (tra cui l'avvio della ristrutturazione della flotta sul lungo raggio con la definizione dell'ordine di sei B777-200 in vista della sostituzione dei B747 e l'acquisizione di importanti commesse pluriennali di manutenzione su flotta di terzi).

Si ricorda inoltre l'unificazione, a partire dal 1° aprile 2000 delle attività di volo in Alitalia Team, ad eccezione dell'attività regionale operata da Alitalia Express e di quella "all cargo" trattenuta dalla capogruppo.

Nel corso dell'anno si è anche assistito al progressivo avvio dell'attività di Alitalia Airport che, dal 1° luglio 2000, ha iniziato ad operare limitatamente all'assistenza di rampa per gli aeromobili del gruppo Alitalia, avvalendosi di 1.531 risorse provenienti da Aeroporti di Roma.

Per quanto riguarda il trasporto aereo di linea, il settore ha registrato una positiva evoluzione del traffico passeggeri e merci (rispettivamente +10,7% e +8,1%), a fronte di un aumento della capacità decisamente più contenuto (rispettivamente +3,6% e +5,6%), con un conseguente miglior utilizzo degli aeromobili; in leggero miglioramento lo yield passeggeri (+1%).

La crescita del fatturato (complessivamente +13%, di cui +12% passeggeri e +20% merci) non è bastata comunque a fronteggiare l'aumento dei costi, indotto soprattutto dalla lievitazione del prezzo del carburante, che ha determinato, a livello di gruppo, un costo più elevato dell'85% (+736 mldi), di cui +64% circa per l'aumento dei prezzi all'origine.

Per quanto riguarda le altre voci del conto economico consolidato, si rileva che le partite straordinarie nette (66 mldi) comprendono Lire 13 miliardi derivanti dalla vendita e retrolocazione di 20 MD80. Relativamente a quest'ultima voce, si osserva che la plusvalenza complessivamente registrata è stata di Lire 317 miliardi, di cui 304 sono stati prudenzialmente differiti agli esercizi futuri

proporzionalmente al valore dei canoni derivanti dalla ripresa in locazione degli aeromobili.

Il bilancio del gruppo Alitalia chiude dunque con una perdita di Lire 495 miliardi (utile di Lire 12 miliardi a fine 1999). Il risultato della capogruppo è invece negativo per Lire 480 miliardi (utile di Lire 32 miliardi a fine 1999).

Sotto il profilo patrimoniale il gruppo presenta al termine del 2000 un capitale proprio pari a Lire 2.897 miliardi (-497 miliardi rispetto al 1999 essenzialmente quale riflesso della perdita di periodo) ed un indebitamento netto di Lire 1.467 miliardi (+1.288 miliardi rispetto all'anno precedente, per effetto sostanzialmente degli investimenti effettuati, al netto delle dismissioni, oltre che delle risorse assorbite dalla gestione).

Gli investimenti del gruppo sono ammontanti complessivamente a Lire 2.015 miliardi, di cui oltre Lire 1.700 miliardi relativi alla flotta, per acquisiti effettuati nell'anno nonchè per anticipi per nuovi ordini ed opzioni. La flotta, a fine 2000, era costituita da 166 aeromobili (163 al 31.12.1999).

Per quanto riguarda l'organico, la forza media retribuita del gruppo è stata pari a 20.995 unità, con un aumento di 1.828 addetti rispetto al 1999, concentrato principalmente nel trasporto aereo di linea (+1.010 unità) e in misura minore nel settore dell'handling aeroportuale (+789 unità provenienti da ADR).

L'occupazione a fine periodo è pari, a livello di Gruppo, a 23.478 unità, con un aumento di circa 2.700 addetti, di cui oltre 1.500 riferibili, come detto, all'attività di "handling" aeroportuale rilevata nel corso dell'anno da Aeroporti di Roma, mentre il restante incremento riguarda il personale di terra e di volo nel settore del trasporto aereo di linea.

3.2 COFIRI

L'esercizio 2000 è stato in larga parte caratterizzato dallo sviluppo della procedura di privatizzazione della Società conclusasi, come detto, con la sottoscrizione del contratto di compravendita nel novembre dello stesso anno e con la girata dei titoli effettuata nel febbraio 2001. Conseguentemente il bilancio della Cofiri S.p.A. e delle Società controllate sono stati approvati dal nuovo Azionista.

L'attività del Gruppo Cofiri si è sviluppata nel corso dell'esercizio in un contesto che ha evidenziato, a livello nazionale, un significativo tasso di crescita degli impieghi totali (a dicembre la variazione tendenziale è stata dell'11,9%); all'interno di tale aggregato è risultata rilevante la crescita della componente a breve (+17,1% la variazione a dicembre), mentre quella a medio/lungo termine è stata interessata da una progressiva decelerazione ed ha visto il proprio tasso di crescita tendenziale ridursi dall'11,5% di gennaio al 9,8% di dicembre.

La dinamica della raccolta ha denotato invece profili di crescita più contenuti rispetto agli impieghi e piuttosto differenziati tra le diverse componenti, con tassi di crescita più pronunciati per quelle a breve termine.

Nel quadro delineato, la Cofiri ha privilegiato il mantenimento di un sostanziale equilibrio della durata degli attivi e dei passivi di portafoglio. La raccolta in lire e valuta si attesta a fine esercizio a circa Lire 6.875 miliardi (di cui Lire 2.911 miliardi a m/l termine), a fronte di Lire 9.675 miliardi di fine 1999 (Lire 4.024 miliardi a m/l); per quanto concerne gli impieghi, i crediti in essere - al netto dei depositi presso istituzioni creditizie pari a Lire 884 miliardi - hanno raggiunto l'importo complessivo di Lire 5.193 miliardi (di cui Lire 2.028 miliardi a m/l termine), rispetto a Lire 6.507 miliardi al 31.12.1999.

La Cofiri ha continuato a svolgere, nell'esercizio 2000, la sua attività di investitore aderendo, sul mercato primario e secondario, a diverse operazioni di finanziamento in pool.

Quanto al rilascio di garanzie, gli impegni "commerciali" in essere al 31.12.2000 (riferiti a contratti di fornitura, appalti, gare per acquisizione commesse) ammontano a Lire 2.200 miliardi (Lire 3.589 miliardi a fine 1999); quelli di carattere "finanziario" (volti principalmente a garantire la concessione di linee di credito, mutui, finanziamenti, emissioni obbligazionarie o similari) risultano pari a Lire 12.039 miliardi (Lire 11.360 miliardi al 31.12.1999) e comprendono le garanzie rilasciate nell'interesse di Società del Gruppo Cofiri (94,42%) e di terzi (5,58%).

Particolarmente attiva è stata inoltre la presenza di Cofiri sul mercato dei capitali, nella consulenza finanziaria e negli investimenti in capitale di rischio, nonché nella finanza strutturata e nell'equity investment.

Si evidenzia, infine, che l'esercizio - oltre che per la conclusione del processo di privatizzazione avviato dall'Azionista IRI - si è caratterizzato per un aspetto destinato ad esercitare un'influenza rilevante sull'operatività della Cofiri.

Infatti, nel mese di gennaio 2000, in relazione al processo di privatizzazione avviato nel mese di novembre 1999 - che in termini prospettici ha determinato il venire meno per Cofiri del ruolo di intermediario finanziario captive all'interno del Gruppo IRI - è stata presentata domanda all'Ufficio Italiano Cambi per l'iscrizione nell'elenco degli intermediari finanziari di cui all'art. 106 TUB e l'avvenuta iscrizione è stata comunicata in data 1° febbraio 2000. In funzione della dimensione patrimoniale ed economica della società, in data 29 febbraio è stata deliberata la richiesta di iscrizione nella categoria degli intermediari finanziari non bancari di cui all'art. 107 TUB. La Banca d'Italia, dopo la verifica della sussistenza dei requisiti, ha proceduto all'iscrizione nell'elenco speciale il 27 settembre 2000.

Pertanto, da tale data, la Cofiri è sottoposta alle regole di vigilanza prudenziale della Banca d'Italia relative agli intermediari finanziari iscritti al suddetto articolo del TUB.

Circa l'andamento economico, si segnala che il Gruppo ha consuntivato un margine finanziario pari a circa Lire 134 miliardi, pressoché in

linea con quello registrato nel precedente esercizio. Le diverse componenti che concorrono al predetto margine hanno evidenziato evoluzioni differenziate: una flessione, per ciò che concerne i profitti da operazioni finanziarie e le commissioni, cui si è contrapposto l'incremento del margine di interesse che riflette la migliore gestione della tesoreria ed una dinamica dei tassi che ha consentito una maggiore remunerazione del capitale investito.

L'utile netto consolidato, inclusa la quota di azionisti terzi, risulta pari a circa Lire 20 miliardi rispetto a Lire 234 miliardi circa del 1999, che ricomprendevano il risultato straordinario (Lire 230 miliardi) consuntivato dalla Cofiri Invest per effetto dell'earn out incassato a seguito della privatizzazione di Aeroporti di Roma.

Il patrimonio netto di Gruppo si attesta su Lire 1.008 miliardi circa, in aumento rispetto alla consistenza (Lire 812 miliardi) in essere fino al 1999, soprattutto per il trasferimento di quota parte del fondo rischi su crediti al fondo rischi finanziari generali effettuato dalla Cofiri (per Lire 162 miliardi, al netto dell'effetto fiscale) nonché da Cofiri F & L (Lire 41 miliardi circa) e da Cofiri SIM (Lire 11 miliardi circa), così come consentito dall'art. 22 del "collegato fiscale" alla Legge Finanziaria per il 2000.

Con riferimento all'andamento delle società che costituiscono il gruppo si evidenzia, in sintesi, quanto segue:

- **Cofiri S.p.A.** ha consuntivato un utile netto di circa Lire 253 miliardi (rispetto al sostanziale pareggio del precedente esercizio) cui hanno concorso in misura particolarmente significativa il dividendo straordinario (pari a Lire 239 miliardi) erogato alla Capogruppo da Cofiri Invest, a seguito, essenzialmente, dei profitti da equity investment del 1999, e partite straordinarie positive per Lire 38 miliardi derivanti dall'operazione (transitata a conto economico per disposizione della Banca d'Italia) che ha visto iscrivere, tra i proventi, Lire 200 miliardi corrispondenti alla quota "stornata" dal fondo rischi su crediti e recepire, nei costi, la parte della suddetta quota (Lire 162 miliardi) trasferita al fondo rischi finanziari generali.

- **Cofiri International**, come nei precedenti esercizi, ha sviluppato l'attività di presenza sui vari mercati di provvista, sia a breve che a medio-lungo termine, al fine di ridurre i costi di raccolta e di ampliare la base degli investitori.

L'importo complessivo della raccolta a m/l termine ammonta a Lire 2.239 miliardi, in aumento rispetto a Lire 1.497 miliardi del 1999, da correlare, essenzialmente, all'estensione di operazioni con caratteristiche di breve durata. Tale dinamica, unita alla scadenza di precedenti emissioni, si è riflessa sulla raccolta a breve termine che evidenzia una flessione (da Lire 1.595 miliardi a Lire 1.100 miliardi) rispetto al 1999.
Il risultato di esercizio è espresso da un utile di Lire 5,9 miliardi (Lire 4,6 miliardi l'anno precedente);

- **Cofiri SIM**, in un contesto generale caratterizzato dalla flessione dei volumi negoziati del "currency risk" conseguente all'introduzione dell'Euro, ha incrementato i volumi intermediati di strumenti di copertura legati al rischio di cambio ed all'andamento dei tassi di interesse.
  I volumi complessivamente intermediati (cambi, tassi e valute a pronti) si sono attestati nell'esercizio su Lire 596.400 miliardi, rispetto a Lire 497.000 miliardi dell'esercizio precedente.
  La società è stata anche presente sul mercato finanziario, in posizione di co-lead manager e manager, sia nell'ambito di collocamenti obbligazionari che in operazioni di collocamento azionario; l'attività di gestione patrimoniale, rivolta esclusivamente alla clientela istituzionale di fascia elevata, ha fatto registrare, nell'anno, un importo medio gestito di circa Lire 318 miliardi.
  L'esercizio si è chiuso con un utile netto di Lire 1,2 miliardi (Lire 4,2 miliardi nel 1999), dopo aver effettuato accantonamenti per Lire 3,9 miliardi ai fondi imposte e tasse;

- **Cofiri F & L**, nel corso dell'esercizio, non ha assecondato l'ulteriore crescita (20% circa) registrata sul mercato nei volumi di attività del factoring e nel valore dei contratti di leasing stipulati. Infatti, nel settore del factoring, il turn over si è attestato su circa Lire 5.700 milioni, in flessione rispetto al 1999 (Lire 6.600 milioni circa), essenzialmente per effetto della contrazione della componente rappresentata da aziende IRI, in particolare nella qualità di cedenti; nel comparto del leasing, l'ammontare dei nuovi contratti stipulati è risultato pari a Lire 17 miliardi, rispetto a Lire 317 miliardi registrati l'anno precedente che, peraltro, recepivano operazioni di importo rilevante.
  Il risultato netto configura un utile di Lire 2,2 miliardi (Lire 6,9 miliardi nel precedente esercizio) che - in presenza di ricavi sostanzialmente in linea con quelli del 1999 - risente della flessione del margine lordo da correlare, essenzialmente, agli effetti contabili connessi ad operazioni di locazione finanziaria stipulate in anni precedenti;

- **Cofiri Invest B.V.** ha concluso, nel corso dell'esercizio, due significative operazioni: la prima (del valore di Euro 140 milioni), rappresentata dal finanziamento in leasing dell'acquisto, da parte di Alenia Spazio, di un satellite per telecomunicazioni; l'altra, che consiste nella partecipazione, con

un intervento iniziale di Lire 7,5 milioni di GBP, al finanziamento della costruzione di una centrale elettrica a carbone nel Galles.
Il risultato di esercizio - pesantemente condizionato dai riflessi delle problematiche riguardanti la partecipata Elsacom (7,6%), che hanno comportato un significativo deterioramento economico e patrimoniale della suddetta società - è risultato negativo per Euro 1,5 milioni;

- **Cofiri Sovis** ha sviluppato nel corso dell'esercizio l'attività volta ad ampliare l'operatività della società, partecipando a numerose gare indette da Enti Pubblici e Pubbliche Amministrazioni ed aggiudicandosi l'affidamento di diversi incarichi di consulenza ed assistenza finanziaria, legale e societaria.

Per effetto di dette acquisizioni il portafoglio al 31.12.2000 era pari a Lire 2.800 miliardi ed il bilancio dell'esercizio 2000 si è chiuso con un utile di Lire 1,6 miliardi (Lire 0,4 miliardi nel 1999).

DATI SEGNALETICI DI GRUPPO

FINCANTIERI (L.miliardi)	CONSOLIDATO 1999	CONSOLIDATO 2000
Valore della produzione "tipica"	3.442	3.718
Valore aggiunto	457	951
MOL	-218	282
Risultato operativo	-262	172
Oneri / Proventi finanziari	-117	-48
Risultato ante comp. straord. e imposte	-382	88
Risultato netto	-458	21
Capitale investito netto	799	569
coperto con:		
Mezzi propri	195	682
Indebitamento finanziario netto	604	-113
Cash-flow	-387	94
Investimenti materiali	69	63
Occupazione al 31.12. (n. addetti)	9.693	9.413

3.3 FINCANTIERI

Pur in un contesto di sensibile crescita della domanda (nel 2000 gli ordini mondiali sono stati pari a circa 26,3 milioni di TSLC, con una crescita record del 39% sul 1999, relativo, in particolare, a cisterne e portacontenitori) permangono nel settore squilibri strutturali evidenziati dal permanere dei prezzi su bassi livelli, almeno sui prodotti a minor contenuto tecnologico; ciò è dovuto soprattutto alla marcata crescita dell'offerta registrata in questi ultimi anni dalla cantieristica coreana (che ha praticamente raddoppiato la propria capacità produttiva), ormai salita al primo posto nel segmento delle navi da trasporto a tecnologia standard.

L'eccesso di offerta e i conseguenti bassi prezzi praticati sul mercato hanno certamente contribuito a far anticipare fabbisogni futuri dello shipping mondiale, per larga parte generati dall'armamento europeo e che, anche nel 2000, ha privilegiato i cantieri del Far East, riservando a quelli comunitari solo quote modeste delle commesse di navi standard.

Pertanto, mentre nel segmento delle navi da trasporto a minore tecnologia la presenza dei cantieri comunitari risulta marginale, con una quota del 7% (1), ancora significativo rimane il presidio europeo nei large ferries (71% del carico di lavoro mondiale pari, quest'ultimo, a 1,5 milioni di TSLC), dove il gruppo Fincantieri mantiene una posizione primaria (21% del carico di lavoro complessivo); incoraggianti, per il futuro, le prospettive della domanda in questo segmento di mercato ed in quello delle navi da crociera. In quest'ultimo settore, con le acquisizioni del 2000 e dei primi mesi del 2001, la Fincantieri consolida la sua posizione competitiva, con una quota mondiale del 28% in termini di carico di lavoro (rispetto ad un totale di 5,6 milioni di TSLC).

Per quanto riguarda le costruzioni militari, le previsioni del mercato estero si confermano positive, sia per le navi di superficie che per i sommergibili.

(1) Rispetto ad un totale mondiale pari a 18,3 milioni di TSLC.

Buone sono soprattutto le prospettive per le unità a più basso dislocamento, comparto nel quale Fincantieri può oggi proporre soluzioni di provata validità quali le Saettia (operative presso la Guardia Costiera) e i pattugliatori (utilizzati dalla Marina Militare Italiana).

Nelle formule negoziali, alla consolidata richiesta di offset e di fornitura del supporto logistico, si va ora aggiungendo l'esigenza di un più stretto adeguamento dell'offerta alle necessità operative del cliente; in altri termini, il cantiere come progettista e prime contractor deve poter fornire "unità complete" che ottimizzino l'integrazione della piattaforma con i sistemi elettronici e d'arma.

A livello nazionale, la prevista ripresa della domanda si sta già traducendo in un elevato numero di ordini, con l'operatività di importanti contratti, anche nell'ambito di collaborazioni internazionali.

Il portafoglio ordini del gruppo Fincantieri a fine 2000 si è attestato intorno ai Lire 15.000 miliardi, con un incremento di circa Lire 5.000 miliardi rispetto alla situazione di fine 1999; nell'anno sono stati stipulati contratti per oltre 8.000 miliardi (circa 3.500 miliardi nel 1999), con una significativa crescita rispetto all'anno precedente.

I lusinghieri successi in campo commerciale hanno riguardato sia il settore mercantile (con particolare riferimento al segmento delle navi da crociera), sia il comparto militare, per la ripresa degli ordinativi correlati all'avvio del programma di ammodernamento della flotta italiana.

Tra le acquisizioni più significative si evidenziano gli ordini del gruppo Carnival, per 6 nuove navi da crociera e 2 allungamenti di unità già esistenti, il contratto per 1 traghetto dalla francese SNCM e le commesse per 5 car carrier da Grimaldi.

In campo militare si registrano 3 nuove navi per la Marina Militare Italiana, 4 unità per la Guardia costiera e 2 fregate di nuova generazione, legate queste ultime al programma italo-francese Horizon.

Gli investimenti del gruppo sono stati pari a circa Lire 64 miliardi (69 miliardi nel 1999) e si inquadrano nei programmi di adeguamento finalizzati a

promuovere in ciascuna unità produttiva l'allineamento sulle configurazioni impiantistiche e le tecnologie di processo più efficaci in rapporto alla tipologia di prodotto assegnata.

Nel quadro del disimpegno della Fincantieri dal settore dei motori di elevata potenza, nel primo trimestre 2000 è stata ceduta la partecipazione nella Wärtsilä NSD Corporation alla Metra.

L'organico del gruppo Fincantieri al 31.12.2000 è di 9.413 unità (9.693 a fine 1999); i benefici previdenziali previsti dalla legge 257/1992 (normativa sull'amianto) e successive modificazioni hanno determinato un'accelerazione del turn-over, solo in parte compensato dalle nuove assunzioni, che hanno subìto un rallentamento per la difficoltà di reperire le risorse qualificate occorrenti.

Il gruppo Fincantieri chiude l'esercizio 2000 ritornando all'equilibrio economico e presentando un utile di Lire 21 miliardi.

I principali indicatori gestionali confermano come siano in via di completo superamento le criticità di processo che avevano condizionato i precedenti esercizi; in particolare, dopo le modifiche apportate ai processi produttivi, con introduzione della figura del project manager, e alla struttura organizzativa, articolata in tre direzioni operative (cruise, trasporto e militare), è stata ripristinata la puntualità di consegna e sono state avviate nuove tecniche di controllo e coordinamento nell'attività operativa, nonché attivate nuove modalità di gestione degli appalti e degli acquisti, con maggior coinvolgimento dei fornitori nel processo.

Il cambio culturale, esteso a fasce sempre più ampie di dipendenti, è stato favorito anche mediante un accelerato programma di formazione.

I correttivi apportati hanno dato apprezzabili risultati consentendo significativi recuperi di produttività e facendo conseguire risparmi consistenti nei costi totali di fabbricazione.

Il valore della produzione presenta un incremento dell'8% dovuto alla crescita delle attività della capogruppo, in particolare nel settore militare, e della

controllata Sestri Cantiere Navale SpA.

I consumi di materiali e servizi esterni presentano una rilevante flessione (-7%) dovuta alle azioni di contenimento costi, alla migliorata redditività complessiva ed al minor ricorso all'indotto; il costo del lavoro si è ridotto, sia pur di poco, rispetto al 1999, in quanto la dinamica retributiva è stata per intero assorbita dalla riduzione delle forze medie e dalla minore onerosità dei nuovi assunti.

Il positivo andamento dei ricavi e le azioni di efficientamento nell'area dei costi di produzione hanno determinato il deciso miglioramento del valore aggiunto e del MOL. In proposito va peraltro rilevato che nell'esercizio in esame sono state in parte utilizzate le appostazioni prudenziali effettuate in esercizi passati a fronte di lavori in corso, essendo, come detto, in via di pieno superamento le criticità che avevano motivato tali cautele.

Con riferimento alla gestione finanziaria, i proventi ed oneri finanziari presentano un saldo negativo di Lire 48 miliardi, contro i Lire 117 miliardi dell'esercizio precedente. La riduzione è sostanzialmente connessa agli effetti della copertura dei rischi valutari, pari a Lire 12 miliardi nel 2000 (contro gli 82 miliardi dell'esercizio precedente), alla minore esposizione media verso il sistema bancario ed alla remunerazione delle giacenze di tesoreria.

La positiva evoluzione della struttura patrimoniale riflette in particolare l'operazione di ricapitalizzazione realizzata dall'IRI, a cui hanno partecipato primari investitori finanziari, dando avvio al processo di privatizzazione della società.

In particolare, nel corso dell'esercizio, in linea con quanto previsto nel piano di ristrutturazione e rilancio del gruppo (1), il capitale sociale è stato aumentato di Lire 461 miliardi (da 200 a 661 miliardi), di cui Lire 350 miliardi sottoscritti dall'IRI (a valere sui fondi appositamente stanziati dalla L. 261/1997) e 111 miliardi dagli azionisti privati.

---

(1) Il piano prevede il totale reintegro del capitale sociale al precedente livello di 800 miliardi prima della svalutazione per perdite a 200 miliardi.