

TAVOLA DI ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE CONSOLIDATA

(in migliaia di Euro)	31.12.2005	31.12.2004	Variazioni
A. IMMOBILIZZAZIONI			
Immobilizzazioni immateriali	42.408	30.467	11.941
Immobilizzazioni materiali	1.846.931	1.749.441	97.490
Immobilizzazioni finanziarie	502.823	1.365.343	(862.520)
	2.392.162	3.145.251	(753.089)
B. CAPITALE DI ESERCIZIO			
Rimanenze	4.883.869	4.283.546	600.323
Anticipi da clienti	(2.982.324)	(3.383.393)	401.069
Crediti commerciali	798.693	673.870	124.823
Altre attività	1.283.404	1.395.206	(111.802)
Debiti commerciali	(1.064.950)	(628.548)	(436.402)
Fondi per rischi ed oneri	(311.339)	(192.227)	(119.112)
Altre passività	(488.921)	(488.826)	(95)
	2.118.432	1.659.628	458.804
C. CAPITALE INVESTITO, dedotte le passività d'esercizio (A + B)	4.510.594	4.804.879	(294.285)
D. FONDO TFR	314.064	165.407	148.657
CAPITALE INVESTITO, dedotte le passività d'esercizio ed il TFR (C - D)	4.196.530	4.639.472	(442.942)
coperto da:			
E. CAPITALE PROPRIO			
Capitale versato	240.080	240.080	0
Riserve e utili a nuovo	3.903.547	3.694.201	209.346
Utile / (perdita) dell'esercizio	223.066	314.089	(91.023)
Patrimonio netto di terzi (1)	244.672	101.477	143.195
	4.611.365	4.349.847	261.518
F. FONDI DI ACCANTONAMENTO DI FINTECNA	2.169.154	2.211.188	(42.034)
G. INDEBITAMENTO FINANZIARIO A MEDIO/LUNGO TERMINE	619.186	598.756	20.430
H. INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE TERMINE / (DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE)			
Debiti finanziari a breve	589.346	814.355	(225.009)
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(3.227.929)	(2.785.363)	(442.566)
Titoli a reddito fisso della Fintecna	(564.592)	(549.311)	(15.281)
	(3.203.175)	(2.520.319)	(682.856)
I. POSIZIONE FINANZIARIA NETTA (DISPONIBILITA') (G + H)	(2.583.989)	(1.921.563)	(662.426)
TOTALE c.s. (E + F + I)	4.196.530	4.639.472	(442.942)

(1) Al netto dei versamenti ancora dovuti.

TAVOLA DI RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

(in migliaia di Euro)

	2005	2004
A. DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE INIZIALI (indebitamento finanziario netto a breve iniziale)	2.520.319	2.477.682
B. FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI ESERCIZIO		
Utile del periodo	225.659	318.950
Ammortamenti	145.592	111.199
(Plusvalenze) o minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni (*)	(52.729)	(24.926)
(Rivalutazioni) o svalutazioni di immobilizzazioni	16.789	(14.918)
Variazione capitale di esercizio e diverse	(543.379)	102.689
Variazione netta del TFR e dei fondi di accantonamento Fintecna	106.623	(235.400)
Effetti scissioni		
	(101.445)	257.594
C. FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO IN IMMOBILIZZAZIONI		
Immateriali	(18.607)	(16.058)
Materiali	(148.050)	(335.652)
Finanziarie	(41.537)	(112.665)
Prezzo di realizzo e valore di rimborso di immobilizzazioni	928.031	175.756
	719.837	(288.619)
D. FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO		
Nuovi finanziamenti	88.741	273.044
Conferimento dei soci	0	0
Contributi in conto capitale	8.175	8.175
Rimborsi di finanziamenti	(167.749)	(82.625)
Rimborsi di capitale proprio	0	0
	(70.833)	198.594
E. DISTRIBUZIONE UTILI / RISERVE (**)	0	0
F. ALTRE CAUSE	135.297	(124.932)
G. FLUSSO MONETARIO DEL PERIODO (B + C + D + E + F)	682.856	42.637
H. DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE FINALI (A + G)	3.203.175	2.520.319

(*) Comprendono le plusvalenze su cessioni compendi immobiliari del circolante.

(**) La distribuzione dell'utile in natura da Fintecna, mediante assegnazione di n. 143.597.608 azioni Finmeccanica, non ha comportato esborsi monetari.

7.3 Andamento delle principali controllate nel 2005

7.3.1 ALITALIA SERVIZI S.P.A. (49,36% FINTECNA S.p.A.) ⁽¹⁾

Principali dati segnaletici

(€/milioni)	2005	2004
Valore della produzione tipica	474,1	-
M.O.L.	(3,2)	-
Risultato netto	(0,4)	-
Capitale investito netto	138,9	-
Indebitamento netto	(79,1)	(0,1)
Organico (n.)	3.919	-

Alitalia Servizi è stata costituita il 10 novembre 2004 da Alitalia, che inizialmente ne deteneva il controllo azionario, al fine di agevolare il processo di risanamento e di rilancio di quest'ultima, secondo il percorso tracciato dal Piano Industriale 2005-2008 varato nell'ottobre del 2004, attraverso lo scorporo ed il trasferimento in una società distinta ed autonoma di tutti i servizi di terra a supporto dell'attività di volo (manutenzione aeromobili, assistenza aeroportuale, servizi amministrativi ed informatici).

Successivamente, dopo l'avvio dell'attività operativa (1° maggio 2005) con il conferimento da parte di Alitalia del ramo d'azienda comprendente i citati servizi ed in applicazione dello specifico protocollo sottoscritto tra le parti (accordo quadro del 26 maggio 2005), la gestione della società è passata sotto il governo della Fintecna S.p.A..

L'intervento di Fintecna nel capitale azionario di Alitalia Servizi è motivato dalla specifica competenza acquisita dalla stessa in analoghe complesse tipologie di risanamento ed è finalizzato a contribuire al processo di sviluppo e valorizzazione delle attività, nell'ottica della successiva cessione ad operatori terzi specializzati nei singoli settori di attività.

⁽¹⁾ La quota di partecipazione indicata si riferisce al capitale ordinario della Società; a tale partecipazione si aggiunge, come accennato nella Relazione, l'usufrutto dell'1,64% concesso da Alitalia su azioni ordinarie.

Fanno parte del raggruppamento le società controllate Atitech (100%) e Alitalia Maintenance Systems (60%), operanti nel settore delle manutenzioni aeronautiche, ed Alitalia Airport (100%), operante nel settore dell'assistenza aeroportuale; a fine 2005, con l'acquisizione del 51% da Elsag, l'Alitalia Servizi è divenuta anche unico azionista della Ales, società che si occupa, principalmente, dei servizi di archiviazione ottica e fisica di biglietti aerei per conto di Alitalia, acquisita inizialmente per il 49% con l'operazione di conferimento.

Con riferimento all'attività sviluppata nel corso del 2005, primo esercizio di operatività di Alitalia Servizi, va rilevato che la medesima e le altre società del Gruppo hanno proseguito in tutti i comparti, in linea con il Piano Industriale, l'implementazione dei processi di efficientamento. Tali processi mirano, da un lato, al recupero della produttività del fattore lavoro e, dall'altro, alla riduzione dei costi di approvvigionamento di beni e servizi, anche attraverso la rinegoziazione in termini più favorevoli delle condizioni economiche applicate dai fornitori.

Tuttavia a fronte delle innanzi descritte dinamiche, in un contesto in cui sono ancora in corso di attuazione le misure di efficientamento programmate, il risultato conseguito nell'esercizio dalla Capogruppo Alitalia Servizi S.p.A. evidenzia una perdita di € milioni 0,4. La perdita sconta anche l'assorbimento di quota parte del "fondo di ristrutturazione", trasferito da Alitalia in sede di conferimento del ramo d'azienda per far fronte alle "diseconomie" associate alla progressiva attuazione dei processi di ristrutturazione aziendale.

Il risultato di Alitalia Servizi è da riferire ad un periodo di operatività di soli otto mesi in quanto la medesima è stata avviata il 1° maggio 2005 con il conferimento delle attività da parte di Alitalia, la quale le aveva direttamente gestite nel periodo 1° gennaio – 30 aprile 2005.

L'attività svolta acquista riflessi di maggior significatività ove vengano considerate le altre società del Gruppo (Atitech, Alitalia Maintenance Systems ed Alitalia Airport), acquisite anch'esse con la citata operazione di conferimento; il risultato a livello consolidato si traduce in una perdita sostanzialmente

allineata a quella della singola capogruppo Alitalia Servizi (perdita pari a circa € milioni 0,5), ed anche in tal caso i dati economici conseguiti dalle imprese controllate fino al 30 aprile 2005 sono rimasti in capo alla conferente Alitalia.

In particolare, l'analisi dei risultati reddituali consolidati evidenzia, a livello di risultato operativo, una perdita pari ad € milioni 27,5; a fronte di tale esito negativo si pone l'assorbimento di quota parte del "fondo di ristrutturazione" da parte della Capogruppo Alitalia Servizi, per circa € milioni 38, che consente di fronteggiare anche l'onere fiscale e di consuntivare pertanto l'accennata contenuta perdita di esercizio.

L'organico, che a fine 2005 ammontava a 3.919 unità, è stato interessato, a livello di Gruppo (8.400 unità), dal percorso di razionalizzazione indicato nel Piano Industriale, che prevede l'incentivazione agli esodi agevolati, l'attivazione delle procedure di mobilità ed il ricorso alla cassa integrazione guadagni (che, avviata ad ottobre 2005, interessa a rotazione quasi tutte le risorse disponibili).

7.3.2 FINCANTIERI S.P.A. (95,31% FINTECNA S.p.A.) ⁽²⁾

Principali dati segnaletici (*)

(€/milioni)	2005	2004
Valore della produzione tipica	2.218	2.125
MOL	150	169
Risultato netto	49	99
Capitale investito netto	558	294
Indebitamento netto	(159)	(430)
Organico (n.)	8.981	8.958

(*) Dati 2004 riclassificati per omogeneità di confronto.

Il 2005 ha registrato un rallentamento della domanda mondiale di navi mercantili attestatasi sui 41,7 milioni di TSLC (tonnellate di stazza lorda

⁽²⁾ Quota di partecipazione riferita alla data del 31 dicembre 2005.

compensata), contro il record storico di 49,5 milioni di TSLC del 2004 ⁽³⁾.

Il decremento ha riguardato essenzialmente il segmento delle navi da trasporto a tecnologia standard mentre gli ordini di naviglio ad alta tecnologia (circa 15,5 milioni di TSLC) e di navi da crociera (1,4 milioni di TSLC) sono rimasti sostanzialmente in linea con quelli del 2004 (rispettivamente 15,9 e 1,5 milioni di TSLC).

La cantieristica Europea, la cui attività è concentrata sui prodotti complessi, ha accresciuto per il secondo anno consecutivo la propria quota di mercato dal 12% al 16,3%, grazie soprattutto alle acquisizioni di navi passeggeri (da crociera e traghetti), di navi da lavoro e di portacontainer di taglia media, dove operano con successo i cantieri tedeschi. La Corea del Sud mantiene la leadership del mercato totale con una quota del 33,4% (33,6% nel 2004), evidenziando un progressivo orientamento verso le costruzioni a maggior valore aggiunto come le metaniere. Arretra la cantieristica Giapponese che ha acquisito solo il 22% degli ordini complessivi (29,9% nel 2004), registrando perdite di quota sia nel comparto mercantile a tecnologia standard che di navi High-Tech. Sale al 16,2% la quota di mercato della cantieristica cinese (13,8% nel 2004). In ambito militare si sono percepiti nel 2005 segnali di ripresa a livello internazionale, in funzione dell'interesse e, soprattutto, dell'esigenza di molte Marine Militari di rinnovare le proprie flotte. Restano tuttavia le difficoltà correlate alla ristrettezza dei budget destinati dai singoli Stati alle spese della difesa, che comportano spesso ridimensionamenti e/o slittamenti dei programmi di rinnovo.

In questo contesto la Fincantieri, che opera nelle aree di business delle costruzioni e riparazioni di navi mercantili e militari (sia di superficie che sommergibili) e dei sistemi e componenti navali, rappresenta una tra le più grandi realtà del settore cantieristico in Europa ed è leader mondiale nel settore

⁽³⁾ I dati mondiali in valore assoluto ed in quota di mercato vengono rilevati da Lloyd's Fairplay che aggiorna continuamente i valori statistici (che variano, pertanto, anche dopo oltre un anno) via via che pervengono le comunicazioni informative da parte delle aziende del settore cantieristico navale di tutto il mondo. Fonte dei dati indicati: rielaborazione Fincantieri agosto 2006 dei dati Lloyd's Fairplay relativi al 2005 e 2004.

crocieristico, dove mantiene una quota di mercato pari al 45% del carico di lavoro totale dello specifico segmento.

L'attività commerciale di Fincantieri ha consentito di acquisire ordini per 7 nuove unità, oltre ad importanti commesse di ristrutturazione, per un valore complessivo di € milioni 1.148. Il carico di lavoro al 31 dicembre 2005 è di circa € milioni 4.500, al quale si andranno ad aggiungere i contratti già definiti nella prima parte del 2006 relativi a sei unità (4 navi da crociera, 1 nave da lavoro e 1 nave oceanografica) con opzione per due ulteriori navi da crociera. Nel complesso, tenuto conto delle acquisizioni intervenute nel 2006, il carico di lavoro è in grado di saturare le linee produttive nei diversi stabilimenti del Gruppo, mediamente per circa tre anni.

Gli investimenti in impianti nell'anno 2005 ammontano a € milioni 39 e segnano una contrazione rispetto ai valori, peraltro elevati, degli ultimi due esercizi (€ milioni 48 in ciascuno degli anni 2004 e 2003). Gli interventi effettuati riflettono essenzialmente la prosecuzione di iniziative selezionate per dare continuità ai programmi di sviluppo tecnologico e di innalzamento degli standard ambientali e di sicurezza.

Sotto il profilo economico, Fincantieri ha risentito della situazione di instabilità socio-economica internazionale che ha alimentato la crescita del costo dei prodotti di base, primo fra tutti l'acciaio, delle fonti energetiche e dei servizi esterni (in particolare le assicurazioni). Inoltre il cambio €/Dollaro ha negativamente condizionato la competitività delle aziende Europee.

Sul fronte interno hanno pesato gli sforzi sostenuti per lo sviluppo di nuove unità prototipali che permetteranno alla Società, in prospettiva, di affermarsi sempre più sui mercati internazionali come fornitore di riferimento.

L'effetto combinato degli indicati elementi ha determinato una contrazione dei margini rispetto al 2004, peraltro contenuta attraverso una efficace gestione operativa che ha consentito alla Società di confermare positivi risultati economici.

Più in particolare, a fronte di una crescita del valore della produzione da € milioni 2.125 a € milioni 2.218, il MOL è passato da € milioni 169 a € milioni 150.

L'utile netto è stato di € milioni 49 (€ milioni 99 nel 2004).

L'organico aziendale a fine periodo (8.981 unità) registra un lieve incremento (23 unità) rispetto all'anno precedente (8.958 unità), come conseguenza dei necessari reintegri delle uscite manifestatesi negli ultimi due anni.

Non risultano concrete iniziative dirette verso le privatizzazione.

7.3.3 TIRRENIA DI NAVIGAZIONE S.P.A. (100% Fintecna S.p.A.)

Principali dati segnaletici

(€/milioni)	2005	2004
Valore della produzione tipica	402	391
M.O.L.	89	84
Risultato netto	10	10
Capitale investito	1.084	1.129
Indebitamento netto	821	876
Organico (n.)	2.136	2.230

L'esercizio 2005 è stato caratterizzato dalla crescita dei costi di navigazione correlata all'andamento dei prezzi dei combustibili. Parallelamente si è registrato un ulteriore aumento della pressione concorrenziale, con l'immissione in linea di nuove unità navali da parte degli armatori privati che hanno implementato politiche commerciali aggressive incentrate principalmente sui prezzi con l'obiettivo, attraverso una vasta offerta di posti auto a prezzi simbolici, di incrementare la propria quota di mercato.

In questo contesto Tirrenia, operando, come noto, in un sistema di prezzi amministrati, ha continuato a risentire dei vincoli connessi a tale regime: ogni proposta di modifica tariffaria è infatti sottoposta ad un sistema autorizzatorio molto complesso con tempi di istruttoria e di approvazione che, di fatto, non

consentono adeguate risposte alle dinamiche di mercato e, in particolare, alla flessibilità dei prezzi di cui si avvale la concorrenza in funzione delle variabili e contingenti situazioni della domanda di trasporto.

Nonostante le citate difficoltà la Tirrenia di Navigazione ha continuato a mantenere una posizione di leadership del mercato di riferimento, grazie alla affidabilità dei collegamenti e al livello qualitativo dei servizi offerti.

Per quanto riguarda la consistenza complessiva della flotta, a fine esercizio il numero di navi si è attestato a 33 unità (36 unità nel 2004), di cui quindici traghetti misti, nove traghetti tutto merci, cinque unità veloci e quattro aliscafi. Tre navi (l'unità mista "Arborea" e i traghetti "tutto-merci" Campania e Canaletto) sono state vendute a terzi.

L'età media della flotta utilizzata dalla Tirrenia di Navigazione risulta vicina ai 13 anni (8 anni circa per le 6 unità veloci di nuova tecnologia), mentre le società regionali utilizzano una flotta che ha un'età media di 17 anni circa.

Sotto il profilo operativo, la Tirrenia di Navigazione ha registrato nel 2005 una ulteriore flessione nel trasportato dei passeggeri (-6,8%), delle auto al seguito (-6,1%) e delle merci (-2,2%).

L'organico a fine 2005 (2.136 addetti di cui 331 con contratto a tempo determinato) presenta una flessione di 94 unità rispetto all'esercizio precedente (2.230 unità di cui 321 con contratto a tempo determinato), correlato alle misure volte alla razionalizzazione e al contenimento del costo del lavoro.

Il confronto tra i dati reddituali dell'esercizio 2005 e i risultati dell'esercizio precedente evidenzia un miglioramento del margine operativo lordo (€ milioni 89,4 contro € milioni 83,6 del 2004), nonostante il minor traffico espletato, grazie all'incremento del valore della produzione (€ milioni 402 contro € milioni 391 del 2004) su cui hanno influito i più elevati elementi accessori alle tariffe (addizionali per rincaro combustibili, ecc.), una diversa composizione del trasportato e le misure di efficientamento introdotte.

L'esercizio ha chiuso con un utile netto di € milioni 9,6 (€ milioni 9,8 nel 2004) sul quale hanno influito componenti di natura finanziaria e straordinaria.

La struttura patrimoniale presenta una riduzione del capitale investito netto a fine periodo da € milioni 1.129 a € milioni 1.084, un incremento dei mezzi propri da € milioni 253 a € milioni 262 e, conseguentemente, una riduzione dell'indebitamento netto (da € milioni 876 a € milioni 821) a fine periodo.

Le prospettive di privatizzazione del cabotaggio pubblico sono correlate ad indirizzi che devono essere formulati dall'Azionista; la Tirrenia sta comunque predisponendo il Piano Industriale che costituisce uno dei presupposti essenziali ai fini della privatizzazione stessa.

7.3.4 STRETTO DI MESSINA S.P.A. (68,85% Fintecna S.p.A.)

Principali dati segnaletici

(€/migliaia)	2005	2004
Valore della produzione tipica	19.986	17.646
M.O.L.	324	965
Risultato netto	1.240	234
Capitale investito netto	122.081	99.644
Indebitamento netto	(146.899)	(76.133)
Organico (n.)	85	73

I principali eventi che hanno caratterizzato l'esercizio 2005 possono essere così sintetizzati:

- il 24 novembre 2005, dopo avere effettuato le verifiche previste dalla normativa vigente, il Consiglio di Amministrazione della Società ha disposto l'aggiudicazione della gara per il Contraente Generale all'Associazione Temporanea di Imprese guidata da Impregilo S.p.A.;
- il 12 dicembre la Società ha aggiudicato definitivamente la gara per il Project Management Consultant (PMC) – incaricato, come detto, di controllare e verificare la progettazione esecutiva dell'opera infrastrutturale - a Parsons Transportation Group (il 16 gennaio del corrente anno è stato stipulato il relativo contratto).

Sono inoltre proseguite le procedure volte alla selezione del responsabile delle attività di monitoraggio ambientale, territoriale e sociale non incluse nei compiti del Contraente Generale, e quelle per la scelta di un “Broker assicurativo”, con il compito specifico di garantire alla Stretto di Messina un adeguato supporto tecnico e gestionale/amministrativo, sia nella fase di predisposizione del bando di gara per la selezione delle compagnie assicuratrici e la stipula delle relative polizze, sia nella fase operativa delle stesse, inclusa la gestione dei sinistri.

L'organico della società al 31 dicembre 2005 era di 85 unità (73 unità a fine 2004).

Con riguardo ai programmati interventi finanziari necessari a supportare lo sviluppo del Progetto, nel dicembre 2005 i Soci hanno versato gli ulteriori tre decimi a valere sulla prima tranche di aumento del capitale sociale (da € milioni 76,6 ad € milioni 383,2) deliberato dall'Assemblea degli Azionisti del 28 aprile 2003.

L'esercizio ha chiuso con un contenuto utile di € migliaia 1.240 (€ migliaia 234 nel 2004), dopo aver capitalizzato per € migliaia 19.986 costi riferibili al progetto che al 31.12.2005 ammontavano a complessivi € migliaia 129.668.

7.3.5 VENETA INFRASTRUTTURE S.P.A. (100% Fintecna S.p.A.)

L'Assemblea dei Soci ha deliberato in data 18 gennaio 2006 la messa in liquidazione volontaria della Società.

Principali dati segnaletici

(€/migliaia)	2005 (*)	2004
Valore della produzione tipica	2.702	2.975
M.O.L.	479	434
Risultato netto	(48.926)	(2.707)
Capitale investito	16.740	64.361
Indebitamento netto	44.665	49.157
Organico (n.)	-	15

(*) I dati del 2005, tenendo conto degli effetti dell'operazione di conferimento (1.12.2005) del ramo operativo, non sono comparabili con quelli dell'esercizio precedente.

La Veneta Infrastrutture - società nata per la costruzione e gestione in regime di concessione del tunnel di collegamento tra i Comuni di Schio e Valdagno – in presenza di criticità allo sviluppo della propria attività da ritenersi ormai di natura strutturale, è stata interessata a fine 2005 da importanti modifiche societarie che ne hanno profondamente modificato l'assetto, con il trasferimento dell'intero ramo operativo, compreso il personale e tutti i rapporti giuridici, ad una società di nuova costituzione denominata Veneta Traforo s.r.l.

L'operazione, che si inquadra nel contesto più generale dei programmi della Capogruppo Fintecna, è stata pienamente condivisa dal Consorzio concedente (Consorzio per l'integrazione delle città di Schio e Valdagno), il quale ha assunto progressivamente una posizione maggiormente collaborativa, finalizzata a facilitare lo smobilizzo dell'infrastruttura.

La stima effettuata nella circostanza da primaria società di valutazione all'uopo incaricata ha evidenziato un significativo ridimensionamento del valore dell'iniziativa, ammontante ora a complessivi € milioni 17, che, in tal modo, rappresenta maggiormente i rendimenti prospettici attesi.

Le proiezioni del traffico, prese a base della stima, sono state elaborate nell'aprile del 2005 dall'Università degli Studi di Padova, particolarmente esperta in questo genere di studi, che ha ipotizzato alcuni scenari alternativi, ma tutti tendenzialmente peggiorativi rispetto alle originarie configurazioni.

La società, pertanto a gennaio 2006, ormai priva di ogni attività, è stata posta in liquidazione e la Veneta Traforo è passata sotto il controllo diretto di Fintecna, che ne ha acquisito l'intera partecipazione. Contemporaneamente, formalizzato dal concedente il passaggio della concessione alla nuova società, sono state avviate le procedure per la privatizzazione della stessa.

Con riferimento all'andamento gestionale, a distanza di quattro anni dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura, l'andamento del traffico ha confermato nella sostanza quello del precedente esercizio; in particolare, ha continuato ad essere estremamente limitata la frequenza dei veicoli merci (1,8% del totale), in

rapporto ad un più limitato uso del tunnel da parte del tessuto industriale del comprensorio.

I ricavi da pedaggio sono stati pari a circa € milioni 2,7 (€ milioni 2,9 nel 2004) ed il risultato d'esercizio chiude con una perdita di € milioni 48,9 (perdita di € milioni 2,7 nel 2004), a dimostrazione della svalutazione emersa con la perizia del ramo d'azienda conferito (€ milioni 46).

SOCIETÀ IN LIQUIDAZIONE

- **BAGNOLI S.P.A** (100% Fintecna S.p.A.)

<u>Principali dati segnaletici</u>	
Risultato netto (*)	8
Attivo netto da smobilizzare (*)	2.150
Capitale investito netto (*)	(16.810)
Indebitamento netto (*)	(42.606)
Anno di acquisizione da parte di Fintecna	2000
Anno di prevista chiusura liquidazione	2006
(*) Bilancio 2005 - €/migliaia	

Nel corso del 2005 è proseguita l'attività di liquidazione finalizzata a concludere le residue attività e a definire i contenziosi ancora in essere.

- **FINMARE S.P.A.** (99,98% Fintecna S.p.A.)

<u>Principali dati segnaletici</u>	
Risultato netto (*)	-
Attivo netto da smobilizzare (*)	17.601
Capitale investito netto (*)	12.010
Indebitamento netto (*)	(62.565)
Anno di acquisizione da parte di Fintecna	1999
Anno di prevista chiusura liquidazione	2006
(*) Bilancio 2005 - €/migliaia	

Nel corso dell'esercizio si è pervenuti ad una sostanziale conclusione delle attività liquidatorie e l'impegno dei Liquidatori è stato rivolto alla definizione delle condizioni di realizzo delle residue partite attive e passive, anche attraverso la cessione dell'azienda o di un ramo della stessa a Fintecna.

A seguito di dette attività, nel mese di agosto 2006 è stata perfezionata la cessione a Fintecna medesima dell'azienda contenente le partite residue della Finmare e, nel mese di dicembre 2006, si è pervenuti alla formale chiusura della liquidazione, con cancellazione della società dal Registro delle Imprese.

- **FINSIDER S.P.A.** (99,82% Fintecna S.p.A.)

<u>Principali dati segnaletici</u>	
Risultato netto (*)	-
Attivo netto da smobilizzare (*)	190.319
Capitale investito netto (*)	171.570
Indebitamento netto (*)	171.570
Anno di acquisizione da parte di Fintecna	1999
Anno di prevista chiusura liquidazione	2007
(*) Bilancio 2005 - €/migliaia	

Il procedimento liquidatorio è ormai in fase conclusiva; nel corso del 2005 l'attività è stata sostanzialmente incentrata nella definizione del limitato contenzioso e nella gestione dell'unico asset residuo rappresentato dalla partecipazione della Finsider nella Cimi-Montubi, per la quale è stato definito uno specifico percorso operativo, finalizzato allo smobilizzo, nell'ambito del riassetto del settore immobiliare di Fintecna.

- **SERVIZI TECNICI S.P.A.** (100% Fintecna S.p.A.)

<u>Principali dati segnaletici</u>	
Risultato netto (*)	-
Attivo netto da smobilizzare (*)	9.208
Capitale investito netto (*)	(53.258)
Indebitamento netto (*)	(58.986)
Anno di acquisizione da parte di Fintecna	1994
Anno di prevista chiusura liquidazione	2007
(*) Bilancio 2005 - €/migliaia	

Nell'esercizio le attività si sono limitate essenzialmente alla gestione del residuo contenzioso, alla consegna e collaudo di interventi sviluppati negli anni passati ed alla definizione delle attività a stralcio relative a vari rami d'azienda, acquisiti in precedenza nell'ambito dei programmi di privatizzazione realizzati dalla Fintecna.

8. PREVISIONI FUTURE

Le linee di intervento programmate per l'esercizio 2006 della Fintecna si inquadrano coerentemente negli indirizzi programmatici già definiti nel Piano 2004-2006 che prevedeva il "rafforzamento del ruolo di Fintecna come soggetto razionalizzatore nelle aree di gestione di partecipazioni e servizi immobiliari".

In tale ambito assumono particolare rilievo i processi afferenti le attività gestite in Alitalia Servizi con l'obiettivo di una collocazione delle stesse sul mercato.

In ordine a tali obiettivi, va evidenziata l'avvenuta conclusione degli accordi per l'esternalizzazione delle aree di attività Servizi Informatici e Servizi Amministrativi.

In proposito occorre rilevare che Alitalia Servizi nel settembre 2006 ha definito le intese di massima per l'attuazione delle suddette operazioni di outsourcing, in funzione delle quali è stata avviata la procedura di consultazione sindacale ai sensi dell'art. 47 della legge 428/90.

Tuttavia, in relazione al particolare contesto sociale venutosi a determinare, nell'incontro tenutosi il 10 ottobre 2006 presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri tra il Governo e le Organizzazioni Sindacali sulle questioni riguardanti il trasporto aereo, è emerso il chiaro intendimento di pervenire ad una moratoria generale, fino al 31 gennaio 2007, in ordine al complesso delle procedure e delle iniziative in corso di attuazione, in coerenza con il Piano Industriale Alitalia.

In considerazione del quadro di riferimento delineato, le Parti interessate hanno convenuto di "sospendere", fino alla predetta data del 31 gennaio 2007, la finalizzazione delle intese già convenute relativamente alle richiamate operazioni di esternalizzazione delle attività inerenti i servizi informatici ed i servizi amministrativi.

Inoltre, l'Assemblea straordinaria di Alitalia Servizi, tenutasi in data 27 ottobre 2006, ha deliberato di prorogare fino al 30 giugno 2007 il termine

precedentemente fissato dalla medesima Assemblea al 31 ottobre 2006 per il versamento dell'ulteriore aumento del capitale ordinario della Società per l'importo di € milioni 6. Detto versamento consentirebbe alla Fintecna – che detiene attualmente nel capitale ordinario della Società una quota di partecipazione del 49,4% - di acquisire, come riferito alla Comunità Europea, una ulteriore quota pari all'1,6% del capitale medesimo, pervenendo pertanto al possesso della maggioranza (51%) del capitale ordinario di Alitalia Servizi.

In merito alle prospettive sulla partecipazione nella Stretto di Messina S.p.A., si segnala che l'art. 14 del Decreto Legge 3 ottobre 2006, n. 262 (*“Disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria”*) ha stabilito il trasferimento dell'intera partecipazione azionaria della Fintecna nella Stretto di Messina ad altra società controllata dallo Stato, nonché la successiva attribuzione al Ministero dell'Economia e delle Finanze delle risorse finanziarie inerenti gli impegni assunti da Fintecna nei confronti della Stretto di Messina medesima, al fine della realizzazione del collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente.

Nell'art. 2, co.91 della legge di conversione 24 novembre 2006, n. 286 è stabilito che viene rimosso il vincolo normativo che imponeva all'IRI (e quindi a Fintecna) di detenere almeno il 51% del capitale di Stretto di Messina S.p.A. e che lo stesso sia detenuto da ANAS S.p.A., Regioni Sicilia e Calabria nonché da altre società controllate dallo Stato e da amministrazioni ed enti pubblici.

Il comma 1155 della legge finanziaria 2007 ha ulteriormente modificato il comma 92 della legge n. 286/2006 sostituendo le parole *“in apposito capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture”* *“interventi per la realizzazione di opere infrastrutturali e di tutela dell'ambiente e difesa del suolo in Sicilia e in Calabria”* con quelle *“ in due appositi capitoli di spesa, del Ministero delle infrastrutture e del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare...”* , sempre con riferimento agli interventi nelle predette due regioni.

Nella nota - direttiva dell'11.01.2007 - il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha invitato la soc. Fintecna *“a valutare l'opportunità di trasferire*