

L'eventuale maggior importo derivante dalla successiva dismissione della partecipazione rispetto al valore della stessa determinato dai consulenti, oppure rispetto al valore minimo provvisorio garantito, se maggiore, sarebbe stato corrisposto all'IRI al netto dei costi sostenuti dal Tesoro per la cessione delle azioni.

Dopo il trasferimento delle azioni STET al Tesoro, oltre alla fusione per incorporazione di Telecom Italia in STET (approvata dalle Assemblee delle due Società nell'aprile 1997), è stato definito il quadro normativo indispensabile per procedere alla privatizzazione; in particolare, nel marzo 1997 è stato emanato il DPCM per l'introduzione nello statuto STET e Telecom Italia dei poteri speciali (Golden Share):

- gradimento all'assunzione di partecipazioni rilevanti (3% del capitale) e gradimento alla conclusione di patti parasociali (5% del capitale);
- veto all'assunzione di delibere di scioglimento della società, trasferimento della sede all'estero, fusione, scissione, cambiamento oggetto sociale;
- diritto alla nomina di un amministratore e di un sindaco.

Sono state pertanto successivamente deliberate le conseguenti modifiche statutarie.

Nell'agosto del 1997 il Governo ha emanato sulla materia il DPCM previsto dalla legge n. 481/1995 (modalità di dismissione). Lo stesso prevedeva che la privatizzazione di Telecom Italia venisse effettuata sia mediante offerta pubblica di vendita (OPV) sia mediante trattativa diretta anche al fine di costituire un azionariato stabile. Inoltre, nelle premesse del DPCM è stata sottolineata l'opportunità di "garantire la stabilità dell'assetto azionario di Telecom Italia, al fine di assicurare l'indirizzo strategico della Società nella fase successiva alla privatizzazione, senza peraltro compromettere la contendibilità del controllo".

Una volta completato il quadro normativo di riferimento, l'operazione di privatizzazione è entrata nella sua fase strettamente attuativa.

Per quanto riguarda l'azionariato stabile, al termine di trattative bilaterali condotte dal Tesoro con controparti interessate all'acquisto, il 25 settembre 1997 sono stati sottoscritti i contratti con i singoli componenti dell'azionariato; tali soggetti - che hanno rilevato una quota complessiva pari al 6,6 per cento del capitale ordinario Telecom Italia - si sono impegnati a non cedere le loro azioni per un periodo di tre anni (lock-up).

A seguito della costituzione dell'azionariato stabile, il Ministero del Tesoro ha proceduto, dal 20 al 24 ottobre, a realizzare un'offerta globale delle azioni Telecom

Italia in portafoglio, rivolta al pubblico dei risparmiatori, ai dipendenti del Gruppo e agli investitori istituzionali italiani ed esteri.

Merita ricordare che, successivamente alla conclusione dell'operazione di privatizzazione in argomento, il Ministero del Tesoro ha riconosciuto all'IRI la differenza tra il ricavato della privatizzazione ed il valore della partecipazione derivante dalla valutazione di cui si è detto, effettuata dai periti indipendenti.

L'IRI è peraltro restato creditore del controvalore del residuo pacchetto di azioni Telecom rimaste di proprietà del Tesoro (n. 182.085.456 azioni ordinarie e n. 13.477.353 azioni di risparmio pari, rispettivamente, al 3,5% e allo 0,7% dei relativi capitali).

In proposito si evidenzia che, a seguito del collocamento di dette azioni presso investitori istituzionali - effettuato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a fine 2002 - la Fintecna (subentrata all'IRI a seguito della fusione per incorporazione) ha incassato, nel maggio 2003, il relativo introito netto (comprensivo degli interessi maturati) dell'ordine di 1.450 milioni di Euro.

Per quanto concerne la specifica privatizzazione di **Autostrade**, la delibera assunta dal Consiglio dei Ministri il 30 gennaio 1997, ha disposto la privatizzazione della società mediante sia offerta pubblica di vendita - al fine di creare una società a proprietà diffusa - sia mediante trattativa diretta, al fine di costituire un azionariato stabile.

Il provvedimento del Governo è stato sottoposto alle Commissioni Parlamentari competenti che il 19 marzo 1997 - sulla base di quanto disposto dall'articolo 1 della legge 481 del 1995 - hanno espresso il proprio parere favorevole.

Il 16 maggio 1997 è stata emanata la delibera definitiva del Consiglio dei Ministri che ha fissato i criteri e le modalità per la privatizzazione della Società. Il testo della delibera ha ripreso la formulazione già adottata nello schema trasmesso al Parlamento, confermando che l'alienazione della partecipazione sarebbe stata effettuata sia mediante offerta pubblica di vendita, sia mediante trattativa diretta.

Ai fini della realizzazione della privatizzazione risultava comunque indispensabile - così come precisato dalle stesse Commissioni parlamentari - la definizione del quadro normativo di settore e, in particolare, l'approvazione del piano finanziario, la proroga della durata della concessione e la determinazione del meccanismo di fissazione delle tariffe.

La privatizzazione in parola è stata preceduta e accompagnata da numerose incombenze di carattere preliminare, tra le quali si ricordano, in sintesi:

- l'emanazione della citata Legge n. 359/1992 (art. 14) che ha prorogato in via generale per almeno 20 anni la durata delle concessioni vigenti delle società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato;
- il Decreto Ministeriale di approvazione della Convenzione 4 agosto 1997 fra Autostrade ed Anas, che ha esteso la durata della concessione dal 2018 al 2038;
- la stipula di nuove Convenzioni per le società concessionarie controllate da Autostrade con date di scadenza tra il 2012 e il 2048.

Inoltre, con riferimento alla cessione di Autostrade (così come per quella di Aeroporti di Roma) si sono rese necessarie specifiche norme di legge volte ad eliminare il vincolo (introdotto in sede di costituzione della Società) di partecipazione pubblica al capitale sociale per favorire gli stessi processi di privatizzazione. In particolare, l'art. 10 della Legge n. 537/1993 ha abrogato la previsione legislativa secondo cui la maggioranza del capitale sociale della concessionaria autostradale doveva essere di proprietà dell'IRI.

Sotto il profilo procedurale, l'operazione di cessione è stata effettuata in stretto raccordo con il Governo ed in coerenza con le direttive del Ministro del Tesoro, tenendo conto anche delle valutazioni del Comitato per le Privatizzazioni. La procedura si è andata affinando tenendo conto delle risultanze di specifici sondaggi di mercato effettuati dagli advisor, nonché alla luce delle linee guida indicate dallo stesso Ministro recependo - ed in tal modo superando - anche le osservazioni formulate dalla Commissione Europea alla seconda convenzione aggiuntiva alla Convenzione dell'agosto 1997.

In particolare, facendo seguito ad una ipotesi di procedura (maggio 1998) che prevedeva un'offerta di largo mercato nel cui ambito assegnare rilevanti quote di partecipazioni minoritarie a soggetti interessati ad un investimento stabile nella società, l'IRI ha elaborato un nuovo "percorso" articolato in due fasi distinte e parallele:

- preventiva costituzione di un azionariato stabile, acquirente di una quota massima del 30% del capitale di Autostrade (soglia OPA);
- successiva realizzazione di una Offerta Globale sui mercati, attraverso una OPV in Italia ed un contestuale collocamento istituzionale rivolto ad investitori italiani ed esteri.

La procedura per la costituzione dell'azionariato stabile è stata avviata il 22 giugno 1999 con la pubblicazione dell'avviso di sollecitazione delle manifestazioni di interesse e si è conclusa nell'ottobre 1999 con la stipula del contratto di compravendita; la girata dei titoli ed il pagamento del prezzo sono avvenuti nell'anno 2000, successivamente all'offerta globale ed al nulla osta dell'Antitrust italiano ed europeo.

L'offerta globale, a seguito di roadshow in Italia, Europa ed USA, effettuati nell'ottobre/novembre 1999, si è svolta nel periodo 29 novembre - 3 dicembre, con la definizione, il 4 dicembre successivo, del prezzo dell'OPV, istituzionale e Azionariato stabile.

Quanto alla privatizzazione di **Aeroporti di Roma** va sottolineato che nel luglio 1997 l'allora azionista di controllo Aeroporti di Roma Holding (51,7%) ha realizzato il collocamento presso il pubblico ed investitori finanziari, con contestuale quotazione del titolo, di una rilevante quota (45% del capitale Aeroporti di Roma).

La privatizzazione della residua quota è stata preceduta da un riassetto societario, finalizzato ad una semplificazione della catena di controllo, in base al quale, tra l'altro, l'IRI ha acquistato da Aeroporti di Roma Holding la partecipazione in Aeroporti di Roma (54,2%) ed ha scisso da Cofiri l'intera partecipazione da quest'ultima detenuta in Aeroporti di Roma Holding.

Sono state anche realizzate azioni propedeutiche, quali la progressiva valorizzazione delle infrastrutture, investimenti finalizzati all'adeguamento della capacità aeroportuale, nonché la progressiva concentrazione sul core-business aziendale mediante la cessione di rami d'azienda ritenuti non strategici (handling, ristorazione a bordo). Sotto il profilo normativo, come accennato nel trattare la privatizzazione di Autostrade, anche per Aeroporti di Roma è stata abrogata la previsione legislativa in base alla quale veniva stabilita la partecipazione pubblica al capitale delle concessionarie aeroportuali (Art. 1 della L. n. 351/1995).

Il Governo ha quindi attivato l'iter normativo per la realizzazione della successiva completa privatizzazione della Società. L'11 luglio 1997 è stato approvato il decreto del Consiglio dei Ministri trasmesso ai due rami del Parlamento, ai fini dell'espressione dei pareri da parte delle competenti Commissioni (ex legge 481 del 1995).

In tale sede il Governo ha confermato il proprio intendimento di non riservarsi poteri speciali come previsto dalla legge n. 474 del 1994 e, conseguentemente, di

non subordinare la privatizzazione della Società alla preventiva istituzione di un'Authority di settore.

Circa le modalità della privatizzazione della Società il Governo ha individuato una procedura incentrata sull'offerta pubblica di vendita, unitamente alla trattativa diretta.

La procedura di cessione è andata peraltro sempre più affinandosi in relazione anche a specifiche direttive del Ministro del Tesoro, cui l'IRI ha riferito le risultanze di sondaggi di mercato effettuati nel periodo giugno-ottobre 1998 dal consulente finanziario/global coordinator.

Lo schema di decreto ha avuto il via libera delle competenti Commissioni parlamentari.

Il testo definitivo del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri - emanato il 25 febbraio 1999 - prevedeva che la cessione della partecipazione in Aeroporti di Roma venisse effettuata attraverso:

- l'offerta di una partecipazione - fino al limite del 3 per cento dell'intero capitale sociale - alla Regione Lazio, alla Provincia e al Comune di Roma, in misura pari tra i tre enti territoriali (l'offerta in prelazione agli enti territoriali di una quota del capitale di Aeroporti di Roma del 3 per cento è stata successivamente estesa anche al Comune di Fiumicino, in ottemperanza all'ordinanza del 9 giugno 1999 resa dal TAR del Lazio, al quale il Comune aveva presentato formale ricorso);
- il subentro nel Consiglio di Amministrazione di un membro designato a maggioranza dagli enti territoriali a seguito dell'acquisto da parte degli stessi della partecipazione nella Società;
- il ricorso alla trattativa diretta - a norma della legge 474 del 1994 - per la cessione del restante capitale detenuto in Aeroporti di Roma e dell'eventuale quota azionaria non optata dagli enti.

Disponeva inoltre che:

- nell'ambito della procedura di privatizzazione della Società, la partecipazione al capitale di enti pubblici, anche economici, e di imprese pubbliche fosse contenuta nella misura del 2 per cento del capitale sociale di Aeroporti di Roma;
- nell'ambito della procedura di selezione delle offerte preliminari, si procedesse all'apertura dei plichi contenenti le offerte economiche soltanto ove i Piani industriali fossero ritenuti idonei "a perseguire gli obiettivi di crescita del traffico dell'aeroporto Leonardo da Vinci e della sua configurazione come hub europeo

nell'ambito della rete aeroportuale italiana, nonché la valorizzazione del territorio".

Va ricordato altresì che nell'aprile del 1999 la SEA (Società controllata dal Comune di Milano che gestisce gli scali milanesi di Linate e Malpensa) aveva presentato un ricorso al TAR del Lazio avverso il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, per quanto concerneva il limite - stabilito nella misura del 2 per cento - alla partecipazione di soggetti pubblici alla procedura competitiva; il ricorso è stato rigettato dalla sentenza del TAR del Lazio nella seduta del 18 giugno 1999.

A fronte di detta sentenza, la SEA - il 27 ottobre 1999 - ha promosso un ricorso in appello dinanzi al Consiglio di Stato che, nel marzo 2000, ha respinto l'appello proposto per l'annullamento della sentenza del TAR del Lazio. Detta pronuncia ha rappresentato quindi il definitivo via libera alla conclusione della privatizzazione della Società caratterizzata, in estrema sintesi, dai seguenti principali passaggi:

- il 30 luglio 1999, è stato pubblicato il bando per la cessione del 51% (quota post cessione del 3% agli Enti Territoriali effettuata poi nel mese di novembre 1999);
- nel febbraio 2000, in occasione delle offerte preliminari non vincolanti, sono stati esaminati i Piani industriali la cui verifica di validità costituiva condizione propedeutica all'analisi delle offerte economiche;
- alla scadenza del termine fissato (5 giugno 2000) sono state esaminate tre offerte vincolanti pervenute da parte di altrettante cordate. A tal fine, sono state effettuate una preliminare analisi circa l'adeguatezza dei Piani industriali finali e, successivamente, l'esame delle offerte economiche;
- il 23 giugno 2000 è stato stipulato il contratto di compravendita, mentre a fine luglio si è concretizzato il trasferimento dei titoli.

Quanto alla privatizzazione della **Finmeccanica** merita ricordare che il relativo Gruppo è stato investito, nel corso del 1996 e nei primi mesi del 1997, da una profonda crisi (rilevanti perdite economiche, elevato indebitamento e forte squilibrio patrimoniale) che ha indotto l'IRI a definire un'azione di forte discontinuità.

E' stato infatti predisposto un piano di riassetto e rilancio del Gruppo per il periodo 1997-99 fondato sulle seguenti linee prioritarie:

- rafforzamento competitivo nelle aree prioritarie di attività attraverso un ulteriore processo di concentrazione dei business e razionalizzazione del capitale investito;

· individuazione delle più opportune alleanze in grado di assicurare la migliore valorizzazione industriale delle aziende e dei loro marchi in settori strategici per l'economia nazionale.

Le azioni perseguite da Finmeccanica sono state incentrate su un impegnativo programma di dismissioni, su un aumento di capitale per 2000 miliardi di lire (giugno 1998) e su accordi strategici in alcuni settori (Aerospazio e Difesa, Elicotteri, Spazio, Aeronautica) con i principali operatori europei.

Nel novembre 1997 la Commissione dell'Unione Europea, cui IRI e Finmeccanica hanno illustrato le linee guida del piano di riassetto del Gruppo, ha condiviso gli obiettivi e le modalità attuative del piano stesso.

Nel settembre 1999 Finmeccanica, d'intesa con l'IRI e con il Tesoro, ha avviato un'operazione di fusione con la MEI, titolare del 22% circa di STMicroelectronics, leader mondiale nel settore dei semi-conduttori.

Si ricorda in proposito che l'IRI deteneva all'epoca il 50,1% della partecipazione MEI mentre il Tesoro risultava titolare del residuo 49,9% di detta partecipazione azionaria che era stata trasferita, a titolo gratuito, al Dicastero stesso dal Comitato per l'intervento nella SIR a seguito di quanto disposto dalla L. 17 maggio 1999, n. 144. L'operazione, completata nel dicembre 1999, ha consentito, tra l'altro, all'IRI ed al Ministero del Tesoro, di concambiare i titoli di una società non quotata con azioni Finmeccanica quotate; si è inoltre determinato un aumento transitorio della quota detenuta dallo Stato (IRI e Tesoro) dal 59% (IRI) all'83,1% (IRI 54,2% e Tesoro 28,9%).

Il Governo, in data 28 settembre 1999, ha emanato un Decreto che, avuto riguardo ai settori strategici in cui operava il Gruppo:

- indicava la soglia del 30% quale quota di partecipazione al di sotto della quale il Ministero del Tesoro non avrebbe potuto attestarsi;
- disponeva l'introduzione nello Statuto della Società di poteri speciali riservati al Ministero del Tesoro (diritto di nomina di amministratori e di veto su alcune deliberazioni della Società, gradimento all'assunzione di partecipazioni rilevanti).

In coerenza a quanto disposto dal Governo ed al fine di porre in essere le migliori condizioni per il buon esito della privatizzazione, a fine novembre 1999 l'Assemblea degli Azionisti Finmeccanica ha deliberato tra l'altro (oltre alla richiamata fusione con MEI):

- modifiche statutarie attinenti ai poteri speciali riservati al Tesoro e nuove regole di Corporate Governance (voto di lista, limiti al possesso azionario per singolo azionista, maggioranze qualificate per Assemblea e Consiglio di Amministrazione);
- la conversione obbligatoria delle azioni di risparmio in azioni ordinarie;
- l'aumento di capitale al servizio di un prestito obbligazionario convertibile.

Tutte le suddette operazioni sono state realizzate entro il 1999, ad esclusione dell'emissione del Prestito Obbligazionario, di durata quinquennale, convertibile in azioni Finmeccanica di nuova emissione per un importo di 1.700 miliardi di lire, offerto ai soli investitori istituzionali contestualmente all'OPV (giugno 2000).

A seguito dell'operazione, il capitale sociale di Finmeccanica risultava così ripartito: IRI (8,5%), Mercato (62,6%), Tesoro (28,9%).

In linea con quanto disposto dal Decreto del Governo (possesso non inferiore al 30% del capitale), dopo l'offerta l'IRI ha ceduto al Ministero del Tesoro circa 300 milioni di azioni, cosicchè, al 30 giugno 2000, l'IRI deteneva l'1,7% del capitale Finmeccanica ed il Tesoro il 32,45% (rispettivamente, 1,6% e 31,7% nell'ipotesi post conversione integrale del POC).

1.4 – Privatizzazione delle imprese dei pubblici servizi e processo di liberalizzazione

Il processo di privatizzazione realizzato dall'IRI a partire dal 1992-93, si è intrecciato con la politica di liberalizzazione, che ha investito settori che per decenni erano stati considerati monopoli naturali, la cui gestione era affidata a "*public utilities*" attraverso il regime di concessione.

Trattasi, come è il caso delle telecomunicazioni che rappresenta di gran lunga il settore più importante di attività presenti nell'IRI sin dalle origini.

E' opportuno partire dalla considerazione che dal punto di vista tecnico-funzionale, la caratteristica principale della tipica *public utility* è rappresentata dal fatto che la fornitura del servizio al pubblico implica l'impiego di una infrastruttura a rete nel passaggio dalla produzione all'utilizzazione finale o nella connessione tra più utilizzatori nel territorio. Il costo di un'unica rete è inferiore alla somma dei costi di più reti di dimensione più piccola, in cui essa fosse smembrata. Ne consegue che la gestione della rete si svolge normalmente in regime di monopolio.

E' stato certo questo il caso delle telecomunicazioni (come anche quello di altri sistemi, come trasporti ed energia). Oltre alla rete, vanno anche aggiunti altri

fattori connotati da vincoli di economia di scala; così nel caso delle telecomunicazioni presentano questo carattere anche impianti quali le centrali di commutazione e, in modo particolare, le attività di ricerca e sviluppo. Ma è certamente la natura e le caratteristiche della rete che rappresentano l'elemento costitutivo del così detto "monopolio naturale" e della conseguente connotazione di "public utility".

La fornitura di gran parte dei servizi di pubblica utilità è così caratterizzata da una struttura verticalmente integrata, in cui l'intero ciclo produttivo ha finito col riflettere le condizioni di monopolio che riguardavano in realtà essenzialmente la rete: si è avuto quindi in generale un unico operatore produttore che, nel nostro Paese, ma anche negli altri paesi europei, è stato di proprietà pubblica o quanto meno è stato oggetto di regolamentazione attraverso l'istituto della concessione.

Nell'ultimo ventennio, i cambiamenti consentiti dalla tecnologia (e principalmente delle tecnologie digitali) e l'approfondimento dei problemi delle politiche dell'offerta per il sostegno della crescita, hanno indotto a rivedere questo schema di funzionamento, esplorando la possibilità di introdurre maggiore concorrenza anche nei settori in cui si utilizzano infrastrutture a rete, considerando che, nel loro ambito, esistono importanti segmenti del ciclo produttivo che possono essere svolti da più operatori.

A questo proposito la soluzione ideale, che è stata sostenuta dai teorici della concorrenza, è riconducibile nelle seguenti modalità:

- a) separare verticalmente il segmento monopolistico dalle altre fasi del ciclo produttivo;
- b) frammentare orizzontalmente in modo adeguato i segmenti concorrenziali;
- c) evitare che, anche dopo separazione e frammentazione, il gestore della rete rimanga integrato con i segmenti competitivi e utilizzi tale integrazione adottando comportamenti di esclusione nei confronti dei concorrenti.

Questa soluzione consentirebbe in linea di principio di raggiungere in misura abbastanza soddisfacente gli obiettivi di efficienza e permetterebbe, secondo questa visione, di definire schemi di regolazione relativamente leggera che potrebbero essere supervisionati dall'Autorità antitrust o dalle Autorità garanti di settore.

Il processo di privatizzazione è intervenuto dunque in una fase in cui emergevano questi nuovi orientamenti in materia di regolamentazione delle *public utilities*.

Ma lo schema preposto dai teorici della concorrenza non è tuttavia risultato praticabile nella situazione dei maggiori paesi industriali, in particolare, nei paesi europei.

Certamente la sequenza non è risultata conciliabile con gli obiettivi di massimizzare, in tempi abbastanza stretti, i guadagni di cassa, finalità non certo secondaria, quando il processo di privatizzazione, come certamente è stato nel caso italiano, è funzionalmente connesso ad obiettivi e scadenze, stringenti e improrogabili, di finanza pubblica (posti per l'entrata nell'Unione Monetaria Europea), nonché al rispetto di programmi anche essi fissati in sede di Unione Europea (accordo Andreatta-Van Miert sul livello di indebitamento IRI).

D'altra parte, occorre considerare che, in un sistema dell'ampiezza, complessità e sviluppi di alcune delle più significative aree di servizi pubblici, quale quello delle telecomunicazioni, il processo di liberalizzazione non è attuabile con misure di semplificazione centrata sulla autoregolazione del mercato, ma richiede (e di fatto ha richiesto in tutte le esperienze estere significative) una regolazione appropriata. Ciò è necessario sia per il superamento di una situazione storicamente radicata rappresentata dal monopolio, e che richiede la gestione di provvedimenti articolati, sia in considerazione del mantenimento della sua natura di attività di preminente interesse generale riconosciuta, in sede di direttiva europea, nonché degli obblighi di fornitura del servizio universale, e di tutela degli utenti.

Come è noto, il sistema delle telecomunicazioni è stato l'epicentro di innovazioni definite epocali, che hanno provocato una sostenuta crescita (ed una ancor maggiore aspettativa) delle sue potenzialità, con conseguenti trasformazioni delle sue strutture, con lo sviluppo della telefonia mobile, e che, essenzialmente, attraverso la convergenza con l'informatica, hanno portato alla realizzazione, tra l'altro, della rete telematica *internet*.

In questo contesto si sono snodati liberalizzazione e privatizzazione.

Il processo di liberalizzazione ha avuto come motore l'Unione Europea, che, con la Direttiva 388 del 1990 aveva impresso la svolta decisiva attraverso l'abolizione dei diritti esclusivi o specifici per le telecomunicazioni diverse dalla telefonia vocale, l'avvio del servizio radiomobile e la liberalizzazione dei servizi per le comunicazioni via satellite.

Si è così avviato il processo di adeguamento dell'ordinamento italiano alle direttive comunitarie. Nel 1993 cade il monopolio nel segmento della telefonia mobile con l'autorizzazione di un secondo gestore.

Con la legge del 31 luglio 1997 che viene istituita l'Autorità garante per le comunicazioni e con il DPR del 19 settembre 1997 che è stato definito il regolamento per l'attuazione delle direttive comunitarie.

Il processo di privatizzazione, come si è detto, era stato avviato a partire dalla direttiva del Presidente del Consiglio del 30 giugno 1993, ed esso comportò un preventivo riassetto, consistente: nell'unificazione delle società concessionarie in unico gestore; la trasparenza tra le attività gestite in concessione e quelle gestite in altri regimi; la netta separazione tra società esercenti servizi e società esercenti attività manifatturiere ed impiantistiche. Il processo di sostanziale privatizzazione si concluse nell'ottobre 1997.

Non può quindi non constatarsi la contemporaneità delle decisioni delle due operazioni: privatizzazione e definizione del quadro normativo e istituzionale per la liberalizzazione. Le complesse problematiche relative alla nuova regolamentazione ed i tempi necessari per l'entrata effettiva in funzione dell'Autorità garante hanno comportato ritardi per una piena operatività della liberalizzazione del settore. Ciò si è riflesso nelle difficoltà all'ingresso di nuovi competitori nei segmenti in cui il gestore della rete è venuto inevitabilmente a trovarsi in posizione di vantaggio.

Si è così potuto constatare che mentre nel campo della telefonia mobile si è registrato un effettivo aumento nel numero di concorrenti ed una tendenza all'abbassamento delle tariffe, si rilevano difficoltà nell'effettivo accesso di concorrenti alla rete fissa, con limitazione nello sviluppo dei servizi connessi.

Mentre quindi l'operazione di privatizzazione è stata pienamente condotta a termine, la liberalizzazione ha in questo settore svolto certamente una funzione incisiva, ma richiede, soprattutto in alcune aree, ulteriori avanzamenti.

D'altro canto, occorre anche affrontare il problema del monitoraggio di alcuni aspetti di essenziale interesse rappresentati dalle difficoltà nell'assicurare, nei nuovi assetti, un adeguato flusso di risorse in direzione di progetti di investimenti innovativi e nelle aree della ricerca e sviluppo.

In altri settori la privatizzazione dell'assetto azionario ha contribuito essa stessa all'avvio del processo di liberalizzazione.

Laddove, infatti, per ragioni legate alle caratteristiche infrastrutturali o di modalità di svolgimento del servizio, non è possibile un passaggio immediato da monopolio a concorrenza, la privatizzazione ha di fatto consentito l'ingresso ed una più diffusa partecipazione dei privati nel complesso delle attività privatizzate.

In tale ottica nel settore della gestione dei servizi aeroportuali, la privatizzazione di Aeroporti di Roma S.p.A. è stata assistita da atti normativi e regolamentari che dapprima hanno soppresso la riserva del servizio a favore dello Stato e sue articolazioni (cfr. legge 251/95) (*all. 2*) e poi limitata la presenza nel processo di privatizzazioni in argomento delle cd imprese pubbliche (cfr DPCM 25 febbraio 1999).

Analogamente la privatizzazione di Autostrade S.p.A. è stata improntata ed attuata con modalità tese ad evitare la costituzione di posizioni dominanti, attraverso una procedura che favorisse la realizzazione di un azionariato diffuso e la costituzione di un nucleo stabile di azionisti di riferimento (cfr. Delibera del Consiglio dei Ministri del 16 maggio 1997 e pareri Camera e Senato del 19 marzo 1997).

CAP. 2 – PERIODO 1.7.2001 – 30.11.2002: LIQUIDAZIONE IRI**2.1 - Operazioni di privatizzazione o connesse alle privatizzazioni**

E' continuata l'azione dell'IRI volta a perseguire l'obiettivo dello smobilizzo delle residue partecipazioni, nonché a monitorare e seguire attentamente le problematiche correlate con il rispetto degli adempimenti contrattuali relativi alle società privatizzate.

In merito alle singole partecipazioni di controllo si evidenzia quanto segue:

Fincantieri

Per quanto concerne lo smobilizzo della partecipazione detenuta in Fincantieri (83,2%) si è provveduto ad affidare a Mediobanca l'incarico di Valutatore, allo Studio Ughi Nunziante l'incarico di Consulente Legale, nonché alla Lehman Brothers l'incarico di Consulente Globale ai fini di un primo sondaggio di mercato volto a verificare l'interesse da parte di potenziali acquirenti.

Le risultanze scaturite da tale sondaggio sono state rappresentate al Ministero dell'Economia e delle Finanze unitamente al quadro degli accordi in essere con gli azionisti finanziari presenti nella compagine azionaria della Fincantieri con una quota del 16,8%², nonché ad altri elementi d'interesse utili ai fini delle determinazioni delle autorità di Governo in merito alle modalità di privatizzazione.

I patti parasociali, a suo tempo stipulati dall'IRI con detti azionisti finanziari, regolano i rapporti tra le parti e le rispettive facoltà anche con riferimento ad un eventuale avvio del processo di privatizzazione della Fincantieri. In proposito si evidenzia che gli Azionisti finanziari, essendo trascorso il termine del 31 dicembre 2002 senza che sia stato avviato il processo di privatizzazione della Fincantieri, hanno la facoltà a decorrere dal 1° gennaio 2003, di esercitare la *Put* sulle azioni di proprietà con l'obbligo al riacquisto da parte di Fintecna.

Tirrenia di Navigazione

Occorre preliminarmente ricordare la decisione assunta nel giugno 2001 dalla Commissione Europea – nell'ambito del procedimento in tema di aiuti di Stato avviato nei confronti del gruppo Tirrenia – che ha qualificato come aiuti di Stato compatibili le sovvenzioni corrisposte nel periodo 1990-2000 in favore della Tirrenia SpA.

² A seguito del recente esercizio della "put" da parte della Banca Carige - portatrice di n. 14.999.994 azioni Fincantieri, rappresentanti il 2,7% del capitale sociale - tale quota si è ridotta al 14,52%.

La stessa decisione ha salvaguardato, nel contempo, il sistema convenzionale in essere fino alla sua naturale scadenza - prevista per il 31 dicembre 2008 - statuendo, altresì, la compatibilità delle sovvenzioni relative al periodo 2001-2004, limitatamente all'assolvimento degli oneri di servizio pubblico ed in forza degli impegni assunti al riguardo dalle autorità italiane.

Le altre società del gruppo (Adriatica e società regionali Caremar, Saremar, Siremar e Toremar), per le quali la procedura comunitaria è ancora in corso, continuano a svolgere i servizi secondo gli assetti precedentemente ratificati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti essendo l'iter di approvazione dei piani quinquennali "congelato" in attesa delle decisioni della Commissione. Peraltro la citata decisione riguardante la Tirrenia può costituire un positivo elemento per una favorevole conclusione della vicenda, attesa nei prossimi mesi.

Ciò premesso, si rende opportuno evidenziare che l'iter per la privatizzazione della Tirrenia prescritto dal vigente quadro normativo comporterà, tra l'altro, l'esigenza di sottoporre il piano industriale che dovrà essere elaborato dalla Società alle Commissioni Parlamentari ex legge n. 662/96, nonché al CIPE.

Dovrà poi essere emanato il DPCM con cui verranno stabilite le modalità di privatizzazione del Gruppo, ai sensi del combinato disposto degli artt. 2, comma 2,1. n. 204/95 e 11. n. 474/94. Inoltre, l'impegnativo processo di privatizzazione della Tirrenia non può prescindere, secondo il Comitato di liquidazione dell'IRI, da una rapida e positiva definizione della procedura avviata in sede comunitaria e dalla definizione di un quadro convenzionale in grado di assicurare una più elevata flessibilità operativa alla società, nonché un miglioramento dei margini gestionali.

Nel contesto delineato e nell'ottica di disporre di un adeguato supporto nell'approfondimento delle diverse tematiche giuridiche connesse alla privatizzazione della Tirrenia, si è proceduto, intanto, alla nomina di un consulente legale per la privatizzazione.

Edindustria

La procedura di privatizzazione della società Edindustria - Centro per le Comuni-cazioni di Impresa S.p.A. è stata avviata dall'IRI, nel giugno 2002, con il supporto della KPMG Corporate Finance cui è stato affidato il ruolo di Advisor e Valutatore.

In proposito si ricorda che, con avviso pubblicato sulla stampa nazionale, l'IRI ha rivolto al mercato un invito a manifestare interesse all'acquisto delle n. 1.158.000 azioni ordinarie rappresentanti il 96,5% del capitale della società.

Più in particolare, è stata data notizia dell'avvio della procedura volta all'alienazione della partecipazione detenuta dall'IRI medesimo nell'Edindustria, costituita da n. 426.000 azioni ordinarie rappresentanti il 35,5% del capitale sociale della stessa.

E' stato altresì comunicato al mercato che altri azionisti di Edindustria (Fintecna, Fincantieri, Finmeccanica, Tirrenia, Alitalia, Autostrade, Telecom Italia) avevano conferito ad Iri mandato a vendere le azioni Edindustria di rispettiva pertinenza, complessivamente pari al 61% del capitale sociale.

Pertanto l'IRI si è riservata la facoltà di prendere in considerazione anche manifestazioni di interesse volte all'acquisto di azioni Edindustria per una quota inferiore al 96,5% del capitale sociale di Edindustria, purchè non al di sotto del limite del 35,5% del capitale stesso.

E' stata pertanto avviata la fase di "due diligence" presso la società che ha interessato diversi potenziali acquirenti; in tale fase, a seguito dell'incorporazione dell'IRI, la procedura di privatizzazione si è trasferita in capo a Fintecna la cui partecipazione nel capitale Edindustria, tenuto conto della quota ex IRI, si è accresciuta dal 35,5% al 49,2%.

Privatizzazioni: rapporti post contrattuali

Sempre nel periodo considerato, l'IRI ha prestato particolare attenzione alla gestione dei rapporti post-contrattuali in essere con gli acquirenti delle società privatizzate.

In tale ambito si ritiene di segnalare che è stata consentita - come contrattualmente stabilito e previa verifica del rispetto degli impegni contrattuali da parte degli acquirenti delle società privatizzate - la riduzione del valore dei contratti autonomi di garanzia rilasciati all'IRI dagli acquirenti del nucleo stabile del capitale sociale Autostrade, del 100% del capitale Cofiri, nonché della partecipazione di maggioranza nella società Aeroporti di Roma.

Inoltre si è provveduto ad esaminare la prima relazione annuale sull'attuazione del piano industriale di Aeroporti di Roma presentato dall'acquirente nell'ambito della procedura di privatizzazione al fine di verificarne la rispondenza in base a quanto stabilito nelle pattuizioni contrattuali.

In particolare, nel luglio 2002, l'IRI ha trasmesso la relazione in argomento al Perito (Booz Allen & Hamilton), incaricato congiuntamente dalle parti di esprimere le proprie valutazioni in merito all'avanzamento del suddetto Piano, nonché al rispetto degli impegni contrattualmente assunti da Parte Acquirente.

Il Perito, nell'esprimere un parere tecnico positivo, ha anche evidenziato, rispetto agli obiettivi previsti per l'esercizio 2001, alcuni scostamenti quantitativi peraltro prevalentemente giustificati da fattori al di fuori del ragionevole controllo di Aeroporti di Roma (eventi 11 settembre e correlati effetti negativi sulle attività di ADR, mancata autorizzazione ENAC che ha determinato slittamenti di alcuni investimenti programmati) e che pertanto non impattano sul positivo giudizio di fondo sopra espresso in quanto - sempre secondo il consulente - non alterano le linee strategiche del piano industriale presentato in sede di gara ed il rispetto del DPCM 25 febbraio 1999.

Si segnala, infine, che nel luglio 2002 la Cordata Leonardo - che aveva nel giugno 2000 acquistato dall'IRI il 51,166% del capitale AdR - ha comunicato alla medesima IRI l'avvenuta stipula di un contratto preliminare di compravendita volto a realizzare il trasferimento del pacchetto azionario (44,74%) acquisito tramite OPA in favore di Macquarie Airports Luxembourg S.A., società controllata dal fondo Macquarie Airports Group Limited.

Con la stessa comunicazione, i componenti la Cordata hanno informato di aver stipulato con il nuovo partner una convenzione parasociale avente ad oggetto taluni profili della gestione di AdR e del suo assetto azionario, nonché di aver sottoscritto tra gli stessi un nuovo patto parasociale in sostituzione del precedente, richiedendo, al riguardo, l'assenso di IRI, in considerazione del quadro convenzionale e normativo regolante la privatizzazione di AdR.

Previa adeguata informativa resa al Ministero dell'Economia e delle Finanze e rilascio da parte dello stesso del nulla osta alla modifica del contratto di privatizzazione - subordinato al rispetto di specifiche condizioni - Fintecna (quale successore di IRI) nel dicembre 2002 ha stipulato con le Parti interessate un Atto integrativo al contratto di privatizzazione, rilasciando il proprio assenso alla modifica dei Patti Parasociali; per contro la Cordata ha rinunciato alle garanzie convenzionali già rilasciate da IRI in forza del richiamato contratto di privatizzazione. Il trasferimento al fondo Macquarie Airports Luxembourg S.A. del suddetto pacchetto azionario (44,74%) è avvenuto in data 24 marzo 2003.