

ANDAMENTO
DELL'IRI NEL 1998

Il regolamento – disciplinante la gestione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali aperti al traffico civile, al momento della sua entrata in vigore gestiti, anche in parte, dallo Stato o da altri soggetti in regime di precariato – definisce:

a) le modalità di costituzione delle Società di capitale per la gestione dei servizi e per la realizzazione delle infrastrutture aeroportuali, determinando in particolare:

- la forma giuridica,
- i criteri per la scelta dei soci pubblici e privati,
- le modalità di collocazione dei titoli sul mercato,
- la riserva di nomina di amministratori e sindaci da parte dell'ente pubblico interessato,
- l'entità del capitale sociale,
- i rapporti tra soci pubblici e privati,
- le forme adeguate di controllo dell'efficienza e dell'economicità dei servizi;

b) i criteri per l'affidamento delle concessioni delle gestioni totali aeroportuali alle Società di capitale costituite secondo le modalità di cui sopra e i rapporti intercorrenti tra la Pubblica Amministrazione e i soggetti affidatari.

Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 gennaio 1998, recante "Adeguamento alla normativa comunitaria in materia di appalti pubblici della concessione alla Società Stretto di Messina".

La Direttiva, riconoscendo alla Società Stretto di Messina S.p.A. la qualifica di "organismo di diritto pubblico", ai sensi e per gli effetti delle Direttive di aggiudicazione degli appalti pubblici nn. 93/36/CEE, 93/37/CEE e 92/50/CEE, sottopone la Società al rispetto delle procedure ivi previste.

Pertanto, la Società dovrà realizzare le attività tecniche e commerciali inerenti alla costruzione e all'esercizio del collegamento stabile fra la Sicilia ed il continente – ad essa affidate in concessione ai sensi dell'art.1, Legge 17 dicembre 1971, n.1158 – mediante la stipulazione di appalti nel rispetto delle procedure comunitarie.

Vengono disposte le conseguenti modifiche del decreto di concessione e della relativa convenzione ANAS.

Legge 16 giugno 1998, n. 184, recante "Disposizioni in materia di dismissioni delle partecipazioni statali detenute indirettamente dallo Stato e di sanatoria del Decreto Legge n. 598 del 1996".

a) Il Tesoro è abilitato a procedere all'acquisizione di partecipazioni azionarie detenute da Società delle quali lo Stato è azionista unico con modalità stabilite con decreti del Ministro del Tesoro

- anche in deroga alle norme di contabilità dello Stato,
- con esclusione della disciplina delle offerte pubbliche,
- in esenzione da imposte dirette e indirette e da tasse.

b) Sono fatti salvi gli atti e i provvedimenti adottati, gli effetti, anche fiscali, prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del D.L. n. 598/96, successivamente non convertito in Legge.

ANDAMENTO
DELL'IRI NEL 1998**Legge 18 giugno 1998, n. 194, recante "Interventi nel settore dei trasporti".**

In relazione al processo di liberalizzazione e di privatizzazione del mercato del trasporto aereo, il Ministro del Tesoro è autorizzato ad erogare, di concerto con il Ministro dei Trasporti, somme per la ricapitalizzazione delle Società di trasporto aereo di cui all'art. 2, c. 192, della Legge 23 dicembre 1996, n. 662 (che, tra l'altro, ha abrogato le disposizioni legislative facenti obbligo all'IRI di detenere direttamente o indirettamente partecipazioni di maggioranza in Società esercenti servizi di trasporto aereo).

Gli importi da iscrivere in bilancio in relazione alle autorizzazioni di spesa recate dal provvedimento sono determinati dalla Legge finanziaria 1999 (Legge n. 449/98), in 222 miliardi per il 1999, 300 miliardi per il 2000, 300 miliardi per il 2001 e 500 miliardi per il 2002 e successivi (Tabella F, n. 27).

Deliberazione del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica 9 luglio 1998, riguardante "Art. 3 del Decreto Legge n. 98/1995, convertito dalla Legge n. 204/1995. Approvazione del Piano di riordino del gruppo FINMARE relativo al settore Cabotiero". (Deliberazione n. 74/98).

La Delibera, nell'ambito dell'approvazione del Piano, stabilisce la realizzazione del Gruppo Cabotiero, coordinato da TIRRENIA S.p.A., che, pur continuando a svolgere attività operativa, ne assume la funzione di Capogruppo. Il 7 settembre 1998 il Ministro dei Trasporti, di concerto con il Ministro del Tesoro, ha decretato la realizzazione del Gruppo Cabotiero, indicando la TIRRENIA quale Capogruppo operativa, incaricata di predisporre un Piano industriale sulla base delle indicazioni contenute nel Decreto.

Legge 3 agosto 1998, n. 295, recante "Disposizioni per il finanziamento di interventi e opere di interesse pubblico".

Il provvedimento (art. 3, c. 1) istituisce un apposito fondo nello stato di previsione del Ministero dei Lavori Pubblici per gli interventi da realizzare in favore del sistema autostradale ed in particolare delle tratte Asti-Cuneo e Siracusa-Gela, autorizzando limiti d'impegno quindicennali di 10 mldi dal 1999 e di ulteriori 10 mldi dal 2000. Il Collegato alla Finanziaria 1999 (L. 448/98, art. 50, c. 1, lett. g) autorizza due ulteriori limiti di impegno quindicennali di 50 mldi (dal 2000) e 20 mldi (dal 2001) per la prosecuzione di detti interventi. Una quota rilevante di tali stanziamenti (limite d'impegno quindicennale di 40 mldi annui) sono destinati alla costruzione dell'autostrada Pedemontana-Veneta.

Legge 30 novembre 1998, n. 413, recante "Rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione della normativa comunitaria di settore".

La disposizione, finalizzata allo sviluppo della capacità produttiva dell'industria cantieristica nazionale, stabilisce:

ANDAMENTO
DELL'IRI NEL 1998

- finanziamenti per interventi nel settore della costruzione e trasformazione navale, in attuazione della proroga, al 31 dicembre 1998, della normativa comunitaria sugli aiuti all'industria navalmeccanica (VII Direttiva CEE);
- il rifinanziamento del Fondo centrale di garanzia per il credito navale (ex *lege* 261/97);
- la possibilità di appaltare la costruzione di parti di scafo (fino al 25% del relativo peso) ad imprese non iscritte all'albo delle imprese di costruzione navale, nonché ad imprese non appartenenti all'Unione Europea;
- anticipazioni alle imprese, destinatarie di contributi sul credito navale, delle rate non ancora erogate;
- finanziamento alla CETENA - Centro per gli Studi di Tecnica Navale S.p.A. (FINCANTIERI) per uno specifico programma triennale straordinario di ricerca, in collaborazione con il Consorzio Confitarma-Finmare per la ricerca, finalizzato allo sviluppo del cabotaggio marittimo e fluviale; il contributo è di un miliardo annuo a partire dal 1999, con limite d'impegno quindicennale;
- stanziamenti per l'ammodernamento delle unità da utilizzare per l'attività di vigilanza e soccorso in mare (Capitanerie di Porto, Marina Militare e Guardia di Finanza); in particolare è prevista l'acquisizione di quattro pattugliatori d'altura (tipologia rientrante nella produzione FINCANTIERI). Gli importi da iscrivere in bilancio in relazione alle autorizzazioni di spesa recate dal provvedimento sono determinati dalla Legge Finanziaria 1999 (Legge n. 449/98), con limiti d'impegno complessivi di 211,8 miliardi per il 1999 e 508,2 miliardi per ciascuno degli anni 2000 e 2001 (Tab. B - Min. Trasporti).

Legge 9 dicembre 1998, n. 426, recante "Nuovi interventi in campo ambientale".

Il provvedimento (art. 1), nel dettare disposizioni relative al concorso pubblico nella realizzazione di interventi di bonifica e ripristino ambientale dei siti inquinati, ricomprende, tra gli interventi prioritari, quelli relativi all'area industriale di Napoli orientale.

Legge 23 dicembre 1998, n. 448, recante "Misure di finanza pubblica per la stabilizzazione e lo sviluppo" (Collegato alla Legge Finanziaria 1999).

La normativa, oltre a quanto specificato nei precedenti punti:

- stabilisce (art. 50, c. 1, lett. h) il rifinanziamento della Legge 266/97 (art. 4, c. 3) - che autorizza la copertura delle rate di ammortamento dei mutui contratti dalle imprese fornitrici (Alenia) per la partecipazione italiana al programma EFA (European Fighter Aircraft) - autorizzando limiti di impegno quindicennali di 24 miliardi per il 1999, 50 miliardi per il 2000 e 26 miliardi per il 2001, stanziamenti, questi, confermati dalla Legge Finanziaria 1999 (L. 449/98, Tab. F, n.2);
- autorizza (art. 50, c. 1, lett. a) ulteriori limiti di impegno ventennali di 80 miliardi a decorrere dal 2000 e di 100 miliardi dal 2001 (con conferma degli stanziamenti nella Legge Finanziaria 1999) per consentire la prose-

ANDAMENTO
DELL'IRI NEL 1998

cuzione degli interventi in materia di sistemi di trasporto rapido di massa e di sviluppo del trasporto pubblico nelle aree urbane, previsti dalla Legge 211/92 (art. 9);

– riformula (art. 45, c. 2) la norma, contenuta nel Collegato alla Finanziaria 1998 (Legge 449/97, art. 17, c. 8), che assicurava alla RAI un contributo annuo a compensazione del mancato introito conseguente alla soppressione del canone di abbonamento per l'autoradio, nel senso che esso è da intendersi non quale contributo statale, ma quale integrazione del corrispettivo dei servizi resi dalla Concessionaria in applicazione del contratto di servizio e fissa tale integrazione in 207 miliardi per il 1999 e in 210 miliardi a decorrere dal 2000;

– stabilisce (art. 42) che il canone di concessione dovuto dalla RAI per il 1998 resta fissato nella misura di L. 40 miliardi e definisce la copertura dell'onere relativo al mancato introito (120 miliardi annui). La Legge Finanziaria 1999 (L. 449/99) apposta detto onere, per il triennio 1999-2001, nel Fondo speciale di parte corrente di pertinenza della Presidenza del Consiglio (Tab. A);

– prevede (art. 31, c. 43) un'integrazione degli interventi stabiliti dalla Legge 582/96 (art. 1, c. 1), per consentire il recupero e la conservazione di manufatti industriali particolarmente significativi dal punto di vista storico e testimoniale dell'area di Bagnoli. E' all'esame della Commissione Ambiente del Senato un disegno di legge che reca all'art. 2, comma 9, norme per il rifinanziamento del Piano di risanamento dell'area di Bagnoli, per un importo complessivo di 250 miliardi nel quinquennio 1999-2003. Di tale importo, 150 miliardi, per il triennio 1999-2001, trovano già copertura nella tab. B (Fondo speciale di conto capitale) della Legge Finanziaria 1999, approvata nel dicembre scorso.

Legge 23 dicembre 1998, n. 449, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge Finanziaria 1999)".

Oltre a quanto specificato nei precedenti punti:

– sono confermati i contributi ventennali (1997-2016) ex *lege* 662/96, relativi all'avvio della variante di valico Firenze-Bologna e al raddoppio dell'autostrada A6 Torino-Savona (20 miliardi annui per ciascuna delle due opere); per la variante di valico vengono stanziati, inoltre, gli ulteriori contributi ventennali (1998-2017) ex *lege* 135/97 (50 miliardi annui); per interventi di adeguamento del sistema autostradale, ex *lege* 295/98, art. 3, c. 1, finalizzati in particolare alla realizzazione delle tratte autostradali Asti-Cuneo e Siracusa-Gela, sono previsti due limiti di impegno quindicennali di 53,8 miliardi dal 1999 e di 61,6 miliardi dal 2000 (il tutto in Tab. F, n. 16);

– sono confermati gli stanziamenti ex *lege* 261/97 di rifinanziamento delle Leggi di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale e, in particolare, i limiti di impegno, con decorrenza 1999, relativi a contributi alle imprese di costruzione navale, dell'importo di 70 miliardi e, alla CETENA – Centro Studi di Tecnica Navale S.p.A. (FINCANTIERI), dell'importo di 5 miliardi (Tab. F, n. 14);

– per il settore aeronautico è confermato il limite di impegno decennale di 100 miliardi ex *lege* 421/96, finalizzato al finanziamento di programmi

ANDAMENTO
DELL'IRI NEL 1998

civili in collaborazione internazionale e a programmi militari nazionali (Tab. F, n. 2);

– per gli interventi di razionalizzazione, ristrutturazione e riconversione produttiva del settore dei materiali di armamento, previsti dalle Leggi 237/93 e 266/97, sono confermati complessivi 200 miliardi per il triennio 1999-2001 (Tab. F, n. 2);

– per quanto riguarda l'ambito di intervento della SPI, è confermato il conferimento di 50 miliardi al Fondo speciale di reindustrializzazione (ex *lege* 181/89, art. 7), per la prosecuzione del programma di iniziative BIC e CISI (Tab. D);

– per quanto riguarda la MEI, è stato approvato definitivamente dal Parlamento il 5 maggio scorso ed è in via di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale il disegno di legge Collegato "ordinamentale" alla Finanziaria 1999 che 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. L'articolo prevede inoltre che il Comitato SIR continui ad avvalersi del personale e delle strutture della Società ISAI S.p.A. in liquidazione.

DATI SEGNALETICI DEL GRUPPO IRI NEL 1998

VALORE DELLA PRODUZIONE

Nel 1998 il valore della produzione consolidato del Gruppo IRI risulta pari a 36.150 miliardi rispetto ai 40.095 miliardi del precedente esercizio 1997 (v. tabella n. 8), con un decremento di 3.945 miliardi, riconducibile in sostanza agli effetti della privatizzazione di EBPA e delle Società di Linea del gruppo FINMARE.

Relativamente ai diversi settori di attività, si evidenzia quanto segue.

Il gruppo FINMECCANICA presenta nell'anno un valore della produzione di 11.684 miliardi, rispetto ai 15.550 del 1997, con una riduzione che, per circa 2.700 miliardi, è connessa all'uscita dal Gruppo della Elsig Bailey Process Automation; in termini omogenei la riduzione rispetto al 1997 è pari a 1.166 miliardi ed è attribuibile per circa 1.000 miliardi ai minori ricavi realizzati nel settore Energia.

Il valore della produzione del gruppo ALITALIA passa dagli 8.657 miliardi del 1997 ai 9.087 miliardi dell'esercizio 1998, per l'incremento dei proventi derivanti dal trasporto aereo (+3,6% rispetto al 1997) - in particolare nel settore passeggeri - originato soprattutto dall'incremento dello *yield*, oltre che per lo sviluppo dell'attività manutentiva.

Il gruppo RAI evidenzia un valore della produzione pari a 4.930 miliardi, rispetto ai 4.772 miliardi del 1997, per effetto sostanzialmente del positivo sviluppo degli introiti derivanti dalla pubblicità.

Il gruppo FINCANTIERI incrementa il proprio valore della produzione dell'8,1%, dai 3.956 miliardi del 1997, ai 4.277 del 1998; su tale variazione ha influito in modo significativo, da una parte, un ricavo di natura non ricorrente di 406 miliardi, per l'iscrizione in bilancio di un credito per risarcimento danni correlato alla positiva evoluzione della controversia con l'Iraq e, dall'altra, uno stanziamento al fondo svalutazione lavori in corso

VALORE DELLA PRODUZIONE "TIPICA"
(miliardi di lire)

Tabella n. 8

	Consolidato 1997 (a)	Consolidato 1998 (b)	Variazione assoluta (b-a)	
FINMECCANICA	15.550	11.684	-	3.866
ALITALIA	8.657	9.087		430
RAI	4.772	4.930		158
FINCANTIERI	3.956	4.277		321
AUTOSTRAD	3.516	3.715		199
TIRRENIA	—	848		848
FINMARE	2.206	248	-	1.958
FINTECNA	564	411	-	153
Aeroporti di Roma (1)	1.175	1.098	-	77
SOFINPAR	83	134		51
Altre e consolidamenti	-	384	-	282
Totale Gruppo	40.095	36.150	-	3.945

(1) Pur non essendo il gruppo Aeroporti di Roma direttamente controllato dall'IRI nel 1997 e 1998, il dato di valore della produzione viene esposto per completezza di informativa. Nel marzo 1999 l'IRI ha rilevato la partecipazione Aeroporti di Roma da Aeroporti di Roma Holding (v. capitolo a pag. 125)

**DATI SEGNALETICI
DEL GRUPPO IRI
NEL 1998**

per 282 miliardi; quest'ultimo è stato effettuato per adeguare gli accantonamenti alle alee connesse con il carico di lavoro da sviluppare, tenuto anche conto che le azioni in atto, volte a superare le criticità strutturali emerse nell'ultimo biennio, produrranno i loro effetti gradualmente.

Il valore della produzione del gruppo AUTOSTRADE risulta pari a 3.715 miliardi, rispetto ai 3.516 dell'anno precedente. L'incremento è connesso sostanzialmente alla crescita dei ricavi da pedaggio, conseguente allo sviluppo dei volumi di traffico (+4,3% sull'intera rete) nonché all'applicazione di adeguamenti tariffari a partire da maggio 1998.

Il gruppo TIRRENIA, che costituisce nell'ambito dell'IRI il nuovo polo cabotiero, ha evidenziato nell'esercizio un valore della produzione di 848 miliardi, che esprime una sostenuta dinamica dell'attività commerciale rispetto all'anno precedente, in particolare per quanto riguarda le merci; si ricorda che nel 1998 la configurazione del Gruppo comprendeva, oltre alla Capogruppo, le Società regionali, mentre escludeva l'Adriatica acquisita da FINMARE ad inizio 1999.

Il gruppo FINMARE presenta nel 1998 un valore della produzione di 248 miliardi, rispetto ai 2.206 miliardi dell'esercizio precedente, con una drastica riduzione connessa alla diversa struttura del Gruppo a seguito del processo di riassetto (costituzione del nuovo polo del cabotaggio direttamente controllato dall'IRI attraverso la TIRRENIA) e della cessione nell'anno delle Società del settore di Linea (Lloyd Triestino e Italia di Navigazione).

Il valore della produzione del gruppo FINTECNA si è ridotto nell'anno a 411 miliardi, rispetto ai 564 miliardi dell'esercizio precedente, in relazione al progredire del Programma di privatizzazioni ed all'esaurirsi della missione a suo tempo affidata a FINTECNA nell'ambito del Piano di ristrutturazione Iritecna.

Il gruppo Aeroporti di Roma evidenzia un valore della produzione che passa dai 1.175 miliardi del 1997 ai 1.098 miliardi del 1998, con un contenimento connesso essenzialmente alla dismissione del ramo d'azienda Catering.

Il valore della produzione del gruppo SOFINPAR aumenta da 83 a 134 miliardi principalmente per l'inserimento del CSM nell'area di consolidamento. Tale Società ha realizzato, come nel precedente esercizio, un volume di affari di oltre 60 miliardi.

ATTIVITÀ INTERNAZIONALE

Nel corso del 1998 l'attività internazionale del gruppo si caratterizza soprattutto per l'elevato numero di dismissioni e nuove joint venture che hanno interessato importanti operatori internazionali. Le attività internazionali di maggior rilievo in ambito IRI, in termini di joint venture, alleanze e cessioni, si sono concentrate nei gruppi FINMECCANICA, ALITALIA e FINMARE.

La ricerca di collaborazione di FINMECCANICA con altri primari Gruppi industriali ha dato luogo nel 1998 alla costituzione della joint venture paritetica con la Gec Marconi nel settore della Difesa, nonché, nell'Elicotteristica, all'intesa con la Westland (la definizione dell'accordo è prevista nel corso del 1999), cui si è aggiunta quella ulteriore con la Bell per un allargamento della *partnership* nello specifico segmento civile.

DATI SEGNALETICI
DEL GRUPPO IRI
NEL 1998

La dismissione di maggior rilievo del gruppo FINMECCANICA è costituita dalla cessione della Eltag Bailey Procession Automation (EBPA) a favore della ABB, di cui viene riferito in dettaglio nel capitolo riguardante le privatizzazioni di secondo livello.

Nel 1998 l'ALITALIA ha definito i contenuti fondamentali dell'alleanza con KLM. Nell'anno si è registrato un primo avvio della predetta alleanza, i cui risultati si svilupperanno soprattutto a partire dalla seconda metà del 1999.

In particolare, i ricavi esteri conseguiti dal Gruppo IRI nel 1998, sono risultati pari (come indicato nella tabella successiva) a 10.985 miliardi di lire, con un decremento di 4.013 miliardi (26,8%) rispetto al livello conseguito nel 1997 (L.mldi 14.998). I suddetti risultati si riferiscono a tutte le Società inserite nell'area di consolidamento, rispettivamente a fine '98 e a fine '97, e risentono di conseguenza delle variazioni nel frattempo intervenute nella stessa.

RICAVI ESTERI DEL GRUPPO IRI
(miliardi di lire)

Tabella n. 9

	1997	1998	Variazioni			
			assolute			%
FINMECCANICA	8.927	5.910	-	3.017	-	33,8
ALITALIA	3.757	3.716	-	41	-	1,1
FINCANTIERI	1.238	1.161	-	77	-	6,2
FINMARE	889	77	-	812	-	91,3
Altre (*)	187	121	-	66	-	35,3
Totale Gruppo	14.998	10.985	-	4.013	-	26,8
di cui Società con sede:						
- in Italia	11.211	9.684	-	1.527	-	13,6
- all'estero	3.787	1.301	-	2.486	-	65,6

(*) a fine 1997: RAI, AUTOSTRADE, FINTECNA, SOFINPAR e CSM. Per il 1998: RAI, TIRRENIA (passata dal controllo FINMARE a quello diretto IRI), AUTOSTRADE, FINTECNA e SOFINPAR. CSM nel frattempo entrato sotto controllo SOFINPAR. Non sono compresi i ricavi conseguiti dalla STMicroelectronics (controllata dalla MEI, partecipata quest'ultima da IRI al 50% e valutata a patrimonio netto).

La contrazione dei ricavi esteri IRI è attribuibile per circa il 95% ai gruppi FINMECCANICA (L.mldi 3.017) e FINMARE (L.mldi 812), per le variazioni delle aree di consolidamento, conseguenti all'avanzamento del processo di privatizzazione.

In particolare, la EBPA ceduta alla ABB, nel 1997 aveva fatto registrare ricavi esteri per circa 2.700 miliardi di lire, contro un totale FINMECCANICA di oltre 8.900 miliardi (va precisato che, sebbene la cessione della Società alla ABB sia stata formalizzata l'11.1.1999, l'esclusione della EBPA dall'area di consolidamento è stata attuata già nel bilancio 1998).

I ricavi IRI da aziende con sede all'estero tra il 1997 ed il 1998 registrano una riduzione di oltre il 65% (da 3.787 a 1.301 miliardi di lire); peraltro, escludendo l'effetto della cessione EBPA, la variazione si trasformerebbe in un incremento dell'ordine del 18% (da 1.100 a 1.300 miliardi circa).

Si rileva, infine, che l'apporto dei ricavi esteri di pertinenza della

**DATI SEGNALETICI
DEL GRUPPO IRI
NEL 1998**

FINMECCANICA sul totale del Gruppo IRI è sceso – sempre tra il 1997 e il 1998 – dal 60% al 54%.

Anche il gruppo FINMARE ha registrato, a seguito della cessione delle Società di Linea, un vistoso calo nei ricavi esteri, che, tra il 1997 e il 1998 sono passati da 889 a 77 miliardi di lire (Almare 49 mldi e Adriatica 28 mldi). L'incidenza dei ricavi esteri del Gruppo sul totale IRI si è ridotta nel 1998 allo 0,7% (era quasi il 6% nell'anno precedente).

L'ALITALIA ha registrato un modestissimo calo nei ricavi esteri (dai 3.757 miliardi del 1997 ai 3.716 del 1998: -1,1%), mentre – per effetto della maggiore contrazione del valore complessivo del Gruppo IRI – è aumentata la sua quota dal 25% a quasi il 34%, assicurando l'apporto più significativo dopo FINMECCANICA.

In termini di ricavi esteri, FINCANTIERI ha contenuto al 6,2% la contrazione tra i valori 1997 (1.238 miliardi di lire) e quelli 1998 (1.161 miliardi di lire). Tali risultati – che comunque fanno crescere l'incidenza FINCANTIERI sul totale ricavi esteri IRI dall'8,3% del 1997 al 10,6% del 1998 – sono da correlare alle criticità registrate nello stabilimento di Marghera, che hanno determinato ritardi nella realizzazione e nella consegna di alcune navi.

I quattro Gruppi sin qui considerati (FINMECCANICA, ALITALIA, FINCANTIERI e FINMARE) hanno costituito poco meno del 99% del complesso dei ricavi esteri del Gruppo IRI, tanto nel 1997 quanto nel 1998.

Il restante 1% circa deriva da una compagine alquanto eterogenea di aziende (RAI, AUTOSTRADE, TIRRENIA, FINTECNA e SOFINPAR) la cui attività è prevalentemente concentrata in Italia, ove si eccettuino taluni settori specifici delle stesse.

Nel loro complesso queste Società hanno visto calare di oltre un terzo i ricavi in esame tra il 1997 ed il 1998, per motivi talvolta legati alla volatilità dei rispettivi mercati internazionali, cui – come accennato – si rivolgono per attività marginali e comunque lontane dal loro *core business*.

INVESTIMENTI

Gli investimenti del Gruppo IRI nel 1998 sono ammontati a 2.374 miliardi, rispetto ai 2.087 miliardi del precedente esercizio (v. tabella n. 10, a pagina seguente), con un incremento di 287 miliardi; si evidenzia in particolare il consistente aumento degli impegni del gruppo ALITALIA e del gruppo RAI.

Con riferimento ai singoli settori, si segnala quanto segue.

Il gruppo FINMECCANICA ha realizzato nel 1998 investimenti tecnici per 256 miliardi (320 miliardi nel 1997), riferibili in massima parte ad impegni volti al mantenimento ed alla ristrutturazione delle capacità produttive nonché al consolidamento del posizionamento competitivo.

Gli investimenti del gruppo ALITALIA sono stati pari a 638 miliardi, rispetto ai 380 miliardi del precedente esercizio, ed hanno riguardato principalmente anticipi a fornitori, acquisto di materiale di rotazione, revisioni e modifiche, nonché il pagamento a saldo di tre aeromobili A321 acquisiti in proprietà.

Il gruppo RAI ha effettuato investimenti per 359 miliardi, rispetto ai 276

**DATI SEGNALETICI
DEL GRUPPO IRI
NEL 1998**

miliardi del 1997, riguardanti principalmente interventi sugli impianti di produzione, diffusione e trasmissione, oltre che l'introduzione di nuove tecnologie per la digitalizzazione del segnale.

Il gruppo FINCANTIERI ha realizzato nell'anno interventi per complessivi 93 miliardi, rispetto ai 121 dell'esercizio precedente, volti in particolare ad adeguare i cantieri aziendali, specie nell'area mercantile.

Le realizzazioni del gruppo AUTOSTRADE sono state pari a 435 miliardi (414 miliardi nel 1997) ed hanno interessato l'avanzamento dello scavo dei cunicoli pilota della galleria di base sulla Bologna-Firenze, la realizzazione della terza corsia sul tratto Orte-Fiano, l'ampliamento della Milano Laghi e l'adeguamento della tangenziale di Bologna.

Il gruppo TIRRENIA ha attuato interventi per 323 miliardi volti all'ammmodernamento della flotta ed all'adeguamento degli assetti nautici attraverso l'ingresso di tre traghetti veloci; si ricorda che nel 1997 i dati relativi alla TIRRENIA erano compresi nel gruppo FINMARE.

Gli investimenti del gruppo FINTECNA sono stati pari a 41 miliardi, rispetto ai 38 dell'anno precedente, e si riferiscono in massima parte all'attività della Veneta Infrastrutture, impegnata nella costruzione del tunnel di collegamento stradale tra i comuni di Schio e Valdagno.

Il gruppo Aeroporti di Roma ha realizzato investimenti direttamente finanziati per 160 miliardi, rispetto ai 119 miliardi del precedente esercizio, volti in particolare alla sicurezza aeroportuale, al miglioramento del servizio all'utenza ed al potenziamento delle infrastrutture operative.

Le opere finanziate dallo Stato (Leggi n. 449/85 e n. 67/88) sono invece ammontate a 145 miliardi ed hanno riguardato principalmente interventi di adeguamento e potenziamento delle strutture della Aerostazione Internazionale e Nazionale e di riqualificazione delle piste di volo.

INVESTIMENTI DEL GRUPPO IRI NEL 1997 E NEL 1998
(miliardi di lire)

Tabella n. 10

	Consolidato 1997 (a)	Consolidato 1998 (b)	Variazione assoluta (b-a)	
FINMECCANICA	320	256	-	64
ALITALIA	380	638		258
RAI	276	359		83
FINCANTIERI	121	93	-	28
AUTOSTRADE	414	435		21
TIRRENIA	—	323		323
FINMARE	354	—	-	354
FINTECNA	38	41		3
Aeroporti di Roma (1)	119	160		41
SOFINPAR	1	6		5
Altre e consolidamenti	64	63	-	1
Totale Gruppo	2.087	2.374		287

(1) Pur non essendo il gruppo Aeroporti di Roma direttamente controllato dall'IRI nel 1997 e 1998, gli investimenti vengono esposti per completezza di informativa. Nel marzo 1999 l'IRI ha rilevato la partecipazione Aeroporti di Roma da Aeroporti di Roma Holding (v. capitolo "Fatti salienti dei primi mesi del 1999).

**DATI SEGNALETICI
DEL GRUPPO IRI
NEL 1998**
ATTIVITÀ DI RICERCA

Nel corso del 1998 si è verificata la cessione di alcune aziende del gruppo FINMECCANICA che, in relazione al proprio specifico campo di attività, facevano costantemente registrare consistenti investimenti in attività di R&S. Ci si riferisce, in particolare, alla cessione del raggruppamento Elsas Bailey Process Automation (oltre 100 miliardi di costi di R&S nel 1997) nonché al conferimento di alcune attività (cui corrispondono circa 1.000 addetti nella ricerca) alla joint venture Alenia-Marconi Systems.

Queste circostanze, cui va aggiunto il completamento di alcuni impegnativi programmi pluriennali di ricerca, hanno comportato una contrazione delle spese R&S nell'ambito della FINMECCANICA, nella quale si era concentrato, nel 1997, il 90% circa delle attività di ricerca dell'intero Gruppo IRI (sia in termini di spese, che di addetti).

Conseguentemente, le spese di R&S del Gruppo, dopo un biennio di sostenuta espansione, hanno fatto registrare nel 1998 un loro ridimensionamento, nonostante che le altre aziende del Gruppo (in particolare FINCANTIERI, CSM e RAI) abbiano mantenuto il livello di attività raggiunto nel precedente esercizio.

Nel complesso, le spese in esame del Gruppo IRI si sono, infatti, ridotte del 21% rispetto all'anno precedente, mentre il numero degli addetti è diminuito di circa il 16%. Anche i ricavi sono diminuiti (-30%) sia per quanto riguarda le ricerche fatturate (-31%), che i contributi a fondo perduto (-26%).

Tra i principali interventi realizzati nell'esercizio trascorso dalla FINMECCANICA vanno evidenziate le attività di sviluppo nel settore Aeronautico relative all'EFA (Euro Fighter-2000) e al C 27 J. Per l'EFA è continuata l'attività in volo dei prototipi in preparazione alla costruzione dei velivoli di serie, mentre per il C 27 J è proseguito lo sviluppo in vista

PERSONALE E SPESE DEL GRUPPO IRI PER RICERCA E SVILUPPO NEL 1997 E NEL 1998
(milioni di lire)

Tabella n. 11

	1997	1998	Variazioni			
			Assolute		%	
Addetti (unità equivalenti a tempo pieno)	7.386	6.207	-	1.179	-	16,0
Spese per ricerche interne	1.413.327	1.194.661	-	218.666	-	15,5
di cui: personale	657.960	560.066	-	97.894	-	14,9
Spese per ricerche commissionate all'esterno	202.322	79.277	-	123.045	-	60,8
Totale costi (A)	1.615.649	1.273.938	-	341.711	-	21,2
di cui:						
- Spese correnti	1.569.165	1.251.872	-	317.293	-	20,2
- Spese in conto capitale	46.484	22.066	-	24.418	-	52,5
	1.615.649	1.273.938	-	341.711	-	21,2
Contributi a fondo perduto	114.005	83.752	-	30.253	-	26,5
Ricerche fatturate	873.532	603.198	-	270.334	-	30,9
Totale ricavi (B)	987.537	686.950	-	300.587	-	30,4
Costi a carico delle aziende (A) - (B)	628.112	586.988	-	41.124	-	6,5

DATI SEGNALETICI
DEL GRUPPO IRI
NEL 1998

del volo del primo prototipo, previsto nel 1999. Altri programmi, seppur di entità minore rispetto ai precedenti, hanno avuto ad oggetto il velivolo regionale a getto ed il futuro velivolo da trasporto militare (FLA-Future Large Aircraft).

Vanno inoltre segnalate le attività svolte nel settore dei sistemi spaziali (ottimizzazione della configurazione di piattaforme geostazionarie di grandi dimensioni, sistemi multimediali interattivi, tecnologie strutturali e di controllo del rumore delle infrastrutture orbitali, eccetera), mentre nella Difesa la ricerca si è orientata su temi strategici come *advanced data and signal processing*, antenne attive, trasmettitori a stato solido, materiali speciali, modellistica e simulazione. Sul fronte dello sviluppo, le attività si sono concentrate sui sistemi avionici ed elettro-ottici, la radaristica ed i carri; negli elicotteri, infine, le principali attività hanno riguardato l'EH 101, l'A-129, il velivolo NH-90 ed i velivoli A-109, A-119, AB-139 e BA-609.

Da rilevare inoltre l'elevato impegno in attività di ricerca della STMicroelectronics N.V. non ricompreso nei dati di Gruppo IRI in quanto, come meglio specificato a pag. 122, la Società è controllata paritetica-mente dall'IRI (attraverso la MEI) e da *partners* francesi.

In particolare STMicroelectronics N.V. nel 1998 ha sostenuto costi nella Ricerca e Sviluppo per 690 milioni di dollari destinati sia alla messa a punto di nuovi prodotti (per i settori multimedia, telecomunicazioni, unità periferiche, microcontrollori e memorie non volatili) che allo sviluppo di nuovi processi. Tra questi va ricordato che è proseguito lo sviluppo dei processi relativi alle memorie non volatili (con l'utilizzo di tecnologie da 0,25 micron e 0,18 micron), alle alte correnti ed alte tensioni ed alla ricerca di microprocessori di nuova concezione.

Allo stesso tempo sono state avviate avanzate attività di ricerca nel campo dei materiali ceramici per l'ottenimento di nuove celle di memoria.

RISULTATI ECONOMICI

Il Gruppo IRI configura per l'esercizio 1998 un risultato positivo pari a 3.445 miliardi (di cui quota IRI 3.314 miliardi, quota terzi 131 miliardi), in diminuzione rispetto all'utile di 4.886 miliardi del 1997. Il risultato dell'esercizio è per la maggior parte riferibile al risultato dell'IRI S.p.A., che chiude con l'utile di 3.158 miliardi (5.174 miliardi nel 1997).

A livello di settore industriale si evidenzia un utile di 11 miliardi, rispetto alla perdita di 1.563 miliardi dell'esercizio precedente, con un miglioramento di consistente entità connesso in massima parte alla situazione di FINMECCANICA, che, dopo aver scontato nel 1997 rilevanti oneri derivanti dall'avvio del processo di ristrutturazione (perdita di 2.350 miliardi), presenta nell'esercizio 1998 un deficit più contenuto, pari a 485 miliardi.

Relativamente ai principali settori di attività, si segnala in sintesi quanto segue (per ulteriori elementi si rinvia al commento dei singoli settori).

Il gruppo FINMECCANICA, come detto, presenta una perdita pari a 485 miliardi, connessa alla positiva evoluzione sia della gestione ordinaria che dei riflessi delle operazioni straordinarie effettuate nell'anno. Questi ultimi, positivi nel complesso per 170 miliardi, includono fra l'altro le plusvalenze realizzate con la vendita di EBPA e con il conferimento di attività nell'ambito della joint venture con GEC Marconi nel settore della Difesa. Sono altresì ricompresi tra le operazioni straordinarie gli ingenti oneri

**DATI SEGNALETICI
DEL GRUPPO IRI
NEL 1998**

sostenuti nel settore Energia in relazione all'avvio del piano di ristrutturazione. Il 1998 ha rappresentato il primo anno di operatività del piano di risanamento del Gruppo; nel periodo sono stati realizzati profondi interventi di risanamento e riorganizzazione, il riequilibrio patrimoniale e l'avvio di una articolata strategia di alleanze.

Il risultato netto consolidato del gruppo ALITALIA evidenzia un utile di 408 miliardi rispetto ai 438 miliardi del 1997 per effetto del deciso miglioramento della gestione ordinaria, mentre viene meno il contributo positivo delle partite straordinarie pari, nel bilancio 1997, a 362 miliardi; la gestione operativa ha beneficiato in particolare della tenuta del livello dei ricavi - nonostante le criticità registrate sul finire dell'esercizio per l'avviamento di Malpensa e per il rallentamento della domanda - e del conseguimento di risparmi di costi, anche per il favorevole andamento di alcuni fattori esogeni (riduzione prezzi del carburante).

Il gruppo RAI chiude l'esercizio con un utile consolidato di 140 miliardi, più contenuto di quello consuntivato nel 1997 (+216 miliardi), in relazione anche al consistente impegno posto dalla Concessionaria nello sviluppo delle attività di produzione e programmazione, i cui costi si incrementano rispetto all'anno precedente di circa il 16%.

Il gruppo FINCANTIERI evidenzia nell'anno una perdita consolidata pari a 299 miliardi rispetto all'utile di 11 miliardi del precedente esercizio, essenzialmente a seguito della negativa *performance* registrata dalla Capogruppo, in particolare nel comparto delle costruzioni mercantili. Tale risultato

RISULTATI ECONOMICI DEL GRUPPO IRI NEL 1997 E 1998
(miliardi di lire)

Tabella n. 12

	Consolidato 1997 (a)	Consolidato 1998 (b)	Variazione assoluta (b-a)
FINMECCANICA	- 2.350	- 485	1.865
ALITALIA	438	408	- 30
RAI	216	140	- 76
FINCANTIERI	11	- 299	- 310
AUTOSTRAD	293	482	189
TIRRENIA	—	7	7
FINMARE	- 75	- 73	2
FINTECNA	- 60	- 75	- 15
AEROPORTI DI ROMA (1)	90	116	20
SOFINPAR	- 31	- 23	8
Altre e consolidamenti	- 95	- 187	- 87
Aziende industriali e di servizi	- 1.563	11	1.573
COFIRI	116	8	- 105
IRI	5.174	3.158	- 2.016
Consolidamenti	1.159	266	- 893
Totale Gruppo	4.886	3.445	- 1.441

(1) Pur non essendo il gruppo Aeroporti di Roma direttamente controllato dall'IRI nel 1997 e 1998, il risultato viene esposto per completezza di informativa. Nel marzo 1999 l'IRI ha rilevato la partecipazione Aeroporti di Roma da Aeroporti di Roma Holding (v. "Fatti salienti dei primi mesi del 1999").

DATI SEGNALETICI
DEL GRUPPO IRI
NEL 1998

sconta, tra l'altro, partite positive ex Iraq per 406 miliardi, accantonamenti al fondo svalutazione lavori in corso per 282 miliardi e stanziamenti di natura straordinaria per 59 miliardi a fronte di presunti oneri e probabili minusvalenze attinenti il business dieselistico incorporato negli anni precedenti.

L'utile consolidato del gruppo AUTOSTRADE è stato pari nell'esercizio a 482 miliardi, rispetto ai 293 miliardi del 1997, con un miglioramento di considerevole entità (+64%), conseguente al positivo andamento di AUTOSTRADE S.p.A. in relazione alla favorevole dinamica dei ricavi del traffico e alla tenuta dei costi operativi.

Il gruppo TIRRENIA chiude l'esercizio con un utile consolidato di 7 miliardi; si ricorda che il 1998 è il primo anno di operatività del nuovo Gruppo del cabotaggio, peraltro in una configurazione non ancora completa essendo intervenuto nel 1999 il passaggio dell'Adriatica dal gruppo FINMARE.

Il gruppo FINMARE registra una perdita consolidata di 73 miliardi, che risente soprattutto dei risultati negativi consuntivati dalle Società di Linea sino alla data del loro trasferimento, parzialmente compensati dalla plusvalenza determinata dalla cessione all'IRI del 60% della TIRRENIA.

Il gruppo FINTECNA evidenzia una perdita consolidata di 75 miliardi, rispetto a quella di 60 miliardi consuntivata nel 1997; si segnala la prosecuzione nell'anno delle azioni finalizzate al completamento del programma di privatizzazione delle Società del Gruppo, che dovrebbe concludersi nell'esercizio 1999.

Il risultato consolidato del gruppo Aeroporti di Roma è pari nell'anno a 116 miliardi rispetto ai 90 miliardi del 1997; al miglioramento concorre sia l'andamento della gestione ordinaria - anche per effetto della particolare attenzione ai costi operativi e del processo di focalizzazione in corso sulle attività prioritarie - sia la minore incidenza del carico fiscale.

ANDAMENTO FINANZIARIO DI GRUPPO

La dinamica finanziaria registrata dal Gruppo nel 1998 ha consentito di conseguire un'ulteriore consistente riduzione dell'indebitamento complessivo, dopo gli importanti risultati raggiunti dall'IRI negli ultimi anni attraverso un'articolata strategia incentrata, da un lato, su interventi di risanamento industriale, di riassetto organizzativo e di valorizzazione delle attività da dismettere, nonché, dall'altro lato, sulla politica delle privatizzazioni, perseguita nel quadro degli indirizzi formulati dalle Autorità di Governo.

L'indebitamento finanziario netto consolidato a fine 1998 si attesta a 12.232 miliardi (1), con una diminuzione di 7.348 miliardi rispetto al valore di fine esercizio 1997 (19.580 miliardi).

Il miglioramento della situazione finanziaria di Gruppo, realizzato dall'IRI tramite le privatizzazioni e le operazioni di risanamento industriale portate a termine negli ultimi anni, appare particolarmente evidente se si confronta il dato di fine 1998 con il corrispondente valore di fine 1992 (72.600 miliardi circa), anno di trasformazione dell'IRI in S.p.A.; in tale arco temporale, infatti, la riduzione si commisura in oltre 60.000 miliardi. Al riguardo, si rileva che, in linea con l'impostazione adottata negli esercizi precedenti, nel 1998 sono escluse dal perimetro di consolidamento le

(1) Dall'importo sono esclusi i finanziamenti, per circa 1.180 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 1998**

Società in liquidazione, tra le quali uno specifico rilievo poteva attribuirsi ad Iritecna in liquidazione (che nel 1997 ha incorporato la liquidazione Ilva); a fine 1998 l'apporto di tale liquidazione all'indebitamento finanziario netto complessivo risulta marginale rispetto al saldo attivo di circa 1.300 miliardi di fine 1997.

Alla riduzione dei livelli di indebitamento rispetto all'esercizio precedente concorre in primo luogo il gruppo FINMECCANICA, la cui esposizione finanziaria netta è diminuita in relazione principalmente alla dismissione nell'anno del raggruppamento Elsag Bailey Process Automation (2.400 miliardi in termini di realizzo finanziario e deconsolidamento di debiti) nonché all'aumento di capitale di 2.000 miliardi realizzato con la significativa partecipazione (circa 800 miliardi) di azionisti terzi.

Rilevante altresì il miglioramento (980 miliardi circa) della situazione finanziaria del gruppo ALITALIA, connesso alla ricapitalizzazione effettuata nell'esercizio, anche in questo caso con il concorso determinante degli azionisti privati (1.000 miliardi circa) (*) nonché del Gruppo AUTOSTRADE (circa 1.300 miliardi), come riflesso dell'elevato autofinanziamento.

Con riferimento ai principali indicatori dell'attività di Gruppo nel 1998, si osserva che le risorse generate dall'esercizio, a livello consolidato, superano i 4.000 miliardi, in significativo aumento rispetto all'analogo dato dello scorso esercizio (900 miliardi circa). Tale incremento evidenzia i progressi realizzati dal Gruppo IRI in termini di autofinanziamento, anche in relazione ai positivi risultati conseguiti sul piano del risanamento finanziario e dell'efficienza gestionale.

Gli investimenti in immobilizzazioni materiali si sono attestati su un livello di 2.374 miliardi, rispetto ai 2.087 miliardi dell'esercizio precedente. Tale incremento è da ascrivere principalmente all'ALITALIA (+258 miliardi) in relazione agli investimenti nella flotta.

Dell'ammontare complessivo dell'indebitamento finanziario in essere a fine 1998 circa 5.700 miliardi rappresentano la quota che fa capo direttamente all'IRI ed alle sue controllate totalitarie (SOFINPAR, COFIRI, RAI, FINCANTIERI, FINTECNA e FINMARE/TIRRENIA); tale valore risulta inferiore rispetto al corrispondente livello di fine esercizio 1997 (7.000 miliardi).

La restante quota di indebitamento (6.500 miliardi circa, rispetto a 11.300 miliardi nel 1997), si riferisce a Gruppi operanti nel settore dei servizi esercitati in regime di concessione (AUTOSTRADE, ALITALIA e Aeroporti di Roma) e al gruppo FINMECCANICA.

OCCUPAZIONE E SVILUPPO RISORSE

L'occupazione del Gruppo IRI S.p.A. a fine 1998 risulta pari a 112.651 unità, con un decremento di 14.282 unità rispetto al consuntivo dell'anno precedente (v. tabella n. 13).

I processi di cessione di aziende hanno portato ad un saldo occupazionale negativo pari a circa 13.692 unità, a fronte dei quali non si è verificato nessun ingresso di aziende nell'area di consolidamento del Gruppo.

Le privatizzazioni hanno riguardato principalmente la FINMECCANICA, con la cessione di Elsag Bailey Process Automation (circa 11.600 addetti) e la FINMARE, con la vendita delle Società Lloyd Triestino ed Italia di Navigazione (circa 900 addetti).

(*) Non include le quote sottoscritte dai dipendenti (317 miliardi).

**DATI SEGNALETICI
DEL GRUPPO IRI
NEL 1998**

Al netto delle aziende uscite l'occupazione di gruppo si riduce di circa 600 unità, riflettendo da un lato, il decremento di FINMECCANICA, con l'avvio degli interventi di contenimento dei costi di struttura sia nelle aree operative che nella *corporate* unitamente al proseguimento delle azioni di ristrutturazione nel comparto Energia e, dall'altro, l'aumento dell'organico di ALITALIA che ha riguardato principalmente il personale ALITALIA, Alitalia Team e Alitalia Express sia di terra che di cabina in nesso con lo sviluppo delle attività.

Per quanto concerne le aziende in liquidazione, invece, i cui dati non vengono consolidati, la consistenza del personale del gruppo Iritecna è passata da 2.341 unità di fine '97 a 1.646 unità di fine '98. La riduzione netta di 695 unità sconta la riassunzione di 107 unità determinata dal mancato esercizio - da parte della Muller Weingarten - dell'opzione di acquisto dello stabilimento ex Nuova Mecfond, alla scadenza dell'affitto triennale. Le uscite complessive hanno riguardato 802 unità lavorative, di cui 560 unità per privatizzazioni e 242 unità per ricollocazioni o esodi.

La situazione si presenta, tuttavia, sempre problematica: basti considerare il forte ricorso alla CIGS (788 unità a fine '98), che, peraltro, scadrà ad ottobre del 1999 e l'evidenziarsi di ulteriori eccedenze, con l'avanzamento del processo liquidatorio. In tale contesto, Iritecna ha proseguito - d'intesa con FINTECNA - nelle iniziative volte a dare concretezza al processo di ricollocazione del personale, in qualche caso con il supporto del «Comitato delle Iniziative per l'Occupazione» della Presidenza del Consiglio.

OCCUPAZIONE NELLE AZIENDE DEL GRUPPO IRI

Tabella n. 13

Società	1997	1998	Variazioni			%
			Assolute			
Alitalia	18.828	19.683	855	+		4,5
Autostrade	10.426	10.388	38	-		0,4
Fincantieri	9.491	9.445	46	-		0,5
Finmare + Tirrenia	5.682	4.777	905	-		15,9
Finmeccanica	61.240	47.776	13.464	-		22,0
Fintecna	1.119	763	356	-		31,8
Rai	13.125	13.257	132	+		1,0
Altre (1)	7.022	6.562	460	-		6,6
Totale IRI	126.933	112.651	14.282	-		11,3
(1)						
IRI	342	248	94	-		27,5
Aeroporti di Roma	5.317	5.035	282	-		5,3
COFIRI	309	313	4	+		1,3
SOFINPAR e CSM	952	887	65	-		6,8
Edindustria, IRI Management, Sovis, Labia Services	102	79	23	-		22,5
Totale	7.022	6.562	460	-		6,6