

Fintecna nel giugno 2004, nel rispetto di quanto disciplinato dalla suddetta normativa ha proceduto all'aggiornamento del Documento Programmatico sulla Sicurezza, già predisposto in ossequio della precedente normativa, che definisce forme e modalità atte a garantire il rispetto degli standard di sicurezza richiesti dalla normativa vigente.

- Per l'esercizio 2004 e per i successivi due, Fintecna ha esercitato l'opzione ai sensi dell'art. 119 del T.U.I.R. per l'applicazione della tassazione sui redditi su base consolidata. L'opzione è esercitata nella qualità di Controllante con le Controllate ATI in liquidazione, Servizi Tecnici in liquidazione e Veneta Infrastrutture.

Con dette società ha definito accordi ai fini della disciplina dei reciproci rapporti economici e finanziari che derivano dall'adozione del suddetto istituto, ciò tenuto conto del principio di non arrecare alcun maggior onere a dette società, rispetto alla situazione che per esse si determinerebbe in caso di mancata partecipazione al consolidato fiscale.

In ottemperanza a quanto previsto dall'art. 2428 punti 1, 3 e 4, del Codice Civile, si attesta che:

- non sono state avviate attività di ricerca e sviluppo;
- non sono possedute né azioni proprie, né azioni o quote della controllante – in quanto inesistenti – né in nome proprio né per il tramite di società controllate;
- nel corso dell'esercizio non sono state acquistate o alienate dalla Società né azioni proprie, né azioni o quote della entità controllante, in quanto inesistenti;
- la Società non ha sedi secondarie.

Andamento delle principali Società partecipate

- ▶ Fincantieri - Cantieri Navali Italiani S.p.A.
- ▶ Stretto di Messina S.p.A.
- ▶ Tirrenia di Navigazione S.p.A.
- ▶ Veneta Infrastrutture S.p.A.
- ▶ ATI S.p.A. in liquidazione
- ▶ Società Bagnoli S.p.A. in liquidazione
- ▶ Finmare S.p.A. in liquidazione
- ▶ Finsider S.p.A. in liquidazione
- ▶ Servizi Tecnici S.p.A. in liquidazione
- ▶ Altre partecipazioni

► **Fincantieri - Cantieri Navali Italiani S.p.A.**
(95,31% Fintecna S.p.A.)

Principali dati segnaletici

	(€/milioni)	
	2004	2003
Valore della produzione tipica	2.125	2.297
M.O.L.	169	164
Risultato netto	99	91
Capitale investito netto	371	441
Indebitamento netto	(295)	(126)
Organico (n.)	8.958	9.224

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 della costruzione crocieristica.

Il 2004 ha registrato un altro record per la cantieristica con una domanda mondiale di navi mercantili attestata su 43,9 milioni di Tslc contro i 39,8 del 2003 e i 20,4 del 2002.

Il nuovo picco è stato raggiunto grazie al mantenimento su livelli elevati della domanda di navi a tecnologia standard, alla forte crescita della richiesta del naviglio high tech e alla notevole ripresa della domanda di navi da crociera (da 432.000 Tslc del 2003 a 1.667.000 Tslc del 2004).

Permane, a livello mondiale, la leadership della Corea del Sud che si aggiudica il 37% degli ordini di nuove costruzioni; la cantieristica europea ha, tuttavia, accresciuto la propria quota di mercato, passando dal 7% al 12%, grazie al favorevole andamento della domanda di navi da crociera, di ferries e di ro pax, nonché di navi portacontainer di taglia media. Ha altresì contribuito la sostanziale saturazione della capacità produttiva dei concorrenti del Far East.

L'attività commerciale di Fincantieri, nonostante l'apprezzamento dell'euro rispetto al dollaro, ha consentito di acquisire ordini per 13 nuove unità, oltre ad importanti commesse di progettazione e *refitting*, per un valore complessivo dell'ordine di € milioni 3.100, portando il carico di lavoro, ancora da sviluppare, a circa €/milioni 5.100 (€ milioni 4.200 a fine 2003), ai quali si andranno ad aggiungere i contratti già definiti in questa prima parte del 2005, relativi a cinque unità (1 nave da crociera e 4 traghetti).

Gli investimenti in impianti consuntivati nell'anno, per un importo (€ milioni 48) pari a quello dell'esercizio del 2003, 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 l'azienda presenta significativi miglioramenti correlati con la focalizzazione delle risorse aziendali su un portafoglio prodotti meglio difendibile e su un mix produttivo a più elevato margine. Ha altresì significativamente influito il progressivo manifestarsi dei benefici conseguenti all'entrata a regime delle azioni di ristrutturazione dei processi industriali già avviate nel passato.

Le azioni di riposizionamento competitivo e gli incrementi di produttività e di efficienza realizzati hanno consentito una crescita dell'utile netto passato da € milioni 91 nel 2003 a € milioni 99,5 nel 2004, raggiungendo il 4,7% del valore della produzione.

Elementi decisivi per conseguire tali risultati sono stati 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.

L'organico aziendale a fine periodo registra una riduzione di 266 unità pari al 3%, rispetto all'anno precedente, come conseguenza degli esodi verificatisi sul finire dell'anno, solo parzialmente compensati, nel corso del 2004, dalle nuove assunzioni.

Per il futuro, Fincantieri intende valorizzare al meglio le proprie competenze dove già eccelle e si propone di acquisire ulteriori spazi nei mercati contigui del *refurbishment* delle navi da crociera, della costruzione di mega-yachts e dei *marine systems*. Questi nuovi spazi operativi, individuati attraverso un'accurata selezione delle opportunità emergenti, verranno sviluppati, ove conveniente, anche tramite alleanze strategiche.

► **Stretto di Messina S.p.A.**
(68,85% Fintecna S.p.A.)

Principali dati segnaletici

	(€/migliaia)	
	2004	2003
Valore della produzione tipica	17.646	10.863
M.O.L.	965	263
Risultato netto	234	(1.185)
Capitale investito	99.644	82.113
Indebitamento netto	(76.133)	(93.430)
Organico (n.)	73	50

Nel corso del 2004 sono proseguite le azioni volte a definire compiutamente il quadro normativo ed amministrativo ed, al contempo, ad ottenere ampia partecipazione alla gara per l'individuazione del General Contractor al quale affidare la progettazione definitiva e la realizzazione del Ponte.

Di seguito sono riportati, in ordine cronologico, i principali eventi che hanno caratterizzato l'esercizio 2004:

- il 16 gennaio è stata approvata con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, sentite le Regioni Sicilia e Calabria, la Convenzione (firmata il 30 dicembre 2003) tra il Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Società Concessionaria Stretto di Messina. Nella Convenzione vengono definite le caratteristiche dell'Opera, il programma di costruzione, le modalità di realizzazione e di collaudo, i criteri di determinazione e di adeguamento delle tariffe di pedaggio, le modalità di manutenzione ed infine i criteri a cui attenersi per il reperimento delle risorse finanziarie necessarie per la realizzazione dell'Opera, nonché le modalità di ammortamento e di riconsegna della stessa al termine della Concessione;
- nel febbraio il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la società Stretto di Messina hanno stipulato un Atto aggiuntivo alla nuova Convenzione (poi approvato il 15 marzo con Decreto Interministeriale) relativo alle modalità di approvazione dei futuri aggiornamenti del Piano finanziario;

- il 21 aprile il Parlamento Europeo ha incluso il Ponte sullo Stretto tra le opere di interesse prioritario dell'Unione, quale elemento fondamentale dell'asse ferroviario Berlino-Palermo. Tale deliberazione, caldeggiata sia dalla Commissione Europea che dal Consiglio dei Ministri europei dei trasporti, assume particolare rilievo, in quanto consente l'accesso sia ai contributi comunitari previsti per tali opere, sia ai finanziamenti agevolati della Banca Europea degli Investimenti, circostanze, ambedue, non previste nel Piano finanziario;
- nel mese di maggio la società e i sindacati di categoria più rappresentativi (Fillea Cgil, Filca Cisl e Feneal Uil) hanno firmato un Protocollo d'intesa, che sarà vincolante anche per il General Contractor, relativo alle regole ed alle procedure a cui far riferimento per quanto riguarda, in particolare, la sicurezza dei cantieri, la formazione professionale nonché il sistema di regole di relazioni industriali a livello nazionale e locale.

Con riguardo alla procedura di selezione del General Contractor, in data 15 aprile è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana il bando di gara (il 16 aprile sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea).

La Stretto di Messina, al fine di garantire la più ampia partecipazione alla gara e di assicurare, anche a livello internazionale, la massima informazione sul progetto dal punto di vista tecnico e finanziario, nonché sulle caratteristiche della procedura prevista nel bando di gara, ha effettuato una serie di presentazioni alla *business community* internazionale, di cui la prima, fatta a Parigi in febbraio diretta agli operatori finanziari, mentre le altre, fatte a New York, Tokyo e Londra, mirate al mondo delle imprese.

Nel mese di settembre sono pervenute le manifestazioni di interesse da parte di cinque raggruppamenti di imprese. Tre di questi sono stati ritenuti in possesso dei requisiti previsti nel bando ed hanno ricevuto dalla società la lettera di invito a presentare (entro il 20 aprile 2005) l'offerta tecnica ed economica, insieme allo schema di contratto di affidamento e ad un'ampia documentazione tecnica.

L'apertura dei primi cantieri (dopo l'approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo) è confermata a inizio 2006 in modo da pervenire all'entrata in esercizio del Ponte nel 2012.

La società ha posto in essere alcuni interventi di ordine organizzativo in linea con il programmato sviluppo delle attività, adeguando le strutture e assumendo le specifiche professionalità necessarie; nel corso del 2004 l'organico ha raggiunto le 73 unità.

L'esercizio chiude con un contenuto utile di €/migliaia 234 (perdita di €/migliaia 1.185 nel 2003) dopo aver capitalizzato per €/migliaia 17.646 costi riferibili al progetto che al 31.12.2004 ammontano a complessivi €/migliaia 108.892.

► **Tirrenia di Navigazione S.p.A.**
(100% Fintecna S.p.A.)

Principali dati segnaletici

	(€/milioni)		
	2004	2003	2003 (con Adriatica)
Valore della produzione tipica	391	299	409
M.O.L.	84	56	83
Risultato netto	10	8	8
Capitale investito	1.129	872	945
Indebitamento netto	876	629	702
Organico (n.)	2.230	1.468	2.382

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, Siremar, Caremar e Toremar), che svolgono attività di collegamento per le isole minori.

Nel corso del 2004 la Società ha incorporato la controllata Adriatica di Navigazione.

L'esercizio 2004 è stato caratterizzato dal perdurare di una situazione di bassa congiuntura economica che ha determinato una contrazione della domanda turistica e una flessione di traffico, principalmente nei collegamenti con la Sardegna.

Sulla Tirrenia ha altresì influito la circostanza che le compagnie armatoriali concorrenti della Tirrenia oltre ad aver aumentato considerevolmente l'offerta complessiva (soprattutto nel periodo estivo), hanno praticato politiche tariffarie molto aggressive, differenziate e talvolta variabili a seconda della contingente situazione di domanda.

La Tirrenia, operando in un sistema di prezzi amministrati, risente — per contro — dei vincoli connessi a tale regime ed eventuali modifiche tariffarie sono sottoposte ad un sistema autorizzatorio molto complesso, con lunghi tempi di istruttoria e di approvazione, che di fatto non permette una adeguata risposta alle dinamiche di mercato e, soprattutto, alle iniziative sui prezzi — anche improvvise — sviluppate dalla concorrenza.

Pur tuttavia, 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 è di 36 unità, di cui sedici traghetti misti, undici traghetti tutto merci, cinque unità veloci e quattro aliscafi.

Sotto il profilo operativo, tenendo conto dell'attività svolta nello stesso periodo dalla società incorporata Adriatica, la Tirrenia di Navigazione ha registrato una flessione – rispetto al 2003 – nel trasportato dei passeggeri e delle auto al seguito, mentre ha conseguito un incremento del traffico merci.

Il confronto tra i dati reddituali dell'esercizio 2004 e i risultati dell'esercizio precedente (incluso anche la società Adriatica) evidenzia un lieve miglioramento del margine operativo lordo, nonostante il minor traffico espletato, grazie alle azioni di contenimento costi adottate.

In proposito si aggiunge, peraltro, che la Società, al pari delle altre aziende del settore, ha beneficiato della Legge 326 del 2003, che estende alle società di cabotaggio la possibilità di iscriversi nel Registro Internazionale, usufruendo dei previsti benefici previdenziali e fiscali, le navi che effettuano tragitti superiori alle 100 miglia marine. Tale beneficio, tuttavia, non ha comportato per Tirrenia un miglioramento del margine operativo, in quanto assorbito da una corrispondente riduzione delle sovvenzioni in conto esercizio da parte dello Stato.

L'esercizio chiude con un utile netto di €/milioni 9,8 (€/milioni 7,7 nel 2003) sul quale ha significativamente influito il minor carico fiscale connesso all'estensione ai servizi di cabotaggio nazionale delle agevolazioni tributarie previste per le navi iscritte nel Registro Internazionale, di cui si è detto.

La struttura patrimoniale presenta un incremento del capitale investito connesso con il progressivo completamento del piano di investimenti, coperto per la maggior parte con l'indebitamento.

L'organico a fine 2004 presenta una flessione di 152 unità, a confronti omogenei, 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 a contenere il costo del lavoro.

► **Veneta Infrastrutture S.p.A.**
(100% Fintecna S.p.A.)

Principali dati segnaletici

	(€/migliaia)	
	2004	2003
Valore della produzione tipica	2.975	3.532
M.O.L.	434	177
Risultato netto	(2.707)	(3.090)
Capitale investito	64.361	66.476
Indebitamento netto	49.157	48.565
Organico (n.)	15	16

La Veneta Infrastrutture sta curando la gestione e manutenzione del tunnel di collegamento tra i Comuni di Schio e di Valdagno dopo averne completato le opere realizzative; il Concedente è il "Consorzio per l'integrazione delle città di Schio e Valdagno".

A distanza di tre anni circa dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura nel suo complesso, in concessione trentacinquennale, l'andamento del traffico nel trascorso esercizio (circa 1.040.000 passaggi) ha confermato nella sostanza quello dell'anno precedente. In particolare, continua ad essere estremamente limitato l'apporto dei veicoli merci il cui volume complessivo, ancorché in crescita significativa rispetto al 2003 (+14%), è pari a circa il 2% 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, ai tempi lunghi che si riscontrano nel processo di integrazione tra le città di Schio e Valdagno e tali da non poter determinare un'apprezzabile deviazione e generazione di traffico attraverso il traforo, nonché ad aspetti di carattere congiunturale.

A questa 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 ed ai necessari adeguamenti funzionali delle stesse.

In tale contesto la società, al fine di coinvolgere attivamente le Istituzioni concedenti nel per-

seguimento dell'equilibrio economico-finanziario della concessione, fin dal febbraio 2003 ha trasmesso ai Comuni interessati un aggiornamento del Piano finanziario, con il quale venivano confermate le tendenze di criticità economico-finanziaria dell'infrastruttura in concessione.

L'esame congiunto delle connesse problematiche, dopo una prima complessa fase nella quale il Consorzio Concedente ed i Comuni avevano confermato la già espressa indisponibilità a farsi carico delle prospettate criticità, ha portato ad un atteggiamento di maggiore attenzione alle difficoltà rappresentate dalla Concessionaria; sono quindi proseguiti i relativi approfondimenti – sia in sedi tecniche che nelle sedi istituzionali dei Comuni – e di recente, in particolare, è emersa un'apertura sull'ipotesi di devoluzione anticipata dell'infrastruttura a titolo oneroso, senza però assunzione diretta dei relativi oneri da parte dei Comuni, che ne denunciano l'insostenibilità finanziaria.

I Sindaci hanno, comunque, manifestato orientamenti fattivi per trovare una collocazione della problematica, in un quadro più ampio, consono al bacino d'utenza dell'infrastruttura ed al contesto socio-politico del territorio.

I ricavi da pedaggio sono stati €/migliaia 2.975 (€/migliaia 2.942 nel 2003) mentre il risultato dell'esercizio evidenzia una perdita di €/migliaia 2.707 (perdita di €/migliaia 3.090 nel 2003) che, con una gestione operativa in sostanziale pareggio, è da correlare agli ammortamenti ed agli oneri finanziari connessi agli elevati investimenti effettuati.

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

Principali dati segnaletici

	(€/migliaia)	
	2004	2003⁽¹⁾
Risultato netto	3.746	–
Attivo netto da smobilizzare	14.228	28.363
Fondo rischi ed oneri	7.136	8.598
Capitale investito netto	7.092	19.765
Indebitamento netto	(50.782)	(34.436)
Organico (n.)	8	13

L'esercizio chiuso al 31.12.2004 ha fatto registrare un decisivo sviluppo del processo di liquidazione, essendo stata pressoché interamente completata la dismissione del patrimonio aziendale, consistente nelle giacenze di tabacco in magazzino e negli immobili di proprietà.

Oltre alla quasi totalità del tabacco, ATI ha infatti anche ceduto sul mercato la quasi totalità dei cespiti, localizzati a Roma (l'ex sede uffici, appartamenti, locali commerciali) ed in altre località (soprattutto opifici dismessi).

L'attivo netto ancora da smobilizzare è costituito essenzialmente da crediti connessi all'attività di vendita di partecipazioni operata in passato dalla società, da crediti verso clienti, da crediti tributari nonché da un immobile ancora da dismettere.

Le rilevanti disponibilità finanziarie, che discendono dalle attività liquidatorie svolte negli anni, si sono ulteriormente incrementate nell'esercizio per il richiamato forte impulso dato alle residue dismissioni.

All'inizio dell'esercizio 2004 ATI ha provveduto al trasferimento della propria sede sociale e degli uffici, coerentemente all'avanzamento del processo liquidatorio, in un immobile dove sono presenti altre società del Gruppo Fintecna.

Il risultato d'esercizio è in utile per €/migliaia 3.746 (pareggio nell'esercizio chiuso al 31.12.2003), essenzialmente per le plusvalenze derivanti dalla richiamata vendita degli immobili.

Alla data del 31 dicembre 2004 l'organico era pari ad 8 unità, tra cui un dirigente, con una riduzione – rispetto al 31 dicembre 2003 – di 5 impiegati.

⁽¹⁾ Il risultato netto è riferito all'esercizio 1.10.2003 - 31.12.2003.

► **Società Bagnoli S.p.A. in liquidazione**
(100% Fintecna S.p.A.)

Principali dati segnaletici

	(€/migliaia)	
	2004	2003
Risultato netto	–	–
Attivo netto da smobilizzare	2.598	2.060
Fondo rischi ed oneri	(18.662)	(17.982)
Capitale investito netto	(16.064)	(15.922)
Indebitamento netto	(41.852)	(41.710)
Organico (n.)	–	–

La società è stata posta in liquidazione con l'Assemblea straordinaria del 15.4.2004 avendo cessato dal 2002 le attività di risanamento e bonifica dell'area dell'ex stabilimento siderurgico sito in Bagnoli, a seguito del subentro del Comune di Napoli attraverso la Bagnolifutura S.p.A..

Nell'esercizio il Comitato per il Coordinamento ed Alta Vigilanza ha provveduto alla redazione del "documento conclusivo delle opere e dei costi sostenuti" per l'attuazione dell'originario Piano CIPE quantificando il valore delle opere realizzate, l'importo dei costi sostenuti dal Gruppo IRI e i contributi erogati dallo Stato.

La società ha presentato ricorso al TAR della Campania avverso i rilievi effettuati dalla Commissione degli Esperti, in merito ad alcuni affidamenti ritenuti non conformi alle normative sui lavori pubblici.

Pende ancora presso il Ministero delle Attività Produttive il sollecito effettuato dalla società per il collaudo finale dei lavori.

Il risultato d'esercizio è in pareggio, come l'esercizio precedente; il fondo rischi ed oneri, che al 31.12.2004 ammonta a €/milioni 18,7, è ritenuto congruo dai Liquidatori per far fronte agli oneri della liquidazione e a quelli riferibili all'attività di bonifica.

► **Finmare S.p.A. in liquidazione**
(99,98% Fintecna S.p.A.)

Principali dati segnaletici

	(€/migliaia)	
	2004	2003
Risultato netto	9.348	3.819
Attivo netto da smobilizzare	17.281	48.317
Fondo rischi ed oneri	(5.032)	(14.633)
Capitale investito netto	12.249	33.684
Indebitamento netto	(62.326)	(31.543)
Organico (n.)	–	1

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

Nel corso del 2004 è proseguita l'attività di liquidazione della Società finalizzata a concludere la fase liquidatoria con accollo da parte di Fintecna delle residue partite.

In questo quadro sono stati finalizzati accordi sia con d'Amico S.p.A. (per la chiusura transattiva delle controversie relative alla cessione di Italia di Navigazione) sia con Premuda S.p.A. per la definizione di ogni pretesa relativa alla cessione di Almare di Navigazione.

Inoltre, è stata concordata con Balsam Estate B.V. e Lloyd Triestino l'estinzione anticipata del residuo credito vantato dalla Finmare.

Un accertamento fiscale relativo all'esercizio 1999 – notificato sul finire del 2004 e sul quale sono in corso i necessari approfondimenti da parte dei Liquidatori – ha determinato uno slittamento della conclusione del processo liquidatorio che si ritiene possa, comunque, realizzarsi nel corrente esercizio.

La liberazione di una quota parte degli accantonamenti esistenti e i proventi finanziari correlati ai crediti fruttiferi hanno consentito di chiudere l'esercizio 2004 con un utile di €/migliaia 9.348 (€/migliaia 3.819 nel 2003).

► **Finsider S.p.A. in liquidazione**
(99,82% Fintecna S.p.A.)

Principali dati segnaletici

	(€/migliaia)	
	2004	2003
Risultato netto	–	–
Attivo netto da smobilizzare	190.336	191.482
Fondo rischi ed oneri	(19.984)	(22.247)
Capitale investito netto	170.352	169.235
Indebitamento netto	170.352	169.235
Organico (n.)	–	–

Il procedimento liquidatorio di Finsider S.p.A. in liquidazione è entrato, ormai, in una fase conclusiva. Nel corso dell'esercizio 2004 l'attività della Finsider, è stata sostanzialmente incentrata nella definizione del limitato contenzioso e nella gestione dell'unico asset residuo rappresentato dalla partecipazione nella Cimi-Montubi, la cui missione consiste nella valorizzazione e realizzo del residuo patrimonio immobiliare di proprietà e per la quale si vanno definendo percorsi operativi nell'ambito degli orientamenti delineati nel Gruppo Fintecna per tale area di presenza.

Il Bilancio dell'esercizio 2004 chiude in pareggio e, pertanto, come già avviene dal 1990, resta invariato il deficit patrimoniale di €/milioni 810.

A fronte di tale deficit è stato a suo tempo effettuato da IRI un finanziamento infruttifero postergato e avente termine di rimborso al completamento della procedura di liquidazione, finanziamento nel quale è subentrata Fintecna con il contratto di acquisto dall'IRI della Finsider in liquidazione.

Al pareggio di bilancio concorre l'utilizzo per €/migliaia 2.263 del fondo rischi ed oneri di liquidazione che, al 31.12.2004 residua in €/migliaia 19.984 e che è ritenuto congruo dal Liquidatore per la copertura degli oneri complessivi della liquidazione.

Con riguardo all'attività della controllata Cimi-Montubi, l'esercizio 2004 è stato caratterizzato dalla prosecuzione dell'attività di valorizzazione del compendio immobiliare di Torino denominato comprensorio Vitali; tale attività ha interessato sia la controllata (51%)

Immobiliare Europea S.p.A., alla quale è stata trasferita nel corso del 2003 quella parte di area il cui sviluppo edilizio è strettamente connesso alle Olimpiadi Invernali del 2006, che le aree residue di proprietà.

Per quanto riguarda i restanti compendi immobiliari di Torino (150.000 mq), Taranto (540.000 mq) e Piombino (430.000 mq) sono state ulteriormente perseguite le azioni finalizzate a favorirne il futuro realizzo.

Il Bilancio 2004 chiude con una perdita di €/migliaia 355 (utile di €/migliaia 268 nell'esercizio precedente).

L'organico aziendale a fine esercizio è di 15 unità contro le 16 al 31 dicembre 2003.

► **Servizi Tecnici S.p.A. in liquidazione**
(100% Fintecna S.p.A.)

Principali dati segnaletici

	(€/migliaia)	
	2004	2003
Risultato netto	–	(7.416)
Attivo netto da smobilizzare	(26)	1.947
Fondo rischi ed oneri	(63.749)	(70.129)
Capitale investito netto	(63.775)	(68.182)
Indebitamento netto	(69.502)	(73.910)
Organico (n.)	81	95

Le attività della società – in liquidazione a far data dal 30 maggio 2003 – sono limitate essenzialmente alla gestione del residuo contenzioso e al collaudo tecnico-amministrativo dei programmi completati.

L'esercizio è stato caratterizzato dall'attività di consegna e collaudo di vari interventi sviluppati negli anni passati; in particolare sono stati consegnati importanti cespiti commissionati dall'INPDAP e dall'Università dell'Aquila, oltre a diverse caserme dei Carabinieri costruite per conto del Ministero delle Infrastrutture.

Nel corso dell'anno, inoltre, è stata chiusa la liquidazione della Società consortile a r.l. RCC Nord, di cui Servizi Tecnici deteneva il 44% delle quote e sono proseguite le attività liquidatorie dei Consorzi Con.so.mi, Med.in, Codelsa, Co.e.fin e Corfinium, che per gli ultimi due dovrebbero concludersi nel primo semestre del 2005.

Per quanto attiene il contenzioso, sono state risolte alcune importanti vertenze, tra cui quella con l'ATI Condotte, relativa ai lavori del 2° lotto del Palazzo di Giustizia di Torino, attraverso una transazione "tombale".

Con riguardo ai rapporti con l'Università di Roma, il lodo arbitrale emesso nel giugno 2003, che rigettava la "riconvenzionale" di €/milioni 30 a favore dell'Università, è passato in giudicato, azzerando i relativi rischi per Servizi Tecnici.

È proseguita, inoltre, nel corso del 2004, l'attività volta a definire le attività a stralcio relative