

ANDAMENTO DELLE PRINCIPALI
SOCIETA' PARTECIPATE

PAGINA BIANCA

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

Principali dati segnaletici

(€/migliaia)	2003	2002
Valore della produzione tipica	2	398
M.O.L.	(912)	(5.260)
Risultato netto	0	0
Capitale investito	(15.922)	(4.370)
Indebitamento netto	(41.710)	(30.158)
Organico (n.)	0	0

L'attività dell'esercizio 2003 riflette la fase ormai non più operativa e di pre-liquidazione della società che ha cessato, già dall'aprile 2002, le attività di bonifica dell'area dell'ex stabilimento siderurgico sito in Bagnoli ed ha trasferito tutti i dipendenti alla Bagnolifutura S.p.A. ⁽¹⁾.

Quanto agli sviluppi nell'anno delle principali questioni in essere, si segnala:

- Rapporti con il Ministero delle Attività Produttive

Nel dicembre scorso questo Ministero ha provveduto al versamento dei decimi trattenuti a garanzia per l'importo di €/migliaia 12.190, grazie al rilascio di una fidejussione da parte di primaria compagnia assicuratrice.

Il suddetto svincolo, tuttavia, non conclude definitivamente l'iter relativo ai lavori di bonifica svolti ed ai contributi statali incassati, poiché a tutt'oggi non è ancora definito con il Ministero lo stato finale dei lavori.

- Rapporti con il Comune di Napoli

Con lettera del 15.4.2002 il Sindaco di Napoli – facendo riferimento alla scrittura privata stipulata tra lo stesso e la società il 14.3.2002 – ha richiesto alla Bagnoli documentazione integrativa attestante l'entità dei finanziamenti effettivamente erogati dall'IRI.

Sono stati forniti i chiarimenti richiesti, anche attraverso una relazione redatta da un qualificato professionista dell'Università di Napoli.

La Bagnoli S.p.A., inoltre, ha incaricato due società di revisione – la Deloitte & Touche e la PricewaterhouseCoopers – di svolgere gli approfondimenti necessari per verificare: a) l'entità dei costi sostenuti e rendicontati, b) l'inerenza di detti

⁽¹⁾ Società partecipata dal Comune di Napoli (controllante), dalla Regione Campania e dalla Provincia di Napoli, appositamente costituita per subentrare alla Bagnoli nella proprietà dei suoli e nel completamento della bonifica.

costi alla bonifica dell'area e c) l'entità dei ricavi conseguiti. Il rapporto emesso attesta, in sintesi, che: i costi rendicontati sono stati effettivamente sostenuti e sono inerenti le attività di bonifica; i ricavi ottenuti dalle vendite dei rottami e degli impianti sono stati inferiori a quelli previsti nel Piano e, infine, che l'IRI ha finanziato l'attività di bonifica per un importo maggiore a quello dovuto in base alla Legge 582/96.

Il risultato d'esercizio è in pareggio, come l'esercizio precedente, tenendo conto dell'utilizzo del fondo rischi ed oneri a fronte dei costi sostenuti nell'anno.

Si rammenta infine che, a seguito dell'avvenuto conseguimento nell'oggetto sociale, è stata avviata la procedura liquidatoria della Società.

FINCANTIERI Cantieri Navali Italiani S.p.A. (92,3% Fintecna S.p.A.)

Principali dati segnaletici

(€/milioni)	2003	2002
Valore della produzione tipica	2.297	2.169
M.O.L.	164	149
Risultato netto	91	77
Capitale investito netto	441	374
Indebitamento netto	(126)	(102)
Organico (n.)	9.224	9.230

La Fincantieri, che opera nelle aree di business delle navi da crociera, del trasporto mercantile e delle navi militari, sia di superficie che sommergibili, rappresenta la più grande realtà industriale del settore cantieristico in Europa ed è leader mondiale nel settore crocieristico.

L'anno 2003 ha registrato una eccezionale crescita (+90%) rispetto al 2002 degli ordini mondiali di nuove costruzioni navali, che sono ammontati a 38,9 Mil. TSLC (20,4 Mil. TSLC nel 2002 e 19,9 Mil. TSLC nel 2001); la forte crescita è risultata concentrata nel segmento delle navi da trasporto standard, e in misura più contenuta in quello delle navi high-tech.

Permane nel settore la concorrenza agguerrita dei cantieri del Far East che fa perno su una vincente guerra dei prezzi favorita, negli ultimi 12 mesi, anche dal forte apprezzamento dell'euro nei confronti del dollaro (moneta di riferimento per le quotazioni delle navi sul mercato mondiale). La posizione della cantieristica europea continua comunque a rimanere dominante nel segmento di mercato delle navi da crociera (93% del carico di lavoro mondiale) e il Gruppo Fincantieri consolida la leadership in questo settore in cui detiene il 56% del portafoglio ordini mondiale.

Nel comparto delle costruzioni militari il mercato continua a presentare opportunità interessanti sia per i programmi di rinnovo e potenziamento della flotta della Marina Militare Italiana e di altri Corpi dello Stato, sia per le favorevoli previsioni di domanda in ambito internazionale.

L'attività commerciale di Fincantieri ha consentito, nel 2003, di acquisire ordini per €/milioni 616 (di cui circa il 66% costituiti da unità da trasporto); il carico di lavoro al 31.12.2003 ammonta a €/miliardi 4,2, corrispondente a circa due anni di produzione.

Sotto il profilo produttivo nel 2003 sono state consegnate 14 unità di cui 3 navi da crociera, 3 traghetti, 1 gasiera e 7 navi militari, compreso il refitting di un sommergibile.

Gli investimenti hanno subito una contrazione rispetto all'esercizio precedente in relazione al progressivo completamento dei programmi per il conseguimento di assetti impiantistici allineati alle più moderne tecnologie.

Sotto il profilo economico l'azienda presenta significativi miglioramenti correlati con la focalizzazione delle risorse aziendali su un portafoglio prodotti meglio difendibile e a più elevato margine, nonché con il progressivo manifestarsi dei benefici conseguenti all'entrata a regime delle azioni di ristrutturazione dei processi industriali già avviate nel passato e implementate nell'esercizio 2003.

Il costo complessivo del lavoro risulta in crescita (+6%) passando da €/milioni 339,9 a €/milioni 360,2; la variazione è in parte correlata all'aumento della forza media retribuita, nonostante il più contenuto organico a fine periodo, a causa di una diversa tempistica del turn-over tra esodi e nuove assunzioni. Ha altresì inciso la normale dinamica retributiva. A fronte del citato incremento del costo del lavoro la produzione fisica è aumentata di oltre il 4% (da 597 mila TSLC a 622 mila TSLC).

Gli incrementi di produttività ed efficienza realizzati hanno consentito una significativa crescita dell'utile netto passato da €/milioni 77 nel 2002 a €/milioni 91 nel 2003. Esso rappresenta il miglior risultato in assoluto fatto registrare dalla Società nella sua storia. Gli elementi decisivi per conseguire tali risultati hanno riguardato fondamentalmente il contenimento dei costi industriali diretti e indiretti realizzato, come detto, grazie ai piani di miglioramento introdotti, i cui effetti si quantificano sia attraverso il consolidamento dei margini industriali sia nel conseguimento di una ulteriore, positiva, generazione di risorse finanziarie.

Per il futuro le prospettive di redditività si configurano interessanti per gli azionisti in relazione alle concrete potenzialità di ulteriori miglioramenti.

L'organico a fine 2003 è stabile rispetto all'esercizio precedente (da 9.230 a 9.224 unità) con marginali riduzioni a causa degli esodi connessi con la Legge 257/1992 (normativa sull'amianto).



Per quanto riguarda, infine, il contenzioso in atto sull'ex fornitura irachena, prosegue avanti il Tribunale di Genova il giudizio inerente il riconoscimento alle aziende italiane dei danni conseguenti alla condotta irachena.

In ordine al procedimento arbitrale promosso presso la Camera di Commercio Internazionale di Parigi, dopo la nomina del terzo arbitro, nominato Presidente del Collegio arbitrale, la difesa irachena ha chiesto una sospensione del procedimento arbitrale in relazione alla nota evoluzione interna in Iraq.

**SOTEA S.p.A.
(100% Fintecna S.p.A.)**

Principali dati segnaletici

(€/migliaia)	2003	2002
Proventi diversi	1.060	0
M.O.L.	916	(145)
Risultato netto	(141)	(239)
Capitale investito	19.556	19.764
Indebitamento netto	15.509	15.576
Organico (n.)	—	—

La Società, proprietaria di un unico cespite situato nell'area di Casoria (CE), ha chiuso il bilancio con una perdita di €/migliaia 141 (perdita €/migliaia 239 nel 2002) da correlare ai costi correnti della gestione.

Si ricorda che la valorizzazione del cespite aziendale e la promozione della relativa iniziativa immobiliare era stata affidata – con mandato scadente il 24 aprile 2003 – alla Rinascente, nell'ambito del contratto preliminare di compravendita della Sotea, stipulato nell'aprile 1998 tra la Rinascente e Sistemi Urbani (ora Fintecna); il perfezionamento del contratto era sottoposto al verificarsi di alcune condizioni sospensive, tra cui il rilascio, in favore di Sotea, di concessione edilizia idonea all'edificazione di un centro commerciale.

Essendo scaduto, con esito negativo, il termine per il verificarsi delle condizioni sospensive, la Società ha riacquisito la piena titolarità dell'unico cespite di proprietà.

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

Principali dati segnaletici

(€/migliaia)	2003	2002
Valore della produzione tipica	10.863	5.940
M.O.L.	1.667	(3)
Risultato netto	(1.185)	(624)
Capitale investito	82.113	72.068
Indebitamento netto	(93.430)	(4.610)
Organico (n.)	50	36

L'esercizio in esame è stato caratterizzato dal concretizzarsi di alcuni presupposti essenziali ai fini della realizzazione dell'opera infrastrutturale di collegamento tra la Sicilia e il Continente.

Di seguito sono riportati, in ordine cronologico, gli eventi principali verificatisi nel corso del 2003:

- in data 14 gennaio il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato il Progetto preliminare relativo al Ponte sullo Stretto, corredato dallo studio di impatto ambientale e dagli elaborati per la localizzazione urbanistica; detta documentazione è stata successivamente inoltrata agli organismi competenti;
- in data 24 aprile è stato varato il D.Lgs. n. 114/03 che ha aggiornato la Legge n. 1158/71. Il Decreto ha confermato la Società Stretto di Messina quale Concessionaria per lo studio, la progettazione, la costruzione e la gestione dell'opera e quale organismo di diritto pubblico, sulla base della normativa comunitaria in materia di appalti pubblici di forniture, lavori e servizi;
- in data 28 aprile, l'Assemblea straordinaria degli Azionisti, in relazione allo stato di avanzamento delle attività e alle modalità stabilite dal Piano finanziario, ha approvato l'aumento del capitale sociale da €/milioni 76,6 a €/milioni 383,2 al fine di coprire i fabbisogni societari fino all'apertura dei cantieri, prevista per la fine del 2005. Al 31 dicembre 2003 tale aumento di capitale sociale è stato interamente sottoscritto ed è stato versato l'importo corrispondente ai tre decimi del valore nominale delle azioni.

L'Assemblea ha inoltre dato mandato al Consiglio di Amministrazione affinché, dopo che sia stato interamente liberato l'aumento di capitale predetto, deliberi

in una o più volte ed entro il termine di 5 anni, un ulteriore aumento di capitale sociale per un importo massimo €/milioni 2.200, in relazione al manifestarsi dei fabbisogni finanziari connessi con la realizzazione del Ponte;

- in data 1° agosto, il CIPE ha approvato il citato Progetto preliminare del Ponte sullo Stretto che prevede un costo tecnico pari ad €/milioni 4.684,3 (a prezzi 2002);
- in data 27 novembre 2003 è stato sottoscritto, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, l'Accordo di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, l'ANAS S.p.A., la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., le Regioni Calabria e Sicilia e la Stretto di Messina S.p.A.. Tale accordo, considerato condizione preliminare ed indispensabile per la stipula della Convenzione di Concessione tra il Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Concessionaria Stretto di Messina S.p.A., ha definito gli impegni tecnici, finanziari e temporali di tutti i soggetti coinvolti nella realizzazione e gestione dell'Opera;
- in data 30 dicembre, infine, è stata sottoscritta la Convenzione di concessione (durata 38 anni a partire dal 2004), con allegato Piano finanziario, tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Società Stretto di Messina che consentirà alla Società di avviare le gare per la scelta del General Contractor, al quale affidare la progettazione definitiva per la realizzazione dell'Opera.

L'attuale tempistica per la realizzazione dell'Opera prevede che i lavori di costruzione inizino entro dicembre 2005 e abbiano una durata complessiva di 72 mesi.

L'apertura al traffico è prevista per il 1° gennaio 2012.

La Società ha effettuato gli approfondimenti finalizzati al graduale perseguimento degli obiettivi organizzativi in linea con il programma delle attività previste, individuando, tra l'altro, le specifiche professionalità necessarie.

Nel corso del 2003 con l'assunzione di 14 risorse nelle aree funzionali Amministrazione e Finanza, Legale, Sistemi Informativi e Gestione della Qualità, l'organico ha raggiunto le 50 unità.

L'esercizio chiude con un risultato negativo di €/migliaia 1.185 (perdita di €/migliaia 624 nel 2002) dopo aver capitalizzato costi riferibili al progetto per €/migliaia 10.863. Al 31.12.2003 i costi capitalizzati a fronte del progetto ammontano a complessivi €/migliaia 91.246.

TIRRENIA DI NAVIGAZIONE S.p.A. (85% Fintecna S.p.A.)

Principali dati segnaletici

(€/milioni)	2003	2002
Valore della produzione tipica	299	294
M.O.L.	56	55
Risultato netto	8	12
Capitale investito	872	863
Indebitamento netto	629	627
Organico (n.)	1.468	1.555

La Tirrenia di Navigazione opera prevalentemente nei servizi di collegamento marittimo in regime di continuità territoriale tra il continente e le isole maggiori italiane, Sicilia e Sardegna, ed effettua trasporti di passeggeri, auto al seguito e merci. La Società a fine esercizio deteneva il controllo totalitario delle quattro società regionali (Saremar S.p.A., Siremar S.p.A., Caremar S.p.A. e Toremar S.p.A.), che svolgono attività di collegamento per le isole minori, e della Adriatica S.p.A. (per le rotte che toccano i porti dell'Adriatico). Per quanto riguarda quest'ultima è in corso di attuazione, nell'ambito di un riassetto organizzativo/funzionale del Gruppo, la fusione (per incorporazione) nella Capogruppo Tirrenia.

L'esercizio 2003 è stato caratterizzato dal perdurare di una situazione di bassa congiuntura economica che ha negativamente influito sulla domanda turistica e sui traffici marittimi.

In questo contesto le compagnie armatoriali concorrenti della Tirrenia hanno aumentato considerevolmente l'offerta complessiva (soprattutto nel periodo estivo), avvalendosi di politiche commerciali innovative e spesso aggressive, basate su speciali segmentazioni delle tariffe, variabili a seconda della contingente situazione di domanda, orientate ad aumentare la propria quota di mercato.

Tale facoltà è di fatto preclusa alla Tirrenia, la cui attività assume, come noto, caratteristiche peculiari svolgendosi nell'ambito di convenzioni con lo Stato e nel quadro di appositi piani quinquennali; ciò comporta l'obbligo di garantire servizi a tariffe predeterminate, lungo tutto l'arco dell'anno, allo scopo di assicurare il collegamento marittimo alle popolazioni residenti soprattutto nelle isole; per tali servizi sono previste sovvenzioni a copertura dei costi non fronteggiati da ricavi. Pur tutta-

via, la Tirrenia di Navigazione continua a mantenere una posizione di leadership nel mercato di riferimento grazie alla affidabilità dei collegamenti e all'elevato livello qualitativo dei servizi offerti.

Per quanto riguarda la consistenza complessiva della flotta, a fine esercizio il numero di navi, invariato rispetto all'anno precedente, è di 25 unità per effetto dell'inserimento in flotta della "Athara" – la cui costruzione è stata completata nel 2003 – in sostituzione dell'unità veloce "Guizzo" ceduta alla controllata Siremar. Sono, inoltre, da evidenziare i lavori effettuati sulle unità "Aurelia" e "Clodia" per la completa ristrutturazione e il riammodernamento delle aree alberghiere.

Sotto il profilo gestionale la Tirrenia di Navigazione ha registrato una leggera flessione nel trasportato dei passeggeri e delle auto al seguito e un aumento del traffico merci.

Il confronto tra i dati reddituali dell'esercizio 2003 e i risultati dell'esercizio precedente evidenzia la sostanziale stabilità del margine operativo lordo grazie alle azioni di contenimento costi adottate.

Sul bilancio 2003 ha peraltro influito il risultato negativo conseguito dalla controllata Adriatica connesso all'accantonamento effettuato a fronte di passività collegate all'esito della "procedura comunitaria" di infrazione avviata nel 1999 a carico delle società del Gruppo Tirrenia (a seguito di reclami presentati da alcuni armatori privati per presunti aiuti di Stato), che si era invece chiusa positivamente per la Tirrenia nel 2001. Nel mese di marzo 2004 è stato comunicato l'esito di detta "procedura comunitaria" che, nel confermare la compatibilità con i trattati dell'Unione Europea delle convenzioni tra lo Stato italiano e le suddette società del Gruppo Tirrenia, ha formulato alcuni rilievi riguardanti la regionale Caremar e l'Adriatica. Per la Caremar è stata stabilita l'abolizione del collegamento Napoli-Capri con aliscafo e un contingentamento dell'offerta che, comunque, si attesta su livelli tali da non comprometterne l'operatività. Per l'Adriatica, sono stati considerati incompatibili con le regole del Mercato Comune e, pertanto, da recuperare le sovvenzioni erogate dallo Stato alla società per assicurare il collegamento tra l'Italia e la Grecia nel periodo gennaio 1992-luglio 1994.

L'esercizio chiude con un utile netto di €/milioni 7,7 (€/milioni 12,4 nel 2002).

La struttura patrimoniale presenta nel complesso variazioni di modesta entità.

L'organico a fine 2003 presenta una flessione di 87 unità rispetto all'esercizio precedente, anche in nesso con la graduale applicazione di accordi sindacali finalizzati ad adeguare il personale di bordo all'effettivo numero di passeggeri, ad ottimizzare le risorse e contenere il costo del lavoro.

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

Principali dati segnaletici

(€/migliaia)	2003	2002
Valore della produzione tipica	3.532	4.721
M.O.L.	177	207
Risultato netto	(3.090)	(2.372)
Capitale investito	66.476	68.732
Indebitamento netto	48.565	54.161
Organico (n.)	16	19

La Veneta Infrastrutture S.p.A. svolge l'attività di Concessionaria nell'esercizio del tunnel di collegamento tra i Comuni di Schio e di Valdagno, curando la gestione e manutenzione delle opere realizzate: il Concedente è il "Consorzio per l'integrazione delle città di Schio e Valdagno".

A distanza di due anni circa dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura nel suo complesso, in concessione trentacinquennale, l'andamento del traffico (circa 1.040.000 passaggi) ha confermato nella sostanza quello del precedente esercizio. In particolare, continua ad essere estremamente limitato l'apporto dei veicoli merci il cui volume complessivo, ancorché in crescita significativa rispetto al 2002 (+33%), è pari a circa l'1,7% contro un 10% circa previsto nel Piano finanziario iniziale (1990).

Il negativo andamento del traffico è, in linea generale, attribuibile ai tempi di reazione nei confronti dell'uso dell'infrastruttura da parte del tessuto industriale del comprensorio, alle delocalizzazioni di unità produttive operate all'estero da importanti gruppi industriali del territorio ed anche ai tempi lunghi che si riscontrano nel processo di integrazione tra le città di Schio e Valdagno, tali da non poter determinare un'apprezzabile deviazione e generazione di traffico attraverso il traforo.

A tale situazione di criticità, che incide significativamente sul volume dei ricavi, si aggiunge l'incremento registrato nei costi di realizzazione dell'infrastruttura in relazione al protrarsi, da 4 a 10 anni, dei tempi di realizzazione delle opere e ai necessari adeguamenti funzionali delle stesse.

In tale contesto la Società, al fine di coinvolgere il Consorzio Concedente per il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario della concessione, ha più volte interessato anche formalmente il Consorzio e i Comuni di Schio e Valdagno

e, nel febbraio 2003, ha trasmesso al Concedente un aggiornamento del Piano finanziario che recepisce i dati del nuovo scenario di riferimento, tenendo conto della mutata situazione in termini di costo dell'opera, previsioni di traffico, costi e ricavi d'esercizio e che conferma le tendenze di criticità economico-finanziaria dell'infrastruttura in concessione.

Sono state altresì avviate diverse iniziative, anche con il coinvolgimento del Consorzio e dei Comuni, che lasciano intravedere elementi di positività in merito alle azioni necessarie per ricondurre la gestione dell'infrastruttura in concessione nei dovuti termini di correttezza economico-finanziaria.

I ricavi da pedaggio sono stati pari a €/migliaia 2.942 (€/migliaia 2.715 nel 2002); il valore della produzione tipica, pari a €/migliaia 3.532, include costi capitalizzati afferenti il completamento delle opere per €/migliaia 590.

Il risultato dell'esercizio è in perdita per €/migliaia 3.090 (perdita di €/migliaia 2.372 nel 2002).

Tale perdita, in presenza di una gestione operativa in sostanziale pareggio, è dovuta agli ammortamenti che riflettono i consistenti investimenti sostenuti ed ai correlati oneri finanziari; il peggioramento rispetto al precedente esercizio è riconducibile alla piena operatività dell'ammortamento finanziario sui beni che saranno gratuitamente devoluti al Concedente al termine del periodo di concessione.

ATI S.p.A. in liquidazione (100% Fintecna S.p.A.)

Principali dati segnaletici

(€/migliaia)	2003 ⁽²⁾	2002 ⁽²⁾
Risultato netto	(5.110)	(13.723)
Attivo netto da smobilizzare	58.369	65.186
Fondo rischi ed oneri	8.598	22.223
Capitale investito netto	49.771	42.963
Indebitamento netto	(4.286)	(16.204)
Organico (n.)	13	311

L'intera quota della partecipazione detenuta dall'ETI nell'ATI - Azienda Tabacchi Italiani in liquidazione è stata acquisita da Fintecna nel luglio 2003 nell'ambito del più ampio contesto della dismissione dell'ETI da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze. Fintecna, dotata di una specifica esperienza nella gestione dei processi liquidatori ed interessata allo sviluppo di tali attività, ha infatti ravvisato, nell'attuale fase avanzata del processo liquidatorio della Società, coerenza con i propri obiettivi e finalità.

L'ATI ha svolto nei primi mesi dell'esercizio un'attività di contenuto industriale – poi venuta meno con la cessione ad altro soggetto del relativo comparto, previamente conferito in una società all'uopo costituita e denominata ATI S.r.l. – e in seguito, si è sostanziata nella prosecuzione dell'attività liquidatoria avviata nel dicembre 2001.

L'attivo netto da smobilizzare è costituito essenzialmente dalle rimanenze di tabacco, da alcuni immobili – localizzati sia a Roma (uffici e pertinenze varie) che in altre località italiane (terreni ed opifici dismessi) – nonché da crediti, sia di natura commerciale che connessi all'attività di dismissione di partecipazioni operata in passato dalla Società.

ATI ha di recente provveduto al trasferimento della propria sede sociale e degli uffici, ora siti in un immobile dove sono presenti altre società del Gruppo Fintecna; nel gennaio 2004 l'Assemblea della Società ha, tra l'altro, modificato il periodo di riferimento dell'esercizio sociale, che era dal 1° ottobre di ciascun anno al 30 settembre dell'anno successivo, in linea con il Gruppo di provenienza, ripor-

⁽²⁾ I dati sono riferiti, per il 2002, al Bilancio chiuso al 30 settembre e, per il 2003, a quello chiuso al 31 dicembre (il risultato netto è relativo al periodo 1.10.02/31.12.03).

tandolo all'anno solare (dal 1° gennaio al 31 dicembre di ciascun anno).

Alla data del 31 dicembre 2003 l'organico era pari a 13 unità, di cui un dirigente. La significativa diminuzione rispetto al precedente esercizio è da mettere in relazione essenzialmente alla richiamata cessione del comparto industriale.

Il risultato d'esercizio è in perdita per €/migliaia 5.110 (€/migliaia 13.723 in quello chiuso al 30.9.2002).

FINMARE S.p.A. in liquidazione (99,98% Fintecna S.p.A.)

Principali dati segnaletici

(€/migliaia)	2003	2002
Risultato netto	3.819	4.653
Attivo netto da smobilizzare	48.317	66.035
Fondo rischi ed oneri	(14.633)	(20.096)
Capitale investito netto	33.684	45.927
Indebitamento netto	(31.543)	(15.481)
Organico (n.)	1	1

La Finmare S.p.A. è stata posta in liquidazione il 15 giugno 1999, ha un capitale sociale di €/migliaia 52.416 ed è priva di cespiti patrimoniali.

L'attività dei Liquidatori nel 2003 si è focalizzata soprattutto sulla gestione dei rapporti post contrattuali relativi alle cessioni di partecipazioni realizzate negli esercizi precedenti.

In particolare nell'agosto 2003 si è perfezionato l'accordo del dicembre 2002 con Balsam Estate B.V. e Lloyd Triestino che ha posto fine alle note controversie relative alla cessione della partecipazione⁽³⁾.

Inoltre i Liquidatori hanno invitato gli acquirenti delle società cedute ad aderire alle possibilità offerte dalla normativa sul condono fiscale (Legge 289 del 2002), facendosi carico dei relativi oneri per quanto di competenza. L'adesione al condono fiscale da parte di queste società ha consentito l'anticipata scadenza di alcune garanzie Finmare che erano state fornite in relazione ad oneri di natura tributaria, permettendo in questo modo la "liberazione" di specifici stanziamenti esistenti nei "fondi per oneri e rischi di liquidazione".

L'assorbimento a conto economico di tali stanziamenti e i proventi finanziari correlati soprattutto ai crediti fruttiferi hanno consentito di chiudere l'esercizio 2003 con un utile di €/migliaia 3.819 (€/migliaia 4.653 nel 2002).

Al 31 dicembre 2003 l'organico della Finmare era costituito da un solo dipendente che il 15 febbraio scorso ha risolto il rapporto di lavoro.

Merita segnalare, con riferimento al richiamato accordo, che nello scorso mese di marzo è stata concordata con Balsam Estate B.V. e Lloyd Triestino l'estinzione anticipata del residuo credito vantato dalla Finmare.

⁽³⁾ L'accordo prevedeva, tra l'altro, a fronte del dilazionamento in sette anni concesso al Lloyd Triestino per il pagamento alla Finmare di circa €/milioni 31, il rilascio (avvenuto, come detto, nell'agosto 2003) di apposite fidejussioni bancarie.