

TABELLA N. 18

**Stato di previsione della spesa del Ministero delle partecipazioni statali
per l'anno finanziario 1972**

ANNESSO N. 5

CONTO CONSUNTIVO

**ISTITUTO PER LA RICOSTRUZIONE INDUSTRIALE
(I. R. I.)**

ESERCIZIO FINANZIARIO 1970

Relazione del Consiglio di amministrazione sul bilancio per l'esercizio 1970

Nel rispetto delle norme statutarie, il Consiglio di amministrazione dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale ha provveduto alla formazione del bilancio dell'Ente per l'esercizio 1970 e, in esecuzione del dettato dell'art. 16 del decreto legislativo 12 febbraio 1948, n. 51, modificato con l'art. 5 della legge 21 luglio 1959, n. 556, e del primo capoverso dell'art. 2 della legge 22 dicembre 1956, n. 1589, istitutiva del Ministero delle partecipazioni statali, lo presenta all'on. Ministro per le partecipazioni statali.

*
* *

Durante l'esercizio, nel Consiglio di amministrazione dell'Istituto sono stati sostituiti al dott. Pasquale Melito, il prof. Luciano Cafagna, con comunicazione del 1° luglio 1970 del Ministero del bilancio e della programmazione economica; al dott. Salvatore Viaggio, il prof. Gastone Miconi, con lettera del 3 ottobre 1970 del Ministero del tesoro e decorrenza 26 settembre 1970; al dott. Cesare Pilia, il dott. Silvio Lauriti, con comunicazione del 15 gennaio 1971 del Ministero del lavoro e della previdenza sociale e decorrenza 28 dicembre 1970.

Al dott. Melito, al dott. Viaggio e al dott. Pilia, il Consiglio rinnova le più sentite grazie per la collaborazione cordiale ed efficiente prestata ai lavori del Consiglio di amministrazione.

*
* *

L'espansione economica nel 1970 è stata frenata, sul piano internazionale, dalla necessità di far fronte alle tensioni di tipo inflazionistico che hanno continuato a caratterizzare, in maggiore o minor grado, lo sviluppo dell'area industriale occidentale.

Negli Stati Uniti le misure restrittive adottate già nel 1969 e le tensioni sindacali culminate nello sciopero della *General Motors*, protrattosi per oltre due mesi, hanno causato per la prima volta dal 1958 una flessione del prodotto nazionale lordo (— 0,4%). La spinta verso l'alto sul livello dei prezzi si è ugualmente mantenuta notevole (+ 5,7% in media) mentre la disoccupazione ha raggiunto la punta massima degli ultimi nove anni. Verso la metà del 1970 il governo americano optava per una politica monetaria espansiva, determinando indirettamente un massiccio riflusso verso l'Europa di capitali a breve termine, tanto che la bilancia dei pagamenti degli Stati Uniti ha registrato nell'anno un disavanzo di 9,8 miliardi di dollari (contro un'eccedenza di 2,7 miliardi nel 1969).

Analoghi fenomeni di ristagno inflazionistico hanno continuato a contrassegnare, nel 1970, l'economia della Gran Bretagna. Se reddito nazionale e produzione industriale si sono mantenuti su livelli appena più elevati di quelli del 1969, i prezzi hanno dal canto loro segnato un incremento di oltre il 7%, mentre permangono preoccupazioni per quanto riguarda la disoccupazione e l'aumento dei salari, entrambi molto superiori alle previsioni.

Tensioni inflazionistiche non indifferenti hanno d'altra parte caratterizzato, nel 1970, lo sviluppo dell'economia giapponese, la cui produzione industriale, salita di oltre il 16%, ha registrato una certa stasi nell'ultima parte dell'anno.

Per quanto riguarda l'economia dei Paesi della CEE, l'incremento del prodotto lordo, pari in media al 6%, è risultato inferiore a quello del 1969 (7%) e comparabile a quello del 1968.

Dal lato della domanda si è accentuata la dinamica delle esportazioni verso i paesi terzi (+ 14%, contro l'11% del 1969), ma si è rallentata quella degli scambi intracomunitari (+ 20% contro il 28%); al tempo stesso è rimasta sostenuta la spinta dei consumi privati (7% come nel 1969) ma si è registrata una decelerazione degli investimenti (8% contro il 9,2%) legata, in particolare, alla debolezza del settore delle costruzioni.

Dal lato dell'offerta sono andate crescendo le tensioni causate dalle limitate disponibilità di fattori di produzione, in particolare di manodopera, il che concorre a spiegare come la produzione industriale sia cresciuta, in media, del 6,3% soltanto, con un saggio inferiore di oltre due quinti a quello del 1969.

In tale contesto, anche per il forte aumento dei salari unitari — pari, in media, al 14%, superando ogni precedente dall'entrata in vigore del Trattato di Roma — e per l'eccezionale espansione della liquidità internazionale, legata al disavanzo della bilancia dei pagamenti degli Stati Uniti, i prezzi interni e all'esportazione dei Paesi della CEE hanno subito rialzi sensibili, mentre hanno continuato a crescere (+ 17%) le importazioni da paesi terzi.

Di qui l'accentuarsi nel corso dell'anno delle misure restrittive, che hanno inciso soprattutto sulla domanda d'investimento dell'area CEE, con una conseguente prospettiva di ulteriore rallentamento dell'espansione del prodotto nazionale nel 1971 (4,5% secondo le previsioni, contro il 6% nel 1970). Per contro le misure di

rilancio adottate negli Stati Uniti mirano ad avviare una decisa ripresa congiunturale dell'economia americana nel 1971.

L'andamento dell'economia italiana nell'arco del 1970 registra un rallentamento del saggio di crescita del reddito nazionale in termini reali (5,1% contro il 5,9% del 1969), che è ricollegabile ad un complesso di fattori, fra i quali emerge la situazione di ristagno produttivo conseguente alle massicce astensioni dal lavoro della fine del 1969 e a quelle che hanno contrassegnato tutto il 1970.

Va rilevato che le ore perdute per scioperi connessi alle sole vertenze di lavoro hanno raggiunto nell'industria manifatturiera italiana i 76,2 milioni, costituendo un massimo superato soltanto in anni che — a differenza del 1970 — furono contrassegnati da rinnovi di numerosi e importanti contratti collettivi (come fu ad esempio il 1969); si aggiunga che le astensioni dal lavoro nel 1970, connesse per lo più a rivendicazioni integrative su scala aziendale, si sono svolte, specie nelle maggiori imprese, in forme e con modalità atte ad esaltarne gli effetti perturbatori dei cicli produttivi, il che è valso ad aggravare, anche per le inevitabili ripercussioni inter-settoriali, le difficoltà incontrate dalle aziende in una fase di riorganizzazione dei fattori produttivi, conseguente alle modificazioni dei tempi e ritmi di lavoro introdotte dai nuovi contratti.

Sta di fatto che la ripresa della produzione industriale, dopo il vuoto produttivo dell'autunno del 1969, è risultata nel 1970 assai contrastata; dopo un rapido recupero nel primo trimestre, che ha riportato l'indice su livelli superiori del 3,2% a quelli del precedente massimo del luglio 1969, è seguita una fase di sostanziale ristagno, in presenza di un insoddisfacente impiego della capacità produttiva.

Nell'insieme la produzione industriale è cresciuta, su base annua, di un 6,6%, dopo il modesto 3,8% del 1969. Come di consueto, si sono avute differenze settoriali anche marcate: a settori caratterizzati da flessioni o da stasi (tessili, fibre sintetiche, pelli e cuoio, legno) o da sviluppi contenuti (abbigliamento, carta, metallurgia, minerali non metalliferi) si è infatti contrapposto l'andamento più dinamico, pur se con oscillazioni, delle produzioni alimentari, chimiche e, soprattutto, di quelle meccaniche, di mezzi di trasporto e della gomma (che erano state peraltro caratterizzate, nel 1968 e 1969, da un relativo ristagno).

Quanto al settore delle costruzioni, esso è stato interessato da una evoluzione progressivamente più contenuta del comparto delle costruzioni residenziali, che ha visto ridursi considerevolmente le nuove iniziative per l'esaurirsi degli anomali impulsi forniti dalla legge « ponte » del 1967.

Detti andamenti si inseriscono nel quadro di una espansione generalmente sostenuta della domanda interna: in particolare i consumi privati hanno segnato un incremento dell'8%, che rappresenta un massimo superato solo nel 1963 (+8,9%), all'apice del « miracolo economico ». A tale evoluzione hanno soprattutto concorso i miglioramenti salariali derivanti dai rinnovi contrattuali del 1969 e l'aumento della occupazione extragricola, specie nell'industria manifatturiera e nel settore dei servizi. Significativo è il fatto che, nonostante le perdite di ore lavorative che hanno caratterizzato l'anno, l'incremento dei redditi da lavoro dipendente sia risultato del 16,6%, nettamente superiore a quello del reddito nazionale (11,7% in termini monetari) per cui la relativa incidenza di tali redditi è salita dal 56,5% nel 1969 al 59% nel 1970.

Meno sostenuto rispetto al 1969 è stato l'incremento degli investimenti (8,5% contro l'11%) risultando in forte aumento la formazione di scorte ma in sensibile decelerazione gli investimenti fissi, aumentati soltanto del 3,8% (contro l'8% nel 1969).

Quest'ultimo dato riflette andamenti assai diversi da settore a settore: al notevole sviluppo degli investimenti nell'industria (+12,8%), nei trasporti e comunicazioni (+ 9,8%) e nelle opere pubbliche (+ 9,5% contro - 7% nel 1969) ha infatti corrisposto una flessione per il secondo anno consecutivo degli investimenti nel settore agricolo (- 2,3%) e soprattutto l'andamento negativo, per le ragioni già ricordate, del fondamentale comparto delle abitazioni (- 6,1%).

La ricordata dinamica espansiva della domanda interna e nel contempo le remore che hanno frenato l'attività produttiva si sono tradotte in un cospicuo peggioramento della bilancia merci, il cui disavanzo - pari a 213 miliardi, valutando entrambe le correnti dello scambio su base fob - si contrappone al saldo attivo di 339 miliardi del 1969: le importazioni sono infatti cresciute nel 1970 del 21,1% (22,3% nel 1969) con particolare incidenza dei beni di investimento, dei materiali siderurgici, dei prodotti alimentari e delle fonti energetiche; le esportazioni, a loro volta, nonostante il non trascurabile aumento dei valori medi unitari (+4,9%), hanno segnato una crescita del 12,6%, inferiore a quella del 1969 (+ 15,2%).

Al saldo negativo della bilancia merci si è d'altra parte accompagnato - soprattutto per l'accresciuto deficit dei noli e il minor apporto netto del turismo - una riduzione da 886 a 601 miliardi, nel saldo attivo della bilancia dei servizi. In termini di movimento valutario il saldo corrente complessivo si è riportato in deficit di 107 miliardi di lire, a fronte di un avanzo di 1.010 miliardi nel 1969. Tuttavia sulla bilancia valutaria ha fortemente inciso l'inversione nel movimento dei capitali (da - 1.879,5 miliardi di lire nel 1969 a + 329 miliardi nel 1970) grazie alle politiche adottate dalle autorità monetarie e alla conclusione, in una situazione ancora di prevalente stasi del mercato finanziario interno, di importanti prestiti all'estero da parte di enti pubblici e di imprese, anche del gruppo IRI. Il 1970 si è conseguentemente chiuso con un saldo valutario globale in attivo per 222 miliardi di lire, contro un passivo di 870 miliardi nel 1969.

Per quanto riguarda i prezzi, quelli all'ingrosso sul mercato interno hanno segnato, in media, un incremento sul 1969 del 7,3%, all'incirca doppio di quello del 1969 (+3,9%) e uno dei più elevati degli ultimi due decenni. La dinamica è stata particolarmente accentuata per i beni destinati alla formazione di capitali fissi (+ 11,1% contro il 6,6% del 1969). Nel corso dell'anno, tuttavia, il rialzo dei prezzi ha teso ad attenuarsi o addirittura ha denunciato qualche cedimento, ad esempio per i prodotti siderurgici, i metalli non ferrosi e i materiali da costruzione. I prezzi delle materie prime di importazione, che nel corso del 1969 avevano sensibilmente contribuito alla spinta verso l'alto dei prezzi interni, si sono accresciuti in media del 3% (+ 7,9% nel 1969) con punte del 7,4% per i metalli (+ 29,6% nel 1969) e del 4,6% per i minerali metallici (+ 1% nel 1969); si aggiunga che se per talune materie prime importate la tendenza al rincaro ha segnato un rallentamento, per i combustibili liquidi si è andata invece accentuando, coll'aumento dei noli, a seguito della crisi libica e della chiusura dell'oleodotto transarabico. Infine, l'andamento dei prezzi al consumo, oltre a registrare un aumento medio del 5% (+ 2,7% nel 1969), ha mantenuto una dinamica ascensionale anche nella seconda metà dell'anno, il che ha tra l'altro fatto salire di otto punti la scala mobile delle retribuzioni.

Agli inizi del 1971 il problema di maggiore rilievo per l'economia italiana è ancora rappresentato dalla urgenza di una sostenuta ripresa dell'attività produttiva; gli indici della produzione industriale dei primi mesi dell'anno in corso non sono invero confortanti, per cui anche un obiettivo di sviluppo produttivo annuo limitato a un 4%-5% (inferiore quindi a quello del 1970) implica ormai una vera

impennata della linea di tendenza della produzione industriale nella restante parte dell'anno.

Ad accentuare l'esigenza di un vigoroso rilancio produttivo concorrono le previsioni sulla evoluzione congiunturale internazionale; infatti la ripresa preannunciata dell'economia statunitense non sembra destinata a concretarsi a breve scadenza, mentre si prospetta un rallentamento dell'espansione economica nell'area CEE, che non mancherebbe di ripercuotersi negativamente sulla domanda estera globale, pur in presenza dei vantaggi derivanti agli esportatori italiani dalle recenti rivalutazioni di alcune importanti monete europee.

*
* *

Il programma di investimenti del gruppo, di cui si è fornita un'ampia sintesi nella precedente relazione annuale — dopo la presentazione del programma stesso al Governo alla fine di aprile — ha visto protrarsi per circostanze varie sino alla fine dello scorso novembre l'iter che ha portato alla sua approvazione da parte del CIPE. È da rilevare che un approfondito esame in sede governativa era indubbiamente giustificato, non solo dall'entità eccezionale degli investimenti comportati dal programma, ma anche dalla rilevanza delle strategie di sviluppo settoriale e territoriale di cui il programma è espressione e che contribuiscono a farne un capitolo qualificante del nuovo piano economico nazionale in corso di elaborazione.

Il 1970 si chiudeva, senza che, peraltro, potessero essere definiti dal Governo altri essenziali presupposti della messa in esecuzione del programma del gruppo, in particolare per quanto riguarda i nuovi progetti di maggior rilievo, per la quasi totalità interessanti il Mezzogiorno. Ci si riferisce, anzitutto, alla decisione circa l'aumento del fondo di dotazione dell'Istituto, aumento richiesto per assicurare la continuità di un meccanismo di finanziamento che può poggiare prevalentemente sul ricorso al mercato di capitali solo se non viene compromesso il delicato equilibrio tra mezzi propri e mezzi di terzi investiti nel gruppo; ci si riferisce, inoltre, alla operatività del regime di incentivi e di finanziamenti a favore del Mezzogiorno, condizione di vitale importanza per un programma che riserva alle regioni meridionali circa i tre quinti degli investimenti localizzabili.

Si rileva che, alla data della presente relazione, il disegno di legge per l'aumento del fondo di dotazione, dopo aver ricevuto il parere favorevole del CIPE e l'approvazione del Consiglio dei ministri (seduta del 31 marzo) è in attesa dell'esame del Parlamento; altrettanto vale per il disegno di legge che dispone il rifinanziamento della *Cassa per il Mezzogiorno*, modificando al tempo stesso in vari punti il sistema delle agevolazioni in vigore.

In questo contesto avrebbe dovuto provvedersi, secondo la prassi normale, all'annuale aggiornamento dei programmi di investimento del gruppo, che vengono di regola riveduti e approvati in sede IRI a partire dal mese di novembre. È apparso tuttavia impossibile attenersi quest'anno a tale calendario, almeno per alcune delle maggiori aziende; pertanto anche il programma complessivo del gruppo sarà disponibile nella sua veste aggiornata non prima, prevedibilmente, della metà dell'anno in corso, con un ritardo di cinque-sei mesi sulla data consueta.

In realtà l'impegno, già di per sé grave, richiesto dall'aggiornamento di un programma di entità senza precedenti, è stato accentuato dai motivi di incertezza che hanno

dominato il 1970, modificando talora sensibilmente la prospettiva economica e finanziaria, con riferimento alla quale i programmi aziendali erano stati impostati nella seconda metà del 1969. Questi erano stati infatti definiti alla vigilia del rinnovo di contratti nazionali di lavoro che hanno interessato direttamente i principali settori manifatturieri del gruppo; a trattative concluse il costo dei nuovi contratti si configurava di entità tale da non poter essere certamente prefigurata nell'impostazione iniziale della convalida economica dei programmi. A ciò ha fatto seguito, nel corso del 1970, la contrattazione integrativa, che nelle maggiori aziende si è svolta per mesi con una serie quasi ininterrotta di agitazioni e si è conclusa sul finire del 1970 con ulteriori gravosi oneri economici. Basterà rilevare che nei principali settori manifatturieri del gruppo l'incremento del costo del lavoro sul 1969 raggiungerà, già nel 1971, la misura del 40%, avvicinandosi sensibilmente all'incremento che all'inizio del 1970 era stato previsto per la fine del 1972 (45%).

Al drastico mutamento del livello dei costi si è aggiunto lo scompaginamento dell'attività aziendale comportato dagli scioperi: anche se spesso localizzati, questi hanno determinato ripercussioni a catena nei cicli produttivi delle aziende coinvolte, nonché in quelle ad esse collegate da rapporti di fornitura, con perdite di produzione sensibili e continui slittamenti dei programmi iniziali. Va inoltre osservato che le rivendicazioni prospettate a livello aziendale hanno teso a rimettere continuamente in discussione istituti definiti dalle parti nel quadro dei contratti nazionali, rendendo tra l'altro particolarmente difficile formulare previsioni sull'utilizzo del personale e degli impianti.

In tale situazione l'aggiornamento dei programmi del gruppo, che quest'anno includeva la progettazione esecutiva di nuovi impianti di eccezionale impegno, non poteva obiettivamente non subire un rinvio, nella speranza anche di vedere superati quei fattori di confusione e di incertezza che rendono veramente ardua la riformulazione di alcuni dei programmi di maggior rilievo, ancorandoli a un'attendibile convalida economica che deve rimanere per le aziende, come per l'IRI, una condizione imprescindibile di ogni decisione di investimento.

La messa a punto dei programmi aggiornati è quindi tuttora in corso e sta comportando un'attenta verifica soprattutto delle valutazioni relative ai costi di nuovi impianti e ai fabbisogni di personale.

Per quanto riguarda l'entità delle revisioni in aumento degli investimenti, da imputare al rialzo dei prezzi rispetto ai livelli di fine 1969 (cui faceva riferimento il programma iniziale), è possibile anticipare i risultati delle analisi effettuate per i progetti più importanti del settore siderurgico e per i settori delle telecomunicazioni e delle autostrade: le valutazioni aggiornate mettono in luce un aumento dei prezzi degli impianti dell'ordine di grandezza di un 30% per la siderurgia (in particolare per l'ampliamento del centro di Taranto), di un 17% per le telecomunicazioni e di un 16% per le autostrade. Va aggiunto, per il programma delle telecomunicazioni, che l'estensione al 1975 del precedente programma 1970-74 configura per tale anno un complesso di opere comportanti un investimento, a prezzi aggiornati, di almeno 485 miliardi.

Per effetto delle sole variazioni sopra considerate l'investimento richiesto dal programma del gruppo per il quinquennio 1971-75 può valutarsi oggi in almeno 6.000 miliardi, con un aumento del 20% sul precedente programma. In sintesi, i programmi attuali comportano, per la prima metà degli anni settanta, un investimento annuo dell'ordine di 1.200 miliardi, di cui circa 700 nel Mezzogiorno; per il 1971, che coincide con l'avvio dei nuovi progetti approvati dal CIPE e con il completa-

mento di buona parte degli investimenti del grande progetto *Alfasud*, si prospetta un importo di oltre 1.300 miliardi, di cui 730 nel Mezzogiorno.

È appena necessario ricordare che restano impregiudicate le variazioni che potranno conseguire dalle revisioni non ancora completate alla data della presente relazione, ivi incluse le decisioni che gli indirizzi del Governo e gli sviluppi del mercato potranno ulteriormente rendere necessarie.

Anche per le previsioni di occupazione — che inizialmente riflettevano solo in parte le conseguenze sia dell'entrata in vigore dei nuovi contratti di lavoro (comportanti riduzioni progressive di orario, nonché limitazioni nell'utilizzazione della mano d'opera oltre l'orario normale), sia della tendenza all'aumento dell'assenteismo operaio — l'aggiornamento non è stato ancora completato; si possono tuttavia citare i risultati delle nuove valutazioni: a) dell'*Italsider*, che per il 1971-75 prevede un fabbisogno di personale di 8 mila addetti superiore a quello inizialmente indicato, b) dell'*Alfa Romeo*, il cui programma aggiornato comporta un fabbisogno di 3 mila addetti in più rispetto alle previsioni dello scorso anno e c) del settore telefonico, per il quale si ha un analogo incremento sulle previsioni iniziali di circa 10 mila unità. A parte le considerazioni di cui sopra, la revisione in corso dei programmi del gruppo presenta in alcuni settori problemi non ancora risolti e, in taluni casi, prospettive nuove di tale portata da modificare lo stesso quadro della programmazione.

Nel caso della siderurgia, dopo l'approvazione del grande piano di sviluppo di cui si è dato notizia nella precedente relazione, il CIPE ha precisato, nel marzo scorso, l'ubicazione che esso ritiene preferibile per il quinto centro siderurgico *Italsider* in programma per la Calabria. Come noto, il CIPE ha indicato a tal fine la zona di Gioia Tauro, disponendo al tempo stesso la costituzione, nell'ambito del Ministero dei lavori pubblici, di un'apposita commissione incaricata di accertare la realizzabilità, nella zona prescelta, del porto industriale e delle altre infrastrutture occorrenti, il costo di tali opere e, infine, i tempi necessari per il loro apprestamento.

Mentre per il nuovo grande impianto meridionale si resta in attesa dei risultati dell'indagine di cui sopra, per il progettato ampliamento del centro di Taranto sino a 10,5 milioni di t è necessaria la tempestiva realizzazione, da parte dello Stato e degli altri enti pubblici competenti, delle opere infrastrutturali (ampliamento del porto, nuovi raccordi stradali e ferroviari, approvvigionamento idrico ed elettrico). Una rapida soluzione di tale problema è di decisiva importanza anche al fine di evitare che la costante tendenza all'aumento dei costi degli impianti si traduca in un onere insostenibile per le aziende, data la lunghezza dei tempi tecnici di esecuzione degli investimenti in programma.

Nell'ambito della meccanica, l'ultimazione dello stabilimento *Alfasud* e la sua entrata in marcia possono essere confermate — salvo ritardi causati da nuove agitazioni presso le imprese appaltatrici dei lavori o fornitrici degli impianti — per la fine dell'esercizio in corso. Il programma del comparto termomeccanico e nucleare, cui il gruppo partecipa con capacità di realizzazione di grandi centrali complete, è tuttora condizionato dalle attese decisioni del Governo per quanto riguarda sia le competenze rispettive ed i rapporti operativi tra enti di ricerca (CNEN in particolare), industria ed ENEL, sia l'entità del contributo finanziario pubblico, sia infine la promozione di specifiche iniziative di importanza strategica ai fini del progresso delle capacità tecniche e industriali nell'ambito del settore.

Anche nel ramo, strettamente collegato al precedente, dell'elettromeccanica, la capogruppo *Finmeccanica* ha potuto avviare, con l'acquisizione del controllo del-

l'ASGEN, un'opera di razionalizzazione e specializzazione degli stabilimenti che costituisce la premessa di quella più vasta ristrutturazione del settore elettromeccanico nazionale, che chiaramente si impone nell'attuale contesto europeo: le linee inizialmente definite per il riassetto delle attività di questo ramo devono tuttavia essere nuovamente vagliate per tener conto del recente inserimento nel gruppo, che l'IRI per esigenze sociali è stato chiamato a tutelare, dello stabilimento di Arzignano (Vicenza) della fallita *Pellizzari*.

Analogamente, l'assetto che con notevole impegno di uomini e grave onere finanziario era stato prefigurato per il settore cantieristico è stato parzialmente rimesso in causa, nel 1970, dopo l'affidamento all'IRI del risanamento delle attività facenti capo ai *Cantieri Navali del Tirreno e Riuniti*. La definizione del nuovo programma in questo settore è strettamente legata anche agli indirizzi cui il Governo si atterrà nella sua politica di promozione dell'industria cantieristica.

In merito al riassetto dei servizi marittimi di « preminente interesse nazionale », è da rilevare che si è tuttora in attesa delle decisioni governative, in vista delle quali l'Istituto ha presentato al Governo, nell'agosto del 1970, alcune proposte. A rendere indilazionabile l'avvio concreto di un riassetto sta il fatto che il vigente meccanismo convenzionale si rivela gravemente insufficiente: permanendo infatti l'attuale struttura dei servizi, l'ormai tendenziale ristagno degli introiti a fronte del costante aumento dei costi di esercizio (in parte non revisionabili) apre alle compagnie una prospettiva di cronici disavanzi di esercizio; ciò, oltre e nonostante il continuo aggravarsi dell'onere per il Tesoro, che per il 1971 si prevede supererà i 93 miliardi di lire, contro i 77 miliardi del 1970.

In proposito corre altresì l'obbligo di ribadire l'esigenza di una sollecita normalizzazione dell'attuale credito verso lo Stato del gruppo *Finmare* per sovvenzioni arretrate; l'entità di tale credito, pur dopo i rimborsi parziali dell'ultimo triennio, comporta il pagamento di cospicui interessi passivi che rappresentano un onere improprio per i conti economici sia delle compagnie che dell'IRI.

Per quanto riguarda il settore dei trasporti aerei è da sottolineare che le prospettive di sviluppo dell'*Alitalia*, in una fase di rallentata espansione del traffico mondiale, sono sempre più condizionate a un tempestivo adeguamento del sistema aeroportuale nazionale; in particolare le carenze dell'aeroporto di Fiumicino continuano a ripercuotersi pesantemente sull'efficienza operativa e sulla capacità di acquisizione di traffico della compagnia, mentre non appare vicina la realizzazione del necessario ampliamento delle attrezzature dell'aeroporto stesso.

Resta infine da rilevare che la realizzazione del programma autostradale del gruppo presenta notevoli incertezze in ordine alle prospettive economiche della gestione delle opere da realizzare. L'aggiornamento dei costi, effettuato nei primi mesi del corrente esercizio, ha portato ad accertare sensibili maggiorazioni, sia per la manodopera, i materiali e i macchinari, sia per i terreni lungo i tracciati autostradali, sia infine per i nuovi finanziamenti; d'altra parte, ad aumentare l'importo degli investimenti da realizzare hanno concorso le rettifiche apportate in sede di progettazione esecutiva delle opere incluse nel programma aggiuntivo del 1968 e gli ammodernamenti ed ampliamenti delle autostrade in esercizio, che si sono resi indispensabili in alcuni tratti per far fronte all'intenso sviluppo del traffico. Il risultante aumento complessivo del costo del programma autostradale si valuta oggi in 230 miliardi, pari a quasi un quarto rispetto alle previsioni di fine 1969. È quanto meno dubbio che un tale aumento possa essere assorbito da un'espansione degli introiti da pedaggio superiore a quella attualmente prevista; ma va aggiunta la preoccupa-

zione di un ulteriore incremento sia dei costi di costruzione che del costo dei finanziamenti, in quest'ultimo caso per effetto della prevista abolizione, nel contesto dell'imminente riforma tributaria, del vigente regime fiscale, di cui beneficiano le obbligazioni emesse dalle società concessionarie di autostrade. In base alle valutazioni effettuate, il maggior onere finanziario derivante alla società *Autostrade* dalla riforma citata — che farebbe salire il costo medio del finanziamento del piano autostradale dal 7,9% al 9,7% — raggiungerebbe i 300 miliardi di lire.

* * *

Nel corso del 1970 la *Finsider* ha rilevato dalla *Finmeccanica* il controllo della società *Santeustacchio*, produttrice di macchinario; l'operazione risponde a un criterio di razionale sviluppo verticale del gruppo *Finsider*, in vista anche dell'ingente fabbisogno di impianti comportato dal piano siderurgico IRI. A tale operazione dovrebbe far seguito il rilievo, sempre da parte della *Finsider*, della divisione meccanica pesante della *Innocenti*, che produce presse, laminatoi e grandi macchine utensili di vario tipo. Lo stretto collegamento che sarà in tal modo possibile attuare, in una fase di grande espansione del mercato interno del macchinario siderurgico, crea le condizioni per un deciso consolidamento in Italia di un importante settore della meccanica strumentale e per un suo inserimento crescente, in posizione di sufficiente autonomia, anche sui mercati esteri, dove operano concorrenti che godono di posizioni dominanti da lungo tempo acquisite.

Nel quadro dell'azione volta a razionalizzare le attività elettromeccaniche del gruppo, la *Finmeccanica* si è assicurata nel settembre del 1970 l'indispensabile autonomia decisionale rilevando dalla CGE una quota della partecipazione azionaria di quest'ultima nell'ASGEN. È stato quindi dato avvio a un piano di specializzazione degli stabilimenti esistenti con la costituzione, nell'ottobre 1970, della società *Italtrafo*, nella quale sono state concentrate tutte le attività svolte nel campo dei trasformatori dall'OCREN a Napoli, dall'ALCE a Pomezia, dalla *Costruzioni Elettromeccaniche* a Sesto San Giovanni e dall'ASGEN a Campi (Genova) e Milano; saranno d'altra parte accentrate nell'ASGEN le produzioni di macchine rotanti e di motori di trazione effettuate dalla *Costruzioni Elettromeccaniche* a Sesto, nonché le altre produzioni elettromeccaniche dello stabilimento di Napoli dell'OCREN, ferme restando in quest'ultimo le lavorazioni nel campo della trazione. Il recente affidamento al gruppo dello stabilimento di Arzignano della *Pellizzari* (apportato alla nuova società *Eletar*), stabilimento la cui gamma produttiva include numerose produzioni elettromeccaniche, pone al gruppo nuovi problemi di riassetto tuttora allo studio.

Sempre nell'ambito *Finmeccanica* è stata attuata nel 1970 la fusione della società *Stabilimenti Meccanici Triestini*, previo rilievo della partecipazione paritetica posseduta nella stessa dalla SNIA *Viscosa*, con la società *Motori V. M.* di Cento (Ferrara) operante nel campo dei motori Diesel raffreddati ad aria.

Anche nel settore delle infrastrutture l'IRI ha proceduto, nel dicembre scorso, a dare un nuovo assetto alle attività del gruppo, dando vita ad un complesso integrato sul piano tecnico, economico e finanziario, atto ad operare in un ampio arco di

realizzazioni infrastrutturali e di costruzioni civili ed industriali. La responsabilità del coordinamento operativo è stata affidata alla *Italstat*: in questa società — che aveva già acquisito partecipazioni di maggioranza nelle due società *Infrasud* e *Traforo Bargagli-Ferriere* e una partecipazione paritetica (con la *Finsider*) nella *Italedil* — sono inquadrate la *Società Italiana per Condotte d'Acqua*, il cui pacchetto di maggioranza è stato recentemente acquisito dal gruppo, e la società *Italstrade*, avendo l'IRI trasferito alla *Italstat* la propria partecipazione azionaria in quest'ultima. Con tale organico raggruppamento sarà possibile un più efficace intervento delle aziende IRI nel mercato nazionale delle costruzioni; ciò grazie alla duplice specializzazione delle società controllate in senso settoriale (edilizia, strade e autostrade, dighe, porti, aeroporti, autoporti, metropolitane, ecc.) e funzionale (pianificazione economica e territoriale, progettazione, direzione lavori e costruzione, ecc.).

A seguito delle gravi difficoltà in cui si è venuta a trovare la società *Cantieri Navali del Tirreno e Riuniti* appartenente alla *Fondazione Piaggio*, nell'agosto 1970 le autorità di Governo hanno chiamato l'IRI ad intervenire al fine di assicurare la continuità della gestione dell'azienda e di evitare negative conseguenze sul piano dell'occupazione. La società è stata sottoposta alla procedura della « liquidazione speciale » prevista dalle leggi in vigore. Il Collegio dei liquidatori sta procedendo all'accertamento della consistenza patrimoniale e della situazione debitoria della società, mentre è all'esame un piano organico di interventi per definire l'assetto e delineare le prospettive di sviluppo del complesso industriale rilevato, nell'ambito del settore cantieristico controllato dall'IRI.

L'attività del gruppo

a) Investimenti

Nel 1970 gli investimenti in impianti delle aziende del gruppo hanno toccato un nuovo massimo di 870 miliardi di lire; il livello del 1969 (655 miliardi) è stato così superato di 215 miliardi, pari al 33%, con un incremento assoluto e percentuale che è il più rilevante sinora segnato dal gruppo. In tali dati si riflette la fase di avanzata realizzazione di alcuni importanti progetti in campo siderurgico (Taranto) e meccanico (*Alfasud*) oltre che dei programmi relativi alle autostrade e alle telecomunicazioni.

È da notare che gli investimenti del gruppo, dopo la pausa del 1965-66, hanno registrato negli ultimi quattro anni una progressione ininterrotta, destinata ad accentuarsi ancora nel 1971, in cui si prevede di investire 1.332 miliardi, con un aumento di 462 miliardi, pari al 53%, sul 1970 e di 677 miliardi, pari a oltre il 100%, sul 1969.

L'incremento degli investimenti del gruppo ha poi nettamente superato nel 1970 quello degli investimenti fissi nazionali, che è stato pari, in moneta corrente, al 15,3% in totale e al 22,2% per l'insieme dei settori in cui operano le aziende IRI (1). Nel Mezzogiorno gli investimenti del gruppo sono saliti nell'esercizio in esame a 378 miliardi di lire, pari al 48% degli investimenti localizzabili in Italia (vale a dire escludendo i trasporti marittimi e aerei); tale percentuale, secondo le previsioni attuali, salirà al 59% nel 1971, in cui si investiranno nel Sud circa 730 miliardi. Si rileva ancora che nel 1970 l'IRI ha concorso per il 58% circa agli investimenti complessivi che in tale anno sono stati effettuati nel Sud dalle aziende a partecipazione statale; si aggiunga che i soli investimenti industriali del gruppo (escluse cioè le autostrade e le altre infrastrutture) sono stati pari nel Sud a 312 miliardi, importo che corrisponde a quasi un quarto degli investimenti meridionali di tutta l'industria nazionale (contro il 20% circa nel 1969).

Un'analisi per settori (v. tabella I) pone in luce che nel 1970 gli investimenti più consistenti, a differenza che nei tre esercizi precedenti, sono stati realizzati dalle aziende manifatturiere (412 miliardi, a fronte dei 246 miliardi del 1969): nella sola siderurgia si sono investiti 223 miliardi, con un aumento rispetto al 1969 di circa

(1) Industria, trasporti e comunicazioni, costruzioni ed opere incluse nella voce « amministrazione pubblica » della contabilità nazionale.

Tabella I - Investimenti in impianti del gruppo negli anni 1969, 1970 e previsioni per il 1971 (a)
(miliardi di lire)

Settori	1969	1970	Variazioni % 1969-70	1971 (previsioni)
Manifatturieri				
Siderurgia	129,0	223,2	+ 73,0	445
Meccanica	73,3	139,1	+ 89,8	255
Elettronica	10,6	13,6	+ 28,3	18
Costruzioni e riparazioni navali	10,3	8,3	- 19,4	11
Cemento	5,8	8,9	+ 53,4	5
Alimentare (b)	4,1	10,3	+ 151,2	15
Altri (c)	13,2	8,6	- 34,8	11
Totale	246,3	412,0	+ 67,3	760
Servizi				
Telecomunicazioni	203,1	234,1	+ 15,3	318
Trasporti marittimi	17,1	8,6	- 49,7	13
Trasporti aerei	79,2	59,4	- 25,0	65
Radiotelevisione	10,6	8,4	- 20,8	6
Altri (d)	10,2	16,1	+ 57,8	17
Totale	320,2	326,6	+ 2,0	419
Autostrade e altre infrastrutture (e)	86,0	127,8	+ 48,6	144
Aziende varie (f)	2,8	3,2	+ 14,3	9
Totale generale	655,3	869,6	+ 32,7	1.332

(a) I dati sono raggruppati per settori merceologici prescindendo dalla dipendenza delle aziende dall'una o dall'altra finanziaria capogruppo. A partire dalla presente relazione, sono state evidenziate le aziende operanti nel settore alimentare. Nei dati del 1969 sono compresi anche gli investimenti delle società MCM, *Fabbricone* e *Terni Industrie Chimiche*, attualmente non facenti più parte del gruppo.

(b) *Motta, Surgela, Alemagna, SEBI* e collegate, *Maccaresse*, settore zootecnico.

(c) *SAIVO, ILTE, Fonit-Cetra, Cremona Nuova, SIRTU*, aziende manifatturiere del gruppo SME (settori cartario, accessoristico e vari).

(d) *Circumvesuviana, SGAS, Aerhotel, SIPRA, SEAT, Società Generale Supermercati, Napolgas*.

(e) *Autostrade, Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco, Infrasad, Italstat, Società Bargagli-Ferriere*. Gli investimenti sono al lordo dei contributi ANAS liquidati alla società *Autostrade* (37 miliardi nel 1969 e 12,7 miliardi nel 1970).

(f) *Monte Amiata, Italstrade, IFAP, Bestat, Mededil*.

94 miliardi (+ 73%); l'espansione è dovuta principalmente all'*Italsider*, in particolare per l'ampliamento dei centri di Taranto (pressoché ultimato) e di Piombino, stabilimento quest'ultimo presso il quale è stata completata l'installazione dell'acciaieria LD, in sostituzione di quella Martin ed è già funzionante la nuova colata continua per billette. Importanti lavori sono stati effettuati anche presso il centro di Cornigliano; infine sono da ricordare presso la *Terni* il potenziamento, tra l'altro, degli impianti di laminazione dei magnetici (da 125 mila t a 165 mila t) e, presso la *Terninoss*, l'ampliamento degli impianti per la laminazione di inossidabili.

Il settore *meccanico*, con 139 miliardi, ha investito quasi il 90% in più che nell'anno precedente: la quota maggiore riguarda anche nel 1970 il gruppo *Alfa Romeo*, per la realizzazione dello stabilimento *Alfasud* di Pomigliano d'Arco — ormai in fase

avanzata e sostanzialmente in linea con i tempi previsti, nonostante i ritardi provocati da molteplici astensioni dal lavoro — e per l'ampliamento del centro di Arese, oltre che della rete commerciale in Italia e all'estero. Nel corso dell'anno è proseguita a ritmo sostenuto la costruzione da parte della *Grandi Motori Trieste* (cui il gruppo partecipa pariteticamente con la FIAT) dello stabilimento che si prevede entrerà in esercizio nel corso del 1971. Di rilievo sono stati anche gli investimenti di altre società meccaniche, come l'*Ansaldo Meccanico Nucleare* (ampliamento e ammodernamento dei reparti grande meccanica, per produzioni termomeccaniche e nucleari, e nuova fonderia) e l'*ASGEN* (adeguamento e specializzazione dei vari stabilimenti); da ricordare altresì gli investimenti dell'*Aerfer* e della *Filotecnica Salmoiraghi* (per il completamento del nuovo stabilimento di Nerviano in provincia di Milano) nonché della *FMI-Mecfond*, dell'*OTO-Melara* e della *FAG-CBF*. L'ulteriore aumento, rispetto al 1969, degli investimenti delle *aziende elettroniche* riflette l'avvio del programma di sviluppo approvato dal Governo agli inizi del 1970. Nel corso dell'anno la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* ha realizzato importanti lavori di ampliamento e ammodernamento degli impianti di produzione (a Milano, a L'Aquila e a Santa Maria Capua Vetere) e dei laboratori di ricerca; degni di nota anche gli investimenti dell'*ATES Componenti Elettronici*, della *Selenia* e dell'*ELTEL* mentre presso il *CSELT* sono stati avviati i lavori di raddoppio del centro di ricerca.

Nel settore *cantieristico*, dopo il completamento del piano di ammodernamento, gli investimenti dell'anno hanno riguardato soprattutto alcuni impianti complementari presso il cantiere di Monfalcone dell'*Italcantieri*, nonché i lavori presso il cantiere di Muggiano dell'*Ansaldo* per la realizzazione della nuova officina meccanica. È stata inoltre completata l'officina meccanica dell'*Arsenale Triestino-San Marco*, dove è in corso la costruzione — a cura del consorzio di enti locali cui l'IRI partecipa — del grande bacino di carenaggio in muratura per navi da 300 mila tpi ed oltre. A Taranto, infine, è stato installato il secondo bacino galleggiante da 40 mila t di spinta.

In aumento di oltre il 50%, rispetto al 1969, gli investimenti del settore *cementiero*, nel quale sono stati completati il raddoppio del centro di Spoleto e l'ampliamento di quello di Taranto fino a 1.550 mila t; inoltre è stata avviata la costruzione del nuovo cementificio di Maddaloni.

Al crescente impegno nel campo dell'industria *alimentare* corrisponde la considerevole espansione degli investimenti registrata nel 1970; oltre il 40% dell'importo riguarda la società *Motta* che ha avviato la costruzione della nuova gelateria a Ferentino (Frosinone), mentre per l'*Alemagna* gli investimenti dell'anno riguardano prevalentemente l'ampliamento dello stabilimento di Cornaredo a Milano.

Fra gli investimenti delle restanti aziende manifatturiere del gruppo assumono rilievo nel 1970 quelli delle aziende SME operanti nel ramo cartario e in quello dell'accessoristica dell'automobile.

Nell'ambito delle aziende di servizi risalta il cospicuo importo degli investimenti nelle *telecomunicazioni* che, con circa 234 miliardi (+15% sul 1969), hanno assorbito per il terzo anno consecutivo la maggior quota (27%) degli investimenti totali del gruppo. Nel 1970 la SIP ha aumentato i propri investimenti del 19%, risultato tanto più notevole dati i perduranti ritardi nelle consegne di apparecchiature da parte delle ditte fornitrici coinvolte in prolungate agitazioni sindacali. La concessionaria non ha comunque potuto realizzare i programmi inizialmente predisposti in funzione dell'accelerato sviluppo della domanda: sono stati installati 436

mila numeri di centrale (+ 7%), 59 mila in più che nel 1969, ma 16 mila in meno del contemporaneo aumento degli abbonati; sono state altresì ampliate del 12% le reti urbane e del 13% la rete interurbana di proprietà sociale, cui si è aggiunta, al fine soprattutto di migliorare la qualità del servizio teleselettivo, esteso nell'anno all'intero territorio nazionale, l'assunzione in affitto di numerosi circuiti dall'ASST. Da parte dell'*Italcable* è da segnalare l'entrata in attività, nel mese di marzo, del sistema cablofonico MAT1-TAT5 tra Italia e Stati Uniti.

La netta flessione che si rileva per gli investimenti nei *trasporti marittimi* rispecchia soprattutto la progressiva realizzazione del programma *Tirrenia* di sette nuove navi traghetto: i cantieri ne hanno consegnate quattro tra la fine del 1970 e l'inizio del 1971, mentre seguirà a breve termine l'entrata in flotta delle altre tre.

Anche gli investimenti nei *trasporti aerei* (59 miliardi) risultano alquanto inferiori ai livelli del 1969 e del 1968, biennio nel quale si erano prevalentemente concentrati gli impegni relativi al programma di ampliamento della flotta: nel corso del 1970 sono stati immessi in servizio dall'*Alitalia* i primi due Boeing 747 a grande capacità, due DC8/62 e un DC9, mentre 3 DC9 (di cui due ceduti dalla capogruppo) si sono aggiunti alla flotta dell'ATI. Con l'incremento del materiale di volo sono andate progressivamente crescendo anche le esigenze di adeguamento degli impianti e delle attrezzature a terra, che nel 1970 hanno richiesto all'*Alitalia* investimenti pari a circa il 30% del totale indicato.

Gli investimenti della RAI, in lieve flessione, hanno riguardato nuovi ampliamenti e ammodernamenti delle reti radiofoniche e televisive; tra l'altro, è stata avviata la trasformazione per il colore di alcuni studi a Roma, Milano e Torino.

Fra le altre aziende di servizi, sono da segnalare gli investimenti della *Circumvesuviana*, che ha in corso il programma di radicale ammodernamento dei servizi in concessione, e della *Generale Supermercati*, che nel 1970 ha aperto sei nuovi punti di vendita.

Nel settore delle *autostrade* e delle *altre infrastrutture* gli investimenti sono saliti a quasi 128 miliardi, con un incremento sul 1969 del 49%. In particolare la società *Autostrade*, con 110 miliardi di investimenti, ha realizzato una considerevole mole di lavoro sui tronchi in corso di costruzione: è stata così completata la Bologna-Padova, mentre la realizzazione dei residui tratti Ancona-Pescara (km 133,9) e Vasto-Canosa (km 156,7) della Bologna-Canosa è proceduta a ritmo accelerato, in anticipo sui tempi previsti; è stata altresì praticamente ultimata l'autostrada Como-Chiasso e sono entrati in esercizio gli importanti allacciamenti alla viabilità interconnessa di Savona-Vado e Genova-aeroporto sulla Genova-Savona e di Genova-Est sulla Genova-Sestri Levante.

Nel corso del 1970 i lavori per la costruzione dell'autostrada tangenziale di Napoli, affidata all'*Infrasud*, hanno risentito delle enormi difficoltà rappresentate, per alcuni lotti, dalla natura dei terreni e del sottosuolo cittadino attraversati, anche a seguito delle varianti di percorso richieste; ciò ha determinato inevitabili ritardi nell'avanzamento delle opere e un forte aumento del costo complessivo.

La società *Bargagli-Ferriere* ha pressoché ultimata la costruzione del raccordo stradale tra la Val Trebbia e la Valle di Fontanabuona in Liguria; l'opera entrerà in esercizio nel corrente anno.

Come già rilevato, i programmi definiti dal gruppo per il 1971 comportano un eccezionale sviluppo degli investimenti. L'anno in corso coincide infatti con la messa in esecuzione del vasto programma approvato dal CIPE nel novembre scorso; si

aggiunga che la revisione dei costi degli impianti programmati nel 1969 ha messo in luce aumenti, rispetto ai preventivi, di non lieve entità. Dalla tabella I si rileva l'espansione notevolissima degli investimenti nei settori manifatturieri, cui concorre in primo luogo la siderurgia che nel 1971 sarà particolarmente impegnata nell'ampliamento del centro di Taranto da 4,5 a 10,5 milioni di t; un aumento di rilievo si registrerà anche negli investimenti del settore meccanico (principalmente *Alfasud*), mentre è degna di nota anche l'espansione prevista nei settori elettronico ed alimentare. Nell'ambito dei servizi un nuovo balzo in aumento registreranno gli investimenti per le telecomunicazioni che devono far fronte a notevoli arretrati di una domanda tuttora in forte accelerazione. All'ancora rilevante livello degli investimenti nel settore dei trasporti aerei si accompagna, infine, l'aumento previsto per le infrastrutture, in cui si riflette soprattutto la lievitazione dei costi delle autostrade in corso di costruzione.

b) Fatturato, produzione e ordini

Il fatturato totale del gruppo è salito nel 1970 a 3.415 miliardi, con un aumento di circa 400 miliardi, pari al 13,4%, sul 1969, che peraltro, pur essendo stato un anno non poco turbato dalle vicende dell'«autunno caldo», registrò un aumento maggiore (+ 14,7%). L'aumento del 1970 non può quindi considerarsi soddisfacente, ove si tenga conto che nell'anno la domanda è stata vivace, in Italia sino almeno al terzo trimestre e all'estero per tutto l'anno, e che nel contempo le capacità produttive delle aziende si sono accresciute rispetto al 1969, come si è visto trattando nel precedente paragrafo degli investimenti del gruppo. Ad ostacolare un normale sfruttamento degli impianti disponibili hanno concorso, oltre alle riduzioni degli orari di lavoro previste dai contratti nazionali, la ripresa di agitazioni nelle principali aziende manifatturiere impegnate nella «contrattazione articolata» e, in taluni casi, le conseguenze non eliminabili in breve tempo degli arresti di produzione e delle mancate manutenzioni di impianti durante gli scioperi. Si valuta che nei maggiori settori manifatturieri del gruppo le conseguenti perdite produttive abbiano oscillato tra il 5% e il 15% rispetto alle previsioni dei piani annuali.

Le aziende manifatturiere, con un fatturato di 2.135 miliardi, hanno concorso per quasi i due terzi all'aumento di quello complessivo, con un incremento percentuale (13,9%) lievemente superiore a quello medio. Va rilevato che l'espansione della domanda per buona parte dell'anno e il forte aumento dei costi unitari, su cui ha particolarmente inciso l'entrata in vigore dei contratti di lavoro conclusi nel 1969, hanno mantenuto i prezzi di vendita, nella maggior parte dei settori manifatturieri in cui il gruppo è presente, su livelli sostenuti, anche se in alcuni comparti, ad esempio della siderurgia, i prezzi hanno denunciato nella seconda parte dell'anno qualche cedimento. Invariate, per contro, sono rimaste le tariffe dei servizi (quelle autostradali hanno subito ritocchi di carattere fiscale).

Passando a un esame settoriale, si osserva che il fatturato della *siderurgia* ha raggiunto i 1.064 miliardi con un incremento sul 1969 del 12%, inferiore sensibilmente a quello registrato nel precedente esercizio (18%) e attribuibile esclusivamente alla sostenutezza dei prezzi e alla migliore composizione qualitativa delle vendite. Invero quelle di laminati e tubi saldati hanno registrato una flessione di oltre

Tabella II - Fatturato del gruppo per settori negli anni 1969 e 1970 (a)
(miliardi di lire)

Settori	1969	1970	Variazioni % annue	
			1969	1970
Manifatturieri				
Siderurgia	952,3	1.063,6	+ 18,2	+ 11,7
Meccanica	486,1	571,2	+ 8,9	+ 17,5
Elettronica	48,4	58,2	+ 17,2	+ 20,2
Costruzioni e riparazioni navali	139,0	159,8	+ 3,1	+ 15,0
Cemento	31,7	33,5	- 2,8	+ 5,7
Alimentare (b)	131,4	146,6	+ 17,6	+ 11,6
Altri (c)	85,5	102,4	+ 17,8	+ 19,8
Totale	1.874,4	2.135,3	+ 13,8	+ 13,9
Servizi				
Telecomunicazioni	470,7	538,9	+ 15,8	+ 14,5
Trasporti marittimi	111,9	110,8	+ 7,3	- 1,0
Trasporti aerei	237,9	269,3	+ 20,3	+ 13,2
Radiotelevisione (d)	130,8	142,5	+ 12,1	+ 8,9
Altri (e)	50,8	65,1	+ 22,4	+ 28,1
Totale	1.002,1	1.126,6	+ 15,6	+ 12,4
Autostrade e altre infrastrutture	81,2	94,3	+ 22,3	+ 16,1
Aziende varie (f)	54,2	58,9	+ 17,8	+ 8,7
Totale generale	3.011,9	3.415,1	+ 14,7	+ 13,4

(a) I dati sono raggruppati per settori merceologici prescindendo dalla dipendenza delle aziende dall'una o dall'altra finanziaria capogruppo. Le divergenze risultanti per il 1969 rispetto ai dati pubblicati sulla precedente relazione sono dovute, oltreché a successivi accertamenti, all'esclusione in tale anno, per omogeneità di confronto con il 1970, delle società *Terni Industrie Chimiche*, *MCM* e *Fabbricone*, non facenti più parte del gruppo. Inoltre, a partire dalla presente relazione, sono state evidenziate le aziende operanti nel settore alimentare includendo, anche per il 1969, il fatturato della società *Alemagna* entrata a far parte del gruppo nel corso del 1970.

(b) Vedi nota (b) della tabella I.

(c) Comprende, oltre alle aziende di cui alla nota (c) della tabella I, anche la *ERI* e altre minori.

(d) Al netto dell'aliquota degli introiti *RAI* spettante allo Stato (13,1 miliardi nel 1969 e 14,6 miliardi nel 1970) e al lordo della provvisoria a carico dello Stato (6 miliardi sia nel 1969 che nel 1970).

(e) Vedi nota (d) della tabella I.

(f) Vedi nota (f) della tabella I.

500 mila t (- 6,4%) connessa sia alle difficoltà sopradescritte, sia alla necessità di ricostituire le scorte scese a livelli eccezionalmente bassi a seguito delle vicende dell'autunno 1969. Dopo le flessioni dell'anno precedente, la produzione ha presentato contenuti aumenti: quella di ghisa è infatti cresciuta del 7,5%; quella di acciaio, pari a 9,7 milioni di t, ha segnato a sua volta un aumento di appena il 2,6%, mantenendosi inferiore di 350 mila t alla produzione del 1968 e di 1,6 milioni di t ai traguardi produttivi inizialmente fissati per il 1970.

Fra i prodotti finiti, i laminati piatti a caldo sono rimasti sostanzialmente stazionari (+ 0,3%), mentre quelli a freddo hanno subito una flessione (- 2,3%); in discreto sviluppo sono risultati invece le barre, i profilati e le travi (+ 4,4%), i tubi senza saldatura (+ 8,4%) e saldati (+ 7,9%). Gli ordini assunti nell'anno, a loro volta, sono risultati del 13% circa inferiori a quelli acquisiti nel 1969.

A 571 miliardi è asceso nel 1970 il fatturato *meccanico* con un aumento del 17,5%, quasi doppio di quello registrato nell'esercizio precedente (+ 9%), influenzato come noto dalle agitazioni sindacali della seconda parte dell'anno.

L'espansione riguarda esclusivamente le vendite all'interno e riflette, per circa un terzo, gli aumenti dei prezzi di vendita; va infine sottolineato che, per il perdurare dei conflitti di lavoro, l'aumento del fatturato non corrisponde che in parte al forte sviluppo delle capacità produttive. L'andamento degli ordini assunti è stato, d'altra parte, positivo (+ 28%) sia per la componente interna (+ 29%) che per quella estera (+ 24%).

A tali risultati complessivi hanno concorso in varia misura i diversi comparti. In quello automotoristico, dove si sono concentrate le maggiori astensioni dal lavoro, la modesta espansione del fatturato (+ 11 miliardi, pari al 6%) esprime sostanzialmente l'aumento dei prezzi: le vendite di autovetture, a seguito delle gravi perdite di produzione, sono infatti diminuite sia sul mercato interno che su quello estero, passando nel complesso da 110 mila circa nel 1969 a meno di 106 mila nell'esercizio in esame.

Nel comparto aerospaziale, il buon andamento del fatturato (+ 27%) va riferito alle lavorazioni militari e alle revisioni di aerei. In aumento (+ 23%) risultano anche gli ordini assunti, grazie allo sviluppo delle commesse dall'estero.

Le vendite del ramo elettromeccanico e termomeccanico nucleare — in cui sono incluse le produzioni elettromeccaniche della *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* — hanno segnato, nell'esercizio in esame, un forte aumento (+ 37%), da riferire esclusivamente al mercato interno, e, in particolare, alla realizzazione di centrali elettriche per l'ENEL; buono anche l'andamento degli ordini assunti (+ 23%), soprattutto dall'ASGEN e dalla *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* sul mercato interno.

Nel comparto del macchinario e impianti industriali — che comprende anche la progettazione e realizzazione di impianti completi svolte dalla *Società Italiana Impianti* e altre minori — l'aumento del fatturato (+ 10%) rispetto ai buoni livelli del 1969 esprime soprattutto l'espansione delle vendite di presse per l'industria automobilistica prodotte dalla *FMI-Mecfond* (+ 37%) e di macchinario siderurgico di produzione *CMI* (+ 22%) e *Santeustacchio* (+ 11%). Gli ordini assunti si sono più che raddoppiati in confronto al 1969 essenzialmente per lo sviluppo delle commesse acquisite dall'estero.

Per i grandi motori navali, ad una certa flessione del fatturato si contrappone il forte sviluppo degli ordini, quasi triplicatisi rispetto al 1969, soprattutto per le commesse dell'*Italcantieri* all'*Ansaldo Meccanico Nucleare* di apparati motori a turbina di varia potenza.

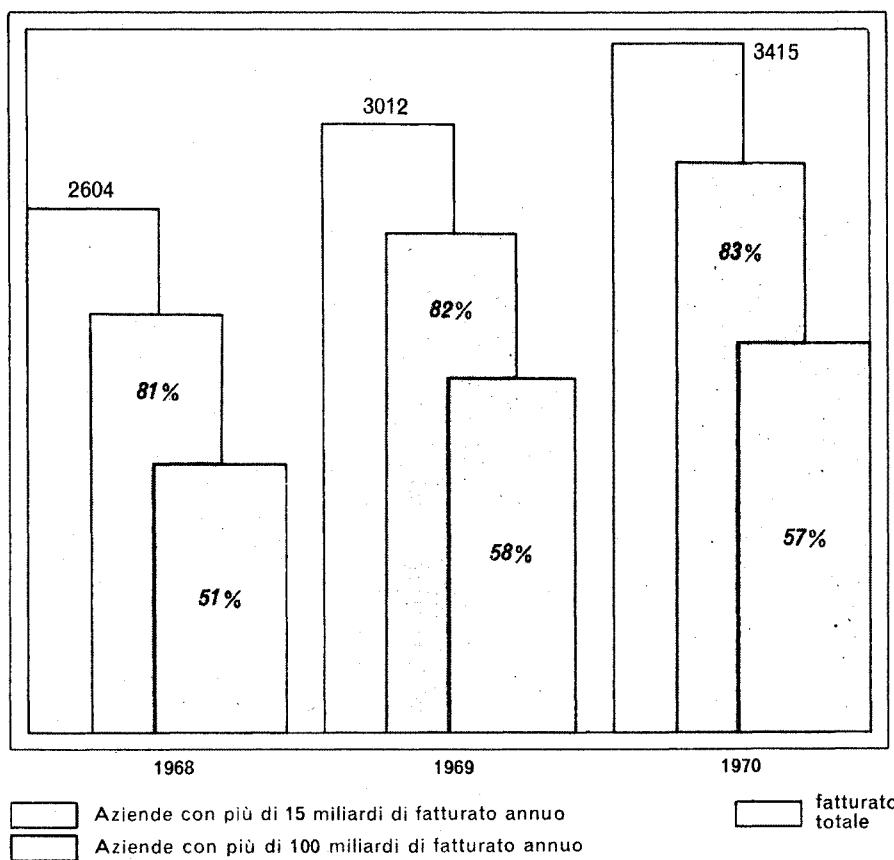
Per le altre aziende meccaniche, l'aumento complessivo del fatturato (+ 26%) va per la maggior parte attribuito alle società *FAG-CBF*, *Delta*, *SAFOG*, *WAISPA* e *San Giorgio Elettrodomestici*; al sensibile incremento di ordini assunti nell'anno (+ 35%) hanno concorso l'*OTO-Melara* per poco meno di un terzo e, inoltre, le società *IOR*, *WAISPA* e *Stabilimenti Meccanici Triestini*.

Nel settore *elettronico*, il fatturato ha raggiunto i 58 miliardi, con un incremento del 20% (+ 17% nel 1969), mentre ancora superiore (+ 25%) è stato lo sviluppo degli ordini assunti. Va sottolineato che tali risultati, cui hanno contribuito tutte le aziende del settore, sono stati ottenuti in una fase di crisi su scala internazionale del mercato dei componenti, i cui prezzi hanno subito forti flessioni.

I cantieri di costruzione navale hanno quasi del tutto recuperato nel 1970 le forti diminuzioni di attività produttiva verificatesi nell'esercizio precedente, presentando pertanto un tonnelloaggio consegnato più che raddoppiato rispetto al 1969, mentre quello impostato ha segnato un incremento del 39%. Gli ordini assunti sono più che triplicati sia per l'assunzione di nuove commesse sia per la decisione di avviare in proprio un consistente programma di costruzioni relativo ad unità da collocare in prosieguo di tempo (collocamento che, per talune di esse, è già avvenuto). Di conseguenza l'utilizzo degli scali risulta assicurato per circa un biennio. Le riparazioni navali, che hanno sofferto gravemente per le agitazioni sindacali, hanno potuto registrare un buon sviluppo del fatturato (+ 27%) e soprattutto degli ordini, in seguito al favorevole andamento del mercato che ha consentito un miglioramento dei ricavi. In complesso il fatturato del settore cantieristico è salito a 160 miliardi (+ 15%).

CONCORSO DELLE MAGGIORI AZIENDE AL FATTURATO TOTALE DEL GRUPPO, 1968-1970

lire miliardi



Il fatturato *cementiero* è stato nel 1970 pari a 33,5 miliardi (+ 6%), anche per una migliore composizione qualitativa delle vendite. La produzione, in presenza di una domanda abbastanza sostenuta per buona parte dell'anno (negli ultimi mesi si sono sentiti i primi segni negativi del progressivo rallentamento dell'edilizia), ha superato i 3,7 milioni di t, con un incremento del 5%.

Il settore *alimentare* — in cui la SME, associata con terzi, è oggi presente con la *Motta* e l'*Alemagna* in campo dolciario e con minori aziende in quello della surgelazione e in quello agricolo e zootecnico — ha raggiunto nel 1970, nonostante il medio-andamento del mercato dolciario nazionale, i 147 miliardi di fatturato, con un aumento di 15 miliardi (+ 12%) rispetto al precedente esercizio.

Fra le *altre aziende manifatturiere* è degna di menzione l'espansione delle vendite

Tabella III - Fatturato delle principali aziende del gruppo nel 1970 (a)

	L. miliardi	Variazioni % rispetto al 1969
1. Italsider	637,9	+ 6,5
2. SIP	516,0	+ 14,4
3. Alitalia	241,4	+ 10,4
4. Alfa Romeo	212,6	+ 8,5
5. Dalmine	143,4	+ 20,0
6. RAI	142,5	+ 8,9
7. Italcantieri	113,6	+ 3,6
8. Autostrade	92,7	+ 16,2
9. Terni	80,1	+ 26,7
10. Società Italiana Telecomunicazioni Siemens	66,2	+ 17,8
11. Motta	63,1	+ 7,3
12. Ansaldo Meccanico Nucleare	52,7	+ 60,7
13. Alemagna	50,8	+ 13,6
14. ASGEN	48,1	+ 10,3
15. Italia di Navigazione	45,8	— 8,9
16. Breda Siderurgica	41,6	+ 7,2
17. Società Costruzioni Autostrade Italiane	38,6	+ 28,2
18. Lloyd Triestino	38,4	+ 3,4
19. Terninoss	37,6	+ 13,6
20. Cementir	34,6	+ 6,5
21. Generale Supermercati	25,6	+ 61,0
22. Acciaieria e Tubificio di Brescia	24,2	+ 36,7
23. OTO-Melara	21,0	+ 0,1
24. Sirti	20,9	+ 19,4
25. Italcable	19,6	+ 15,7
26. Società Italiana Impianti	19,5	— 4,4
27. Delta	18,7	+ 50,8
28. Cartiere Italiana e Sertorio Riunite	18,5	+ 6,9
29. Compagnia Italiana Montaggi Industriali	18,1	+ 37,1
30. Selenia	18,1	+ 13,1
31. Morteo-Soprefin	16,7	+ 12,8
32. Alfacavi	15,3	+ 53,0

(a) Società con una partecipazione azionaria dell'IRI, diretta o indiretta, non inferiore al 50% (o altrimenti tale da assicurare al gruppo una posizione di controllo) e con un fatturato nel 1970 di oltre 15 miliardi.

delle aziende cartarie, *Celdit* e *Cartiere Italiana e Sertorio Riunite* — il fatturato complessivo delle quali ha raggiunto i 31 miliardi (+ 9%) — della *Ilte* (+9%) e soprattutto dell'*Alfacavi*, che nel 1970 ha superato i 15 miliardi di fatturato (+ 53%) con una crescente affermazione nel ramo dei cavi sia elettrici che telefonici.

Passando alle aziende di servizi, gli introiti delle *telecomunicazioni* hanno raggiunto i 539 miliardi (68 miliardi in più rispetto al 1969, pari ad un incremento del 14,5%). Alla sostenuta espansione degli introiti hanno contribuito sia quella degli abbonati (+7,5%) e degli apparecchi (+10%) che quella del traffico interurbano (+17%), mantenutesi sugli elevati livelli che da diversi anni caratterizzano il servizio, nonostante le difficoltà derivanti dalle insufficienti consegne da parte delle aziende fornitrici di apparecchiature. Degno di nota il saggio di sviluppo delle comunicazioni in teleselezione (+ 21,5%), pressoché pari a quello del precedente esercizio (+ 21%), anche per l'avvenuta estensione nel corso del 1970 del servizio teleselettivo all'intero territorio nazionale. La società *Italcable*, a sua volta, ha registrato un ulteriore incremento del traffico intercontinentale in telex (+ 34%) e telefonico (+ 44%), mentre gli introiti della *Telespazio* sono aumentati del 17%, grazie all'espansione delle comunicazioni via satellite.

Nel settore dei *trasporti marittimi* si è registrata una sia pur lieve flessione degli introiti (— 1%), dopo il discreto progresso del 1969 (+ 7%). Tale andamento va riferito esclusivamente alla società *Italia*, che ha risentito della contrazione dei traffici atlantici, specie di passeggeri; il *Lloyd Triestino* e l'*Adriatica* hanno invece conseguito discreti incrementi, soprattutto per la sostenutezza dei noli, come pure la *Tirrenia*, in dipendenza dell'introduzione del nuovo naviglio di elevate caratteristiche. Nel settore dei *trasporti aerei* gli introiti delle aziende del gruppo *Alitalia*, pari nel 1970 a 269 miliardi, hanno segnato un incremento (+ 13%) sensibilmente inferiore a quello del 1969 (+ 20%) e, sia pure di poco, a quello del 1968 (+ 15%). Hanno inciso nell'esercizio sia la flessione (— 7%) del trasporto di merci con gli Stati Uniti — dopo l'eccezionale aumento del 1969, conseguente al prolungato sciopero dei portuali di quel paese — sia il meno intenso sviluppo del traffico sulla rete europea (+ 20%, contro il 33% del 1969) anche per il rallentato flusso turistico verso l'Italia nel corso del 1970.

Gli introiti della RAI, al netto della quota di pertinenza dello Stato (14,6 miliardi) hanno raggiunto i 143 miliardi, con un incremento del 9% rispetto al precedente esercizio. L'aumento degli abbonati, pari al 2,9%, è in linea con quello del 1969 e rimane influenzato dalla progressiva saturazione della domanda; sono invece migliorati del 23% i proventi da pubblicità, grazie all'aumento delle tariffe e a un certo ampliamento dei tempi dedicati a tali trasmissioni, che permangono tuttora inferiori al limite fissato nella convenzione con lo Stato.

Un ulteriore notevole incremento (+ 28%) hanno segnato gli introiti delle *altre aziende di servizi*, fra le quali è da ricordare la *Generale Supermercati*, il cui fatturato ha raggiunto nel 1970 circa 26 miliardi (+ 61%).

Nel settore delle *autostrade e altre infrastrutture* l'incremento dei proventi (+ 16%), che hanno raggiunto i 94 miliardi, risulta inferiore a quello (+ 22%) del precedente esercizio, in cui avevano giocato per tutto l'anno gli aumenti tariffari del luglio 1968. Il traffico totale, misurato in veicoli-km sui tratti comparabili in termini di apertura al traffico, è comunque aumentato nel 1970 del 10%, contro il 7% del 1969; un certo rallentamento si è tuttavia manifestato negli ultimi mesi dell'anno, da ricollegare all'aumento del prezzo della benzina e ai ritocchi

fiscali delle tariffe autostradali. Lo sviluppo del traffico è stato, come nel 1969, più intenso per le merci (+ 12%) che per i passeggeri (+ 10%): le prime hanno visto quindi salire a circa un quarto la loro incidenza sul totale.

L'aumento, infine, indicato per le *aziende varie* (+ 9%) è la risultante di un consistente ampliamento dell'attività e del fatturato del gruppo *Italstrade* (+ 25%), che ha più che compensato la drastica flessione delle vendite della *Monte Amiata*, colpita dallo sfavorevole andamento del mercato mondiale del mercurio.

A completamento dell'analisi settoriale del fatturato del gruppo fornita nella tabella II, si riportano nella tabella III i dati relativi alle principali aziende del gruppo che nel 1970 hanno superato i 15 miliardi di fatturato. Si rileva che le 32 aziende elencate concorrono all'83% circa del fatturato complessivo (1); le prime 7 aziende (con fatturato superiore ai 100 miliardi) raggiungono da sole il 57%.

c) Esportazione

Il valore delle esportazioni manifatturiere del gruppo (v. tabella IV) è stato nel 1970 di 353 miliardi, risultando inferiore non solo a quello del 1969 (375 miliardi) ma anche a quello del 1968, che raggiunse i 363 miliardi. Pertanto, all'incremento già piuttosto contenuto del 1969 (+ 3%) dopo una fase di sostenuta espansione che durava dal 1962 (oltre il 15% in media all'anno), è subentrata nel 1970 una flessione di quasi il 6%, pur in presenza di prezzi all'esportazione generalmente in aumento. Nell'insieme la componente estera del fatturato manifatturiero del gruppo è scesa al 16,5% (contro il 20% del 1969 e il 22,5% del 1968).

Tabella IV - Fatturato estero del settore manifatturiero del gruppo negli anni 1969 e 1970 (a)
(miliardi di lire)

Settori	1969	1970	Variazioni % annue	
			1969	1970
Siderurgia	148,2	142,0	- 16,2	- 4,2
Meccanica	142,2	126,3	+ 30,2	- 11,2
Elettronica	17,4	20,9	+ 42,6	+ 20,1
Costruzioni e riparazioni navali	38,1	39,4	- 4,7	+ 3,4
Alimentare (b)	12,6	13,5	+ 8,4	+ 7,1
Altri (c)	16,3	11,3	+ 12,1	- 30,7
Totale	374,8	353,4	+ 2,8	- 5,7

(a) Vedi nota (a) della tabella II.

(b) Vedi nota (b) della tabella I.

(c) *Monte Amiata, SAIVO, Cementir, Celdit, Cartiere Italiana e Sertorio Riunite, Alfacavi, ILTE, SIRTI, Fonit-Cetra.*

(1) Il confronto con il dato globale è stato fatto escludendo circa 90 miliardi di vendite delle nove aziende del gruppo *Finsider* ad altre società dello stesso gruppo.

Tale negativo andamento è da addebitare, in primo luogo, alle remore frapposte all'espansione produttiva dalle agitazioni in cui sono state coinvolte le maggiori aziende siderurgiche e meccaniche, rallentando il processo di recupero delle quote di mercato estero perdute durante l'autunno del 1969.

In particolare, le difficoltà connesse allo sviluppo dell'offerta hanno portato, dopo la caduta registrata nel 1969 (— 16%), ad una ulteriore riduzione del 4% nel fatturato estero delle *aziende siderurgiche*.

Il progressivo esaurimento di importanti commesse acquisite all'estero negli anni precedenti e la necessità di far fronte in via prioritaria alla domanda interna hanno d'altra parte determinato la complessiva flessione del fatturato estero delle *aziende meccaniche* (— 11%): in regresso sono stati soprattutto i rami termoelettromeccanico e nucleare, del macchinario industriale e delle « altre aziende »; l'*Alfa Romeo*, per contro, ha potuto aumentare il fatturato estero del 7%, avendo la migliore composizione delle vendite e la revisione dei listini dei prezzi più che compensato una lieve contrazione del numero delle vetture esportate.

Nettamente più elevato rispetto all'anno precedente (+ 24%) il volume degli ordini acquisiti all'estero dalle aziende meccaniche, in relazione soprattutto al favorevole andamento nel ramo del macchinario industriale; per il resto, mentre è stato soddisfacente l'andamento delle commesse estere nel ramo aerospaziale oltre che dell'*OTO-Melara* e della *FAG Italiana*, si deve registrare una flessione nel settore automotoristico (— 15%) e soprattutto termoelettronucleare (— 70%), quest'ultimo in relazione con la netta ripresa delle commesse nazionali.

In sostenuta espansione (+ 20%) anche nel 1970 il fatturato estero dell'*elettronica* sia per apparecchiature (soprattutto *Selenia*) che per componenti (ATES), questi ultimi nonostante l'accanita concorrenza determinata dalla crisi del mercato internazionale.

Il lavoro per l'estero dei *cantieri navali* si è tradotto in un modesto incremento del fatturato, dovuto per ora al buon andamento del comparto riparazioni; una forte ripresa hanno segnato invece gli ordini, più che raddoppiati rispetto al 1969 (da 30 a 70 miliardi). Tale risultato, oltre che al vivace andamento della domanda e dei prezzi mondiali del naviglio, va attribuito al già ricordato perfezionamento nel corso dell'esercizio di trattative da tempo avviate e protrattesi per difficoltà inerenti alla determinazione dei prezzi e alla situazione sindacale.

Infine, ad un discreto aumento del fatturato estero del *settore alimentare* (+7%) si è accompagnata una brusca contrazione di quello delle *aziende varie*, da imputare alla *Monte Amiata*, per la sfavorevole evoluzione del mercato internazionale del mercurio.

Passando, per concludere, a un esame delle vendite all'estero del gruppo per aree geografiche di destinazione, si osserva che rispetto al 1969 è aumentata l'aliquota delle esportazioni verso i paesi dell'Europa occidentale (dal 47% al 53%), soprattutto per l'accresciuto peso della CEE (dal 30% al 35%) e del Nord America (dal 9% al 12%); si è, per contro, ridotta l'incidenza delle altre aree: l'America Latina (dall'11% al 7%), dopo il notevole balzo in avanti del 1969, l'Europa orientale (dall'11% all'8%) e i mercati dell'Asia e dell'Africa (dal 22% al 20%).

Come di consueto, l'esame del fatturato estero del gruppo viene limitato ai settori manifatturieri, mancando per le compagnie di navigazione marittima ed aerea — che operano largamente all'estero — basi statistiche significative, data in particolare la facoltà per gli utenti stranieri del servizio di regolare in lire il pagamento delle tariffe di trasporto.

Limitandosi, quindi, a considerare l'andamento degli introiti netti del traffico in valuta (noli incassati meno spese delle flotte e organizzazioni commerciali all'estero), va rilevato che essi sono stati pari a 93,5 miliardi di lire, con una riduzione del 3% sul 1969 da attribuire alla flessione dei trasporti marittimi (da 37,7 a 34,8 miliardi) mentre l'apporto dei trasporti aerei si è praticamente mantenuto sul precedente elevato livello (da 58,5 a 58,7 miliardi).

d) Settore bancario

La gestione delle banche nel 1970 si è sviluppata attraverso notevoli tensioni derivanti sia dalla situazione generale dell'economia del Paese, sia dalle particolari condizioni nelle quali il settore si è trovato ad operare in conseguenza principalmente dei bruschi mutamenti intervenuti durante l'anno nel sistema dei tassi interni e internazionali e nello stato della liquidità.

Per il sistema bancario l'anno si è chiuso con un incremento della raccolta del 16,1%, sensibilmente superiore a quello (11,9%) dell'esercizio precedente, e con un'espansione degli impieghi del 13,8%, che si confronta con quella del 14,8% del 1969.

Presso le tre banche di interesse nazionale — *Banca Commerciale Italiana*, *Credito Italiano* e *Banco di Roma* — i depositi e i conti correnti della clientela, che a fine 1970 hanno raggiunto i 7.244 miliardi, si sono accresciuti del 23,1% (+ 10,1% nel 1969); gli impieghi, a loro volta saliti a 5.794 miliardi, sono aumentati del 13,5% (contro il 10,7% nell'anno precedente). A fine 1970 il rapporto fra impieghi e raccolta risultava pertanto sceso all'80% (rispetto all'86,7% di fine 1969), mantenendosi comunque ancora molto più elevato del valore medio per l'intero sistema (67,6%). La situazione di liquidità — cui ha concorso anche un sensibile incremento della raccolta da altre banche, salita da 793 a 1.164 miliardi — ha reso possibile, fra l'altro, la pressoché totale eliminazione dell'indebitamento verso l'Istituto di emissione.

Gli aumenti di capitale a pagamento deliberati sul finire del 1969 — da 40 a 60 miliardi per la *Banca Commerciale Italiana*, da 30 a 45 miliardi per il *Credito Italiano* e da 25 a 40 miliardi per il *Banco di Roma* — hanno avuto esecuzione nella prima metà del mese di marzo 1970; sia l'IRI che i terzi azionisti hanno regolarmente sottoscritto le rispettive quote. Successivamente (dal 4 al 6 maggio) l'Istituto ha offerto in pubblica sottoscrizione azioni delle tre banche in quantitativi pari al 5% dei rispettivi capitali. Il rilevante afflusso delle prenotazioni ha reso necessari la chiusura anticipata dell'offerta e il riparto delle assegnazioni. A seguito di tale collocamento, la partecipazione dell'IRI è scesa al 90,5% nella *Banca Commerciale Italiana*, al 77,6% nel *Credito Italiano* e al 91,1% nel *Banco di Roma*; le azioni delle tre banche sono attualmente quotate presso le Borse Valori di Milano, Roma, Genova e Torino.

La gestione delle banche ha dovuto sopportare, nel 1970, un notevole rincaro del costo dei mezzi raccolti nonché un ulteriore forte inasprimento delle spese per il personale (salito nell'anno da 29.072 a 30.304 unità), essendo entrato in vigore dal 1° gennaio il nuovo contratto di lavoro.

L'ampliamento dell'attività svolta ed un certo accrescimento del margine della gestione del denaro hanno consentito di fronteggiare i maggiori oneri e di mantenere

invariata, nella misura dell'8,50%, la remunerazione dei capitali come sopra aumentati.

L'attività della *Mediobanca* nel settore della raccolta e degli impieghi a medio termine ha segnato nel 1970 nuovi sviluppi; i depositi vincolati e i conti correnti, acquisiti in massima parte attraverso gli sportelli delle tre banche di interesse nazionale, sono aumentati del 23,3%, raggiungendo a fine anno i 1.097 miliardi; gli impieghi, accresciutisi a loro volta del 19%, sono saliti a 1.019 miliardi.

Nel periodo dal 26 gennaio al 12 febbraio 1970 è stato collocato, mediante offerta in opzione agli azionisti della *Mediobanca*, il prestito obbligazionario decennale 6% 1970-80 di nominali 80 miliardi, convertibile per un quinto in un pari importo nominale (16 miliardi) di azioni della stessa *Mediobanca*, il cui capitale risulterà così aumentato, alla fine dei dieci anni, da 16 a 32 miliardi.

Nel corso dell'anno la *Mediobanca* ha costituito e diretto consorzi di collocamento di prestiti obbligazionari per 145 miliardi e ha garantito, per conto di un consorzio da essa diretto, l'aumento di capitale della FIAT da 130 a 150 miliardi.

L'utile di bilancio dell'esercizio 1969-70 ha consentito di mantenere invariata nell'11% la remunerazione del capitale sociale.

Ulteriori soddisfacenti progressi ha segnato nel 1970 l'attività del *Credito Fondiario*, che come sempre ha potuto beneficiare della collaborazione delle tre banche di interesse nazionale. Nonostante le difficoltà incontrate per buona parte dell'anno nel collocamento delle cartelle, esso ha potuto infatti erogare nuovi mutui per 99,5 miliardi, importo pressoché uguale a quello del 1969; l'ammontare delle cartelle in circolazione si è accresciuto del 15,1%, raggiungendo i 495,9 miliardi; invariata nella misura dell'8,50% la remunerazione del capitale sociale.

Risultati di rilievo sotto il profilo patrimoniale ed economico sono stati conseguiti nel 1970 dal *Banco di Santo Spirito*: il totale dei mezzi amministrati ha raggiunto i 711 miliardi, con un aumento del 23,7% rispetto alla fine 1969; gli impieghi, a loro volta, hanno toccato i 387 miliardi, accrescendosi del 38,7%.

Il favorevole andamento economico ha consentito di effettuare ammortamenti e accantonamenti in misura superiore a quella del 1969, mantenendo immutato il dividendo (8,50%).

e) Ricerca

Il 1970 non è stato un anno facile per l'attività di ricerca svolta in Italia dall'industria, a causa del contrastato andamento dell'economia, oltre che della perdurante assenza di un'organica politica per lo sviluppo scientifico e tecnologico dopo il positivo avvio costituito dalla creazione dell'apposito fondo IMI-Ricerca.

In una fase di generalmente ridotta redditività aziendale, il forte aumento del costo del personale ha reso particolarmente onerosa l'attività di ricerca, che presenta di per sé il maggior grado di rischio e i più lunghi tempi di gestazione, ma che nel contempo le aziende difficilmente possono interrompere o limitare, una volta avviata in base a programmi definiti dopo attento studio, senza compromettere le proprie capacità concorrenziali a più o meno breve scadenza. Tra i fattori non positivi da ricordare è anche la non risolta crisi della scuola e in special modo dell'Università

(con inevitabile incidenza, tra l'altro, sul livello di preparazione delle nuove leve di tecnici e ricercatori), oltre che di alcuni importanti enti pubblici di ricerca con cui l'industria è chiamata a collaborare.

In questo quadro devono essere valutati i progressi che il gruppo ha potuto realizzare nello scorso esercizio nei vari campi in cui esso esplica attività di ricerca.

Nel settore siderurgico vanno innanzi tutto segnalati i risultati conseguiti dal *Centro Sperimentale Metallurgico* nello sviluppo del processo di produzione dell'acciaio con convertitore rotante (Rotovert); tali risultati hanno portato alla decisione di costruire presso un'azienda del gruppo un prototipo di tale convertitore della capacità di 50 t. Il Centro ha altresì sviluppato ricerche sull'automazione dell'altoforno, sulla sostituzione parziale in altoforno del coke con idrocarburi e sui trattamenti termomeccanici. L'attività svolta dal CSM ha comportato, nel 1970, costi di gestione per circa 5 miliardi; il personale, a fine anno, era di 514 unità, 75 in più rispetto alla fine del 1969.

Sempre in campo siderurgico, i laboratori aziendali dell'*Italsider*, *Dalmine*, *Terni* e *Breda Siderurgica* hanno accresciuto nell'anno la propria attività su ricerche in parte complementari e in parte autonome rispetto a quelle svolte dal CSM.

Tra le aziende meccaniche, oltre alla sempre intensa attività di sperimentazione e progettazione dell'*Alfa Romeo*, va citata quella dell'ASGEN che, nei nuovi laboratori, ha effettuato o impostato ricerche su trasformatori e superconduttori e svolto studi sull'automazione del calcolo di macchinari complessi, con particolare riguardo ai trasformatori.

Nel ramo termomeccanico e nucleare l'AMN ha sviluppato, tra l'altro, l'attività di progettazione relativa alla quarta centrale nucleare dell'ENEL. La PNM, a sua volta, ha continuato gli studi e le progettazioni per conto del CNEN, in particolare per il programma PEC nel settore dei reattori veloci; inoltre ha proseguito nella collaborazione con il CNEN e il CISE per il reattore prototipo CIRENE ad acqua pesante, che appartiene a una filiera di reattori cui il gruppo *Finmeccanica* è per altro verso interessato nel quadro dell'accordo di collaborazione sottoscritto nel 1970 tra il CNEN e l'ENEL, da un lato, e l'ente atomico canadese (AECL) dall'altro. Va peraltro ribadito che presupposto di un valido sviluppo delle attività nucleari del gruppo rimane la definizione di una politica nucleare che attribuisca all'industria i mezzi e le competenze per svolgere il ruolo che le è proprio, secondo l'esperienza di tutti i paesi più avanzati in campo nucleare.

La *OTO-Melara* ha proseguito con successo i suoi studi nel settore delle armi navali (in collaborazione con le marine italiana e tedesca) della missilistica e dello spazio, nell'ambito del progetto nazionale SIRIO.

Nel settore cantieristico è da segnalare il soddisfacente progresso del progetto « Esquilino » (automazione della condotta della nave) svolto dall'*Italcantieri* e dal CETENA col finanziamento del CNR e in collaborazione con l'Università di Genova.

Nel quadro del piano di riassetto e sviluppo del settore elettronico del gruppo, approvato dal Governo agli inizi del 1970, è stato approfondito l'esame delle possibilità di coordinamento e integrazione delle attività di ricerca svolte dalle aziende del settore. In particolare, nell'esercizio trascorso:

— la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, nel campo delle telecomunicazioni, ha proficuamente proseguito le esperienze, in cui ha raggiunto posizioni

d'avanguardia a livello internazionale, intese a sostituire le tecniche numeriche a quelle analogiche; obiettivo a lungo termine di tali esperienze è la realizzazione di reti attraverso cui trasmettere tutti i diversi tipi di informazione. L'azienda ha inoltre portato regolarmente avanti, in collaborazione con il CSELT e l'ATES, il « Proteo » (sistema di comunicazione a divisione di tempo) al quale è stato concesso un finanziamento agevolato di notevole importo da parte del Fondo IMI per la ricerca;

- la *Selenia*, che è impegnata nell'accrescere la già consistente quota di produzione derivata dalla propria attività di ricerca, ha realizzato originali sviluppi nel settore dei calcolatori, dei radar di vario tipo, dei sistemi d'arma, delle antenne; di particolare interesse è lo studio delle antenne in plastica, applicabili sui satelliti artificiali, non deformabili dalle radiazioni solari. Intensa, come negli anni passati, è stata l'attività di messa a punto di prototipi per impieghi militari;
- la ELSAG ha ottenuto apprezzabili risultati nel campo dei comandi numerici per macchine utensili;
- l'ATES *Componenti Elettronici* ha continuato le proprie ricerche a breve termine su vari tipi di componenti per telecomunicazioni e per l'automobile;
- presso i laboratori del CSELT (dove lavorano circa 250 persone) sono da citare gli studi e le esperienze relativi ai servizi delle telecomunicazioni, quali ad esempio il servizio radio mobile, la trasmissione dati, gruppi speciali di commutatori per nuovi servizi da offrire all'utenza telefonica. Degna di nota, inoltre, l'entrata in attività nel corso dell'anno di un sistema di documentazione centralizzata su elaboratore (INFOTEL), di cui si avvalgono le aziende elettroniche e di telecomunicazioni del gruppo. Presso il centro sono in corso lavori di ampliamento che in pratica porteranno al raddoppio delle attuali dimensioni nel giro di un biennio.

Merita infine di essere ricordata l'attività di *Telespazio*, che partecipa al programma spaziale nazionale SIRIO, alle iniziative del consorzio *Intelsat* e ad altri programmi sperimentali di amministrazioni ed enti esteri (per esempio, programmi NASA per ricezione di immagini meteorologiche).

Nella tabella V si riportano la consistenza del personale e l'ammontare delle spese correnti assorbite per l'attività di ricerca nel 1969 e 1970 e le previsioni per il 1971.

Tabella V - Personale e spese di ricerca e sviluppo del gruppo nel 1969, 1970 e previsioni per il 1971

	1969	1970 (preconsuntivo)	1971 (previsioni)
Personale tecnico impiegato nella ricerca (unità equivalenti a tempo pieno)	4.220	4.830	5.410
di cui: ricercatori	1.140	1.320	1.490
Spese correnti (miliardi di lire) (a)	35,5	45,5	55,3

(a) Spese generali, materiali, per personale, ammortamenti e per ricerche affidate a terzi; queste ultime ammontano a 1,5/1,7 miliardi in ognuno dei tre anni considerati.

Si può rilevare che nell'esercizio in esame, in confronto col 1969, le persone addette e le spese correnti sono aumentate rispettivamente del 14,5% e del 28% circa. Gli investimenti in impianti e attrezzature sono stati dell'ordine di 6 miliardi e hanno riguardato soprattutto il settore elettronico.

Va infine ricordato che nel trascorso esercizio, mentre sono proseguiti i rapporti di collaborazione con il CNR in svariati campi (elettronica delle telecomunicazioni, navale, delle macchine utensili, ecc.), è stato avviato un programma IRI per l'Università inteso a presentare l'attività del gruppo, particolarmente quella nei settori di tecnologia avanzata, a docenti e laureandi di facoltà tecniche; di tale iniziativa si stanno studiando ulteriori possibili sviluppi.

f) Occupazione e problemi del lavoro

Il personale del gruppo ha segnato, nel 1970, un'espansione senza precedenti, che ha raggiunto le 29 mila unità (da 324 a 353 mila) pari all'8,9% rispetto alla fine del 1969 (v. tabella VI). È il caso di rilevare che l'occupazione nazionale nei settori in cui opera massima parte degli addetti del gruppo (industria manifatturiera, costruzioni, trasporti e comunicazioni, credito) è aumentata nel 1970 del 2,6%.

Come nell'esercizio precedente, gli sviluppi dell'occupazione hanno interessato in modo particolare i settori manifatturieri (+ 11%) che hanno assorbito circa 21 mila unità, pari ad oltre i due terzi dell'incremento complessivo, il che ha portato la loro partecipazione all'occupazione globale dal 58% al 59%. Tale espansione, che interessa essenzialmente la siderurgia (+ 9.400 addetti, pari al 12,7%), la meccanica (+ 5.700 addetti, pari al 10,7%) e l'elettronica (+ 4.500 addetti, pari al 24,9%), deve imputarsi in parte alla necessità di compensare le riduzioni di orario stipulate con il rinnovo contrattuale del 1969, ma soprattutto al fabbisogno di personale comportato dall'espansione degli impianti, in particolare presso l'*Italsider* (Taranto), l'*Alfa Romeo*, l'*Alfasud* e la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*.

L'aumento dell'occupazione presso le aziende di servizi, pari al 6,1%, è stato notevole, percentualmente nel settore dei trasporti aerei (+13,7%, pari a 1.900 addetti) e, in termini assoluti, per le telecomunicazioni (+ 2.500 addetti, pari al 4,9%).

Degno di nota anche l'aumento di 1.400 persone (+ 4,4%) registrato dalle banche. L'aumento dell'occupazione segnato nell'esercizio in esame ha influito, in modo determinante, sulla mobilità complessiva del personale del gruppo: le variazioni in entrata sono infatti balzate tra il 1969 e il 1970 dal 13% al 17,1% (v. tabella VII), che costituisce un nuovo massimo; i tassi di mobilità in uscita, in una situazione di relativa minore fluidità del mercato del lavoro, si sono mantenuti, invece, sui livelli dell'anno precedente.

Il costo globale del lavoro per l'intero gruppo ha sfiorato nel 1970 i 1.500 miliardi, con un incremento di quasi il 30% sul 1969 e del 45% sul 1968 (v. tabella VIII); il costo per dipendente, dal canto suo, è salito da 3,8 a 4,5 milioni, con un incremento rispettivamente del 17,6% e del 27,5%. Entrambi gli incrementi del 1970 risultano percentualmente più che doppi di quelli registrati l'anno precedente, cumulandosi durante l'anno gli effetti dell'entrata in vigore di alcuni importanti contratti nazionali conclusi nel 1969 (tra cui principalmente quello dei metalmecc-

Tabella VI - Personale occupato nel gruppo alla fine degli anni 1969 e 1970 (a)
(migliaia di addetti)

Settori	Personale dipendente al		Variazioni rispetto al 1969	
	31-XII-1969	31-XII-1970	assolute	percentuali
Manifatturieri				
Siderurgia	74,2	83,6	+ 9,4	+ 12,7
Meccanica	53,1	58,8	+ 5,7	+ 10,7
Elettronica	18,1	22,6	+ 4,5	+ 24,9
Costruzioni e riparazioni navali	18,7	19,1	+ 0,4	+ 2,1
Alimentare (b)	11,6	12,2	+ 0,6	+ 5,2
Cemento	2,1	2,1	—	—
Altri	10,5	10,6	+ 0,1	+ 1,0
Totale	188,3	209,0	+ 20,7	+ 11,0
Servizi				
Telecomunicazioni	51,0	53,5	+ 2,5	+ 4,9
Trasporti marittimi	13,1	13,3	+ 0,2	+ 1,5
Trasporti aerei	13,9	15,8	+ 1,9	+ 13,7
Radiotelevisione (c)	11,7	12,3	+ 0,6	+ 5,1
Altri	4,4	4,9	+ 0,5	+ 11,4
Totale	94,1	99,8	+ 5,7	+ 6,1
Autostrade e altre infrastrutture	2,8	3,0	+ 0,2	+ 7,1
Banche	32,0	33,4	+ 1,4	+ 4,4
Aziende varie	5,7	6,7	+ 1,0	+ 17,5
Totale aziende	322,9	351,9	+ 29,0	+ 9,0
IRI e Finanziarie	1,2	1,2	—	—
Totale generale	324,1	353,1	+ 29,0	+ 8,9

(a) I dati sono raggruppati per settori merceologici prescindendo dalla dipendenza delle aziende dall'una o dall'altra finanziaria capogruppo. Le divergenze risultanti per il 1969 rispetto ai dati pubblicati nella precedente relazione sono dovute oltre che a successivi accertamenti, all'esclusione in tale anno, per omogeneità di confronto con il 1970, delle società *Terni Industrie Chimiche*, *MCM*, *Fabbricone*, *Valsarno* e *Linexter* non facenti più parte del gruppo e alla inclusion, per la prima volta fra gli altri settori manifatturieri, della società *SIRTI*. Inoltre, a partire dalla presente relazione, viene evidenziata la occupazione delle aziende operanti nel settore alimentare includendo, anche per il 1969, gli addetti della società *Alemagna* entrata a far parte del gruppo nel corso del 1970. È incluso il personale all'estero dipendente dalle società del gruppo *Finnmare*, dall'*Alitalia*, dall'*Italcable* e da altre pari complessivamente a 4.818 addetti nel 1969 e a 4.383 nel 1970.

(b) Vedi nota (b) della tabella I.

(c) È incluso il personale fuori organico occupato con contratti a termine e pari, mediamente, a 1.556 addetti nel 1969 e a 1.457 nel 1970.

canici), delle variazioni del costo della vita (otto scatti dell'indennità di contingenza) e degli accordi integrativi a livello aziendale conclusi negli ultimi mesi del 1970. L'aumento del costo unitario del lavoro risulta nettamente più elevato presso le aziende manifatturiere che presso quelle di servizi: gli effetti del rinnovo a fine 1969 del contratto dei metalmeccanici si sono infatti riflessi totalmente sull'anno 1970, mentre la contrattazione nazionale presso gli altri settori ha distribuito i propri effetti parzialmente sui due anni. Diverso discorso deve farsi per la contrattazione

Tabella VII - Ricambio del personale in alcune aziende del gruppo negli anni 1968, 1969 e 1970 (a)
(in percentuale dell'occupazione media annua)

Qualifica	1968	1969	1970
	<i>Entrate</i>		
Dirigenti e impiegati	9,8	13,2	15,8
Intermedi e operai	11,0	12,9	17,7
Totale	10,7	13,0	17,1
	<i>Uscite</i>		
Dirigenti e impiegati	6,7	7,2	6,9
Intermedi e operai	9,7	8,5	8,6
Totale	8,8	8,1	8,1
	<i>Variazioni nette</i>		
Dirigenti e impiegati	+ 3,1	+ 6,0	+ 8,9
Intermedi e operai	+ 1,3	+ 4,4	+ 9,1
Totale	+ 1,9	+ 4,9	+ 9,0

(a) L'indagine viene effettuata presso le aziende dei gruppi *Finsider, Finmeccanica, Fincantieri* e presso *SIP, RAI e Alitalia*.

articolata aziendale, protrattasi per vari mesi del 1970 e conclusasi con ulteriori aggravii di costo che incideranno in questo caso soprattutto nel 1971.

Si valuta d'altra parte che nel 1970, anno in cui non si sono avuti importanti rinnovi di contratti nazionali, le ore perdute per scioperi connessi a vertenze di lavoro e ad altre cause abbiano raggiunto, nell'ambito delle aziende associate all'*Intersind*, un totale dell'ordine di 7,8 milioni, contro 18 milioni nel 1969, 3,3 milioni nel 1968 e

Tabella VIII - Costo del lavoro nelle aziende del gruppo negli anni 1968, 1969 e 1970

	1968	1969	1970 (dati provvisori)	Variazioni %		
				1969 su 1968	1970 su 1969	1970 su 1968
Ammontare complessivo annuo (L. miliardi)						
Retribuzioni	751	852	1.097	+ 13,4	+ 28,8	+ 46,1
Oneri sociali	259	288	360	+ 11,2	+ 25,0	+ 39,0
Totale	1.010	1.140	1.457	+ 12,9	+ 28,0	+ 44,3
<i>di cui:</i> Aziende manifatturiere	436	486	660	+ 11,5	+ 36,0	+ 51,4
Servizi e Banche	574	654	797	+ 13,9	+ 21,9	+ 38,9
Importo annuo medio pro capite (L. migliaia)						
Retribuzioni	2.574	2.806	3.323	+ 9,0	+ 18,4	+ 29,1
Oneri sociali	887	947	1.090	+ 7,8	+ 15,1	+ 22,9
Totale	3.461	3.753	4.413	+ 8,4	+ 17,6	+ 27,5
<i>di cui:</i> Aziende manifatturiere	2.682	2.842	3.490	+ 6,0	+ 22,8	+ 30,1
Servizi e Banche	4.444	4.922	5.652	+ 10,8	+ 14,8	+ 27,2

circa 1,5 milioni nel 1967. I dati numerici non rendono conto tuttavia del fatto che nel 1970 le astensioni dal lavoro si sono in gran parte concentrate in alcune imprese impegnate nella negoziazione di contratti aziendali; inoltre le stesse astensioni hanno assunto forme nuove che hanno ostacolato l'attività produttiva in misura enormemente maggiore, a parità di ore scioperate, rispetto agli anni precedenti.

Alle assenze per scioperi si è anche aggiunto, specialmente nella seconda metà dell'anno, un aumento delle assenze per malattia di breve periodo; ciò ha reso più difficile l'esercizio degli impianti con un ulteriore aggravio di costo per le aziende, tenute per contratto al pagamento delle assenze.

Per gli oneri sociali nel 1970 si è avuto un incremento di qualche punto percentuale inferiore a quello delle retribuzioni, il che va spiegato in parte con gli effetti del provvedimento, adottato a fine 1968, di parziale fiscalizzazione per le aziende operanti nel Mezzogiorno e, in parte, con l'azione frenante del massimale per gli assegni familiari (l'aumento, disposto alla fine del 1970, eserciterà la sua influenza a partire dall'esercizio in corso).

In collaborazione con l'*Intersind* è stata svolta attività di assistenza e collegamento nelle trattative per:

- rinnovo di 9 contratti collettivi nazionali di categoria;
- rinnovo di 7 contratti collettivi aziendali;
- 134 vertenze sindacali.

È stato inoltre effettuato lavoro di ricerca ed elaborazione sui risultati della contrattazione a livello aziendale, che ha investito la quasi totalità delle aziende del gruppo.

Notevole impegno ha infine richiesto l'attività svolta in relazione all'applicazione del nuovo contratto collettivo di lavoro per i dipendenti da aziende metalmeccaniche a partecipazione statale e della legge 20 maggio 1970, n. 300 sullo Statuto dei diritti dei lavoratori.

L'attività svolta nel 1970 dall'ANCIFAP, nel campo della formazione delle maestranze, dei tecnici intermedi e superiori e degli istruttori può compendiarsi come segue:

- al livello operai, hanno partecipato ai corsi biennali 1.447 giovani, mentre si sono qualificati o riqualificati 5.915 operai adulti; le attività di aggiornamento, a loro volta, sono state seguite da 1.946 operai di prossima assunzione o già dipendenti;
- al livello tecnici, si sono avuti 959 partecipanti ai corsi per dipendenti delle aziende del gruppo, mentre hanno seguito i corsi pre-inserimento 479 giovani, compresi i partecipanti al biennio delle scuole speciali di tecnologia istituite dal Ministero della pubblica istruzione presso i Centri di Genova e Terni;
- al livello istruttori, infine, 890 elementi hanno partecipato a corsi di formazione o di aggiornamento, includenti quelli di preparazione del personale istruttore dei centri di addestramento professionale meridionali, corsi svolti per conto della *Cassa per il Mezzogiorno*.

L'attività di assistenza tecnica è stata estesa anche a paesi in via di sviluppo al fine di costituire unità addestrative per personale tecnico e istruttore.

Per quanto riguarda i quadri dirigenti, si è ulteriormente sviluppata l'attività dei

Centri IRI per lo studio delle funzioni direttive aziendali, articolata nel 1970 come segue:

- corsi di introduzione alle tecniche organizzative e di gestione (per persone con uno o due anni di esperienza);
- corsi di specializzazione e aggiornamento per quadri provenienti da diversi settori aziendali; la gamma di tali corsi si è arricchita di un seminario di sociologia industriale, un corso sulla direzione « ricerca e sviluppo », un corso sulla programmazione e il controllo degli investimenti industriali, cinque seminari specialistici sulle tecniche decisionali;
- corsi di formazione integrata e aggiornamento (per quadri già inseriti in posizioni di responsabilità);
- riunioni di documentazione e informazione per dirigenti;
- corsi in azienda su tecniche organizzative e di gestione (per elementi inseriti a vari livelli).

In complesso, l'attività formativa svolta nel 1970 presso i Centri ha interessato 840 persone; quella svolta presso le aziende 1.720 persone; le settimane di docenza sono state complessivamente 234.

Nel 1970 è stato organizzato per il nono anno consecutivo il Corso di perfezionamento per quadri tecnici di paesi in via di sviluppo: ad esso hanno partecipato complessivamente 119 borsisti, di cui 104 assegnatari di borse IRI e 15 di borse concesse dal Ministero degli affari esteri, dalla CEE e dall'ONU.

Dei partecipanti, 30 provenivano dall'Africa, 58 dall'America Latina, 12 dall'Asia e 19 dall'Europa. Rispetto agli anni precedenti è aumentata nel IX Corso la partecipazione di elementi provenienti da paesi latino-americani e si è ulteriormente migliorato il livello qualitativo dei partecipanti, i quali esercitavano nelle aziende di provenienza funzioni di responsabilità, in prevalenza nei settori delle banche, della meccanica ed elettromeccanica, della radiotelevisione, della siderurgia, delle telecomunicazioni e dei trasporti aerei.

Sono stati inoltre accolti numerosi tecnici e studiosi per brevi permanenze informative presso l'Istituto e le aziende del gruppo.

g) Andamento finanziario

Nel 1970 il fabbisogno finanziario del gruppo ha raggiunto un vertice di 1.048,5 miliardi, essendo aumentato, rispetto al 1969, di 456,1 miliardi, pari al 77%. Tale aumento è stato determinato: per 214,3 miliardi dallo sviluppo dei nuovi investimenti in impianti (+ 32,7% rispetto al 1969); per 180,3 miliardi dalle maggiori occorrenze di capitale di esercizio, da imputare principalmente al processo di ricostituzione delle scorte di prodotti finiti, fortemente depauperate negli ultimi mesi del 1969, cui si sono aggiunte situazioni specifiche di incremento dei lavori in corso, specie nei settori meccanico e cantieristico; infine, per 61,5 miliardi dall'esigenza di adeguare i capitali sociali delle banche di interesse nazionale alla rilevante espansione della loro attività.

Passando all'esame delle fonti di copertura (v. tabella IX), si osserva, innanzitutto, che l'autofinanziamento, in relazione al peggiorato andamento economico delle aziende, è diminuito in valore assoluto di circa 29 miliardi, dopo un'espansione ininterrotta che durava dal 1964. In presenza di un fabbisogno nettamente aumentato nel 1970, il concorso dell'autofinanziamento alla copertura è pertanto caduto dal 49,9% al 25,5% (1).

L'apporto dello Stato al fondo di dotazione dell'Istituto è rimasto pressoché invariato in valore assoluto, per cui si è quasi dimezzata la sua partecipazione percentuale alla copertura.

Tabella IX - Copertura del fabbisogno finanziario del gruppo (IRI e aziende) negli anni 1969 e 1970

	L. miliardi		%	
	1969	1970	1969	1970
AUTOFINANZIAMENTO				
(ammortamenti, accantonamenti ai fondi di liquidazione e di previdenza del personale e ad altri fondi, utili passati a riserva, al netto delle perdite)				
	295,9	267,1	49,9	25,5
STATO				
apporti al fondo di dotazione dell'IRI				
	77,9	79,9	13,2	7,6
MERCATO				
sottoscrizioni di terzi azionisti				
	25,6	10,0	4,3	1,0
operazioni a media e lunga scadenza				
	175,4	257,0	29,6	24,5
operazioni di tesoreria (a)				
	— 2,2	401,6	— 0,3	38,3
smobilizzi e utilizzo di altre attività IRI				
	19,8	32,9	3,3	3,1
<i>Totale mercato</i>				
	218,6	701,5	36,9	66,9
<i>Totale Stato e mercato</i>				
	296,5	781,4	50,1	74,5
<i>Totale generale</i>				
	592,4	1.048,5	100,0	100,0

(a) Variazioni dell'indebitamento a breve e di disponibilità.

Si è invece più che triplicato tra il 1969 e il 1970 l'ammontare dei nuovi mezzi liquidi forniti dal mercato (da 218,6 a 701,5 miliardi), il cui apporto ha in tal modo aumentato di quattro quinti il suo peso percentuale (dal 36,9% al 66,9%). Riflettendo le particolari condizioni del mercato monetario e finanziario nel 1970, al rilevante aumento suddetto hanno concorso soprattutto le operazioni di tesoreria (oltre 400 miliardi nel 1970), risultando più elevato il costo e comunque assai limitata la disponibilità dei finanziamenti a media e lunga scadenza; l'apporto di questi ultimi, pur salito tra il 1969 e il 1970 da 175,4 a 257 miliardi, ha visto ridurre il suo concorso percentuale dal 29,6% al 24,5%.

(1) Escludendo dal fabbisogno la quota relativa alle banche e all'IRI, data la loro particolare natura, le percentuali indicate nel testo risultano del 47,1% per il 1969 e del 26,7% per il 1970.

È da osservare che una cospicua aliquota del nuovo indebitamento delle aziende è stata effettuata, nel quadro degli indirizzi formulati dalle autorità monetarie, con operazioni in divisa; nel 1970 queste hanno infatti raggiunto un ammontare di circa 240 miliardi, in massima parte a media e lunga scadenza. Nel 1969 le operazioni in divisa furono pari a circa 46 miliardi.

L'insieme delle altre voci (sottoscrizioni di terzi azionisti, smobilizzi e utilizzo di altre attività IRI) ha fornito un apporto di 42,9 miliardi, praticamente corrispondente a quello del 1969.

Riepilogando, si osserva che rispetto al 1969 l'espansione dei nuovi mezzi liquidi affluiti al gruppo dal mercato e dallo Stato è risultata dell'ordine di una volta e mezza (da 296,5 a 781,4 miliardi).

L'eccezionale aumento trova la sua giustificazione, da un lato, nella forte dilatazione del fabbisogno delle aziende impegnate nell'attuazione dei programmi di sviluppo e, dall'altro, nell'insufficienza dell'autofinanziamento che ha subito, come si è visto, una contrazione anche in valore assoluto. L'esame delle diverse fonti di finanziamento consente ancora di segnalare che l'aumento nel 1970 è da attribuire esclusivamente al contributo del mercato, essendo rimasto di fatto stazionario sul livello del 1969 l'apporto dello Stato.

Va sottolineato, al riguardo, il rilievo assunto nel 1970 dalle operazioni di tesoreria, che pur giustificato dalle condizioni ricordate del mercato finanziario, pone il problema del ritorno a una più armonica struttura delle fonti di finanziamento. Lo sviluppo, dettato dalle condizioni di mercato, dei finanziamenti acquisiti direttamente dalle aziende ha contenuto il ricorso delle stesse all'Istituto: in effetti, l'apporto dell'IRI alle aziende è stato di 100,3 miliardi, comparabile a quello del precedente esercizio (105,6 miliardi). Tenuto conto anche delle altre normali occorrenze della gestione finanziaria dell'Istituto (58,6 miliardi, di cui 51,4 per rimborso di prestiti obbligazionari), risulta che il fabbisogno totale dell'IRI nel 1970 è ammontato a 158,9 miliardi (contro 153,5 miliardi nel 1969).

La copertura di tale fabbisogno è stata assicurata per circa la metà dal già ricordato aumento di 79,9 miliardi del fondo di dotazione dell'IRI e per l'altra metà con smobilizzi (43 miliardi, di cui 28,5 di azioni delle tre banche di interesse nazionale collocate sul mercato), con operazioni a media e lunga scadenza (33,7 miliardi, di cui 22,7 ricavati con l'emissione di obbligazioni) e con l'utilizzo di altre attività (2,3 miliardi). È da notare che nel 1970, per il quarto esercizio consecutivo, il ricorso dell'IRI al mercato obbligazionario è stato inferiore ai rimborsi effettuati allo stesso mercato, al quale è così rifluito un importo netto di 28,7 miliardi.

h) Risultati economici

L'esercizio 1970 è stato contrassegnato, per la maggioranza delle aziende del gruppo — specie, ma non solo, quelle dei settori manifatturieri — da una eccezionale inflazione dei costi; nel contempo il rinnovarsi delle agitazioni sindacali ha fortemente interferito — direttamente o indirettamente, per le discontinuità determinate nei cicli di produzione a monte e a valle — nel normale esercizio degli impianti, in molti casi ampliati rispetto al 1969, con una corrispondente espansione anche degli organici. In conseguenza, nonostante la sostenutezza dei prezzi in alcuni settori manifattu-

rieri, i risultati di esercizio hanno registrato generalmente un peggioramento, che per entità non ha precedenti.

Fra le *aziende manifatturiere*, quelle siderurgiche, malgrado i miglioramenti degli impianti e dell'organizzazione e il favorevole andamento dei prezzi, hanno risentito pesantemente dell'aumento delle principali voci di costo (lavoro, materie prime, trasporti, finanziamenti) e dei conflitti di lavoro insorti in sede di contrattazione integrativa aziendale.

L'*Italsider*, che ha consuntivato rispetto ai programmi un minor fatturato netto di oltre 100 miliardi, risentendo anche le conseguenze dell'alluvione che ha colpito gli stabilimenti genovesi, ha chiuso l'esercizio con una perdita di 9,8 miliardi, dopo aver effettuato non sufficienti ammortamenti, che si sono dovuti difatti mantenere al livello di quelli del 1969; la *Dalmine*, turbata da ripetute agitazioni in una fase di ristrutturazione degli impianti, oltre che dalle irregolarità degli approvvigionamenti di semilavorati dall'*Italsider*, ha chiuso l'esercizio in sostanziale pareggio. L'andamento sufficientemente regolare dell'esercizio e i buoni ricavi unitari hanno invece favorevolmente influenzato i risultati economici della *Terni* e della *Terninoss*: rispetto al 1969, la prima ha aumentato gli ammortamenti e ridotto, sia pur lievemente, la perdita, mentre la seconda ha registrato un utile molto più consistente. Il miglioramento della produttività e il buon livello dei prezzi degli acciai speciali, infine, hanno consentito alla *Breda* di raggiungere il pareggio, dopo i risultati negativi dei precedenti esercizi, mentre, a loro volta, sia la *CMF* che la *Deriver* hanno ridotto fortemente la perdita, avvicinandosi all'equilibrio del conto economico.

La *Cementir*, che ha risentito sia dell'aumento dei costi sia delle più onerose norme regolanti le caratteristiche qualitative del cemento, in presenza di prezzi ancora invariati sui livelli del 1961, ha registrato una riduzione dell'utile di esercizio; il dividendo distribuito, in parte con ricorso alle riserve, è stato del 7,5%, contro il 9% del 1969. Per la capogruppo *Finsider*, infine, può prevedersi l'assegnazione di un dividendo inferiore a quello (9%) del 1969.

L'andamento delle aziende meccaniche ha risentito degli stessi fattori negativi già ricordati per la siderurgia, con effetti tanto più gravi per le imprese impegnate in commesse di lunga durata (assunte quando il mercato non consentiva clausole di revisione dei prezzi) e per quelle in fase di riorganizzazione aziendale.

L'*Alfa Romeo* ha prodotto circa 20 mila autovetture in meno, rispetto al programma annuale, che teneva conto dell'accresciuta capacità produttiva e dell'ampliata organizzazione di vendita dell'azienda; la società ha pertanto chiuso l'esercizio con un utile che rimane alquanto al di sotto di quello del 1969, consentendo la remunerazione del capitale nella misura del 5% (6% nell'esercizio precedente). Sui livelli del 1969 si sono mantenuti i risultati in utile della *Aerfer*, dell'*OTO-Melara*, della *SPICA*, della *WAISPA* e delle *Fonderie San Giorgio-Prà*; un miglioramento hanno registrato quelli della *FAG-CBF* e della *SAFOG*.

Sempre negativo è stato, per le ragioni ricordate, il risultato economico delle aziende del comparto elettrotermomeccanico e nucleare (*ASGEN*, *AMN* e altre) e per quelle produttrici di macchinario e impianti industriali, mentre il bilancio della *Società Italiana Impianti* ha chiuso con un modesto attivo.

Nel settore elettronico i risultati economici denunciano tutti un deterioramento. La *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, a causa di agitazioni di particolare asprezza oltre che del forte aumento dei costi, ha dovuto anche nel 1970 fare ampio ricorso alle riserve per la copertura delle perdite e per l'assegnazione di un dividendo del 5%, contro il 9% nell'esercizio precedente; deficitario il risultato della *Selenia*

(dopo il sostanziale pareggio conseguito nel 1969) nonché dell'ELSAG e dell'ELTEL, entrambe impegnate in una delicata fase di riorganizzazione. In sostanziale pareggio l'esercizio dell'ATES che aveva chiuso in utile nel 1969.

I risultati economici delle aziende cantieristiche, nonostante il migliorato andamento produttivo del 1970, sono stati negativi nel settore delle costruzioni navali a causa dell'esecuzione a costi crescenti delle commesse acquisite in precedenza a prezzo bloccato; i ritardi provocati dalle astensioni dal lavoro e dagli slittamenti di consegne dei fornitori non hanno che aggravato tale situazione. Sulle aziende di riparazione hanno sfavorevolmente influito sia la discontinuità dell'attività lavorativa determinata dagli scioperi e dalla diminuzione del lavoro straordinario, sia la difficoltà di adeguare i prezzi agli aumenti dei costi, in un mercato caratterizzato da una intensa concorrenza internazionale.

Nel settore alimentare, la *Motta*, che ha proseguito nell'anno l'opera di razionalizzazione delle minori attività controllate, ha chiuso il bilancio in pareggio, mentre l'*Alemagna* ha registrato un utile superiore a quello del 1969 che, presumibilmente, consentirà la distribuzione di un dividendo dell'8%; la *Surgela*, nonostante il soddisfacente incremento delle vendite, non ha ancora raggiunto l'equilibrio economico. Fra le altre aziende del gruppo SME, la *Generale Supermercati*, la cui catena di punti di vendita si sviluppa meno rapidamente del previsto a causa delle remore incontrate nell'ottenimento delle licenze, ha ancora registrato un modesto disavanzo. In lieve perdita ha chiuso la *Celdit*, mentre la *Cartiere Italiana e Sertorio Riunite* ha remunerato il capitale nella misura del 4%, come nel 1969. In utile sono risultate, infine, sia l'*Alfacavi* (dividendo del 10%) che la FAR-PH (8%) e la *Napolgas* (4,50%). La capogruppo SME (che contabilizza per cassa i dividendi e che ha pertanto acquisito quello assegnato dall'*Italsider* nel 1969) ha potuto continuare a distribuire un dividendo dell'8%, con un modesto prelievo dalle consistenti riserve disponibili. Delle aziende facenti capo alla finanziaria SPA, la *Monte Amiata*, nonostante la crisi del mercato mondiale del mercurio, ha potuto conservare immutato il dividendo del 16%, mentre la *Circumvesuviana* ha visto ancora aumentare il disavanzo di esercizio che verrà coperto, in larga misura, dallo Stato.

Nell'ambito delle società facenti capo all'*Italstat* sono stati soddisfacenti i risultati economici delle società (SCAI, ISA, SPEA) controllate dall'*Italstrade* che ha pertanto assegnato un dividendo del 6%, come nel 1969; la *Condotte d'Acqua Società Italiana* ha a sua volta assegnato un dividendo dell'11,2%.

Passando alle *aziende di servizi*, l'esercizio della SIP è stato caratterizzato da un aumento dei costi superiore a quello degli introiti, con la conseguente necessità di un crescente ricorso all'indebitamento per finanziare il rinnovo degli impianti in una fase di intensa evoluzione tecnica: la società è comunque in grado di remunerare il capitale nella misura del 7%, come nel 1969. Anche l'*Italcable*, nonostante la sensibile lievitazione dei costi, chiude l'esercizio con un utile che consente l'assegnazione di un dividendo immutato nella misura del 6% del capitale, aumentato nell'anno da 13 a 18 miliardi; la *Telespazio*, grazie allo sviluppo assunto dalle comunicazioni via satellite, ha potuto per la prima volta remunerare il capitale (5%); immutati rispetto a quelli del 1969 risultano infine i dividendi della SEAT (7,50%), della SETA (7%) e della SAIAT (4,50%). La capogruppo STET — tenuto conto anche dei risultati delle aziende controllate del settore manifatturiero — prevede di mantenere invariata la remunerazione del capitale nella misura del 7,75%.

Per le compagnie del gruppo *Finmare*, l'esercizio 1970 è stato contrassegnato, oltre che da un cospicuo incremento dei costi del personale e del combustibile, da una

flessione degli introiti; ciò ha provocato un sensibile peggioramento dei risultati economici, non compensato dalla sovvenzione di competenza dell'esercizio. In particolare, la *Società Italia* (che aveva potuto distribuire un dividendo del 3,50% nel 1969) ha registrato una cospicua perdita cui ha concorso la contrazione del traffico, soprattutto passeggeri, sull'Atlantico settentrionale. Anche l'*Adriatica* chiude il bilancio con un risultato negativo (quello positivo del 1969 aveva consentito di recuperare in parte le perdite degli esercizi precedenti) mentre il *Lloyd Triestino* e la *Tirrenia* sono in grado, con ricorso ad utili accantonati, di distribuire un dividendo del 5% (6,50% nel 1969). La capogruppo *Finmare*, infine, prevede di non poter remunerare il capitale, cui era stato assegnato un dividendo del 5,50% nel precedente esercizio.

L'*Alitalia* ha subito gli effetti congiunti di un rallentamento di molti settori del traffico aereo mondiale, di una ripresa delle astensioni dal lavoro — sia del proprio personale che di quello addetto ai servizi aeroportuali o alla revisione degli aerei — e di un forte aumento dei costi del lavoro, finanziari, assicurativi e di navigazione (per l'insufficienza soprattutto delle attrezzature aeroportuali nazionali); la compagnia ha così chiuso il bilancio in perdita dopo aver stanziato ad ammortamenti un importo inferiore a quello del 1969. L'ATI, a sua volta, nonostante il forte aumento dei costi dovuto anche all'espansione dell'offerta, ha potuto conseguire il pareggio, mentre la SAM, pur segnando un sensibile aumento dei voli a domanda, ha risentito della riduzione dei voli per conto della capogruppo, chiudendo in perdita il proprio bilancio; anche la SO.GE.ME., a seguito dei forti aumenti dei costi solo parzialmente compensati da rialzi dei prezzi, è passata in perdita.

La RAI ha visto confermate nel 1970 le tendenze che da alcuni anni caratterizzano l'esercizio dei servizi televisivi, con una accentuata espansione dei costi non fronteggiabile con gli introiti da canoni (la cui misura unitaria è rimasta invariata dal 1961), i proventi pubblicitari e i rimborsi, tuttora inadeguati, per servizi extra convenzione richiesti da vari dicasteri. Il conto economico si è chiuso in pareggio, dopo uno stanziamento ad ammortamenti aderente ai criteri adottati dalla società nel 1969 ma senza possibilità di assegnare un dividendo agli azionisti. Il risultato economico della collegata SIPRA consente, per contro, di mantenere invariata la misura del dividendo distribuito nell'esercizio precedente (15%).

Permangono immutate le esigenze, di cui si è detto nella relazione dello scorso anno, di un'impostazione su nuove basi della gestione della RAI, con un corrispondente adeguamento del rapporto di concessione.

Bilancio dell'Istituto al 31 dicembre 1970

a) Stato patrimoniale

Le partecipazioni e i finanziamenti dell'Istituto in aziende in esercizio hanno raggiunto, al 31 dicembre 1970, un totale di 1.303,2 miliardi, con un aumento di 55 miliardi rispetto alla fine del 1969. Tale incremento risulta dalle variazioni riportate sinteticamente per settore nella tabella X, che pone a confronto gli stati patrimoniali dell'Istituto a fine 1969 e 1970, e con maggiori dettagli nella successiva tabella XI.

Dall'esame di quest'ultima appare che i nuovi investimenti effettuati dall'Istituto nel 1970 sono ascesi in totale a 115,1 miliardi, importo che, tenuto conto dei rientri, si riduce a 101,1. Gli investimenti di maggior rilievo riguardano: le aziende bancarie e finanziarie (63,8 miliardi, attribuibili per la massima parte alla sottoscrizione degli aumenti di capitale delle tre banche di interesse nazionale e ai maggiori finanziamenti concessi alla SPA), le aziende siderurgiche (19,4 miliardi, per i nuovi finanziamenti concessi all'*Italsider*) e le aziende meccaniche (25 miliardi, soprattutto per la sottoscrizione degli aumenti di capitale dell'*Alfa Romeo* e della *Grandi Motori Trieste* e la concessione di finanziamenti all'*Alfasud*). Degni di nota, altresì, gli investimenti nelle aziende operanti nel settore autostradale e delle altre infrastrutture (6,3 miliardi, soprattutto di nuovi finanziamenti concessi all'*Italstat* in relazione al rilievo da parte di quest'ultima della partecipazione *Italstrade* già posseduta dall'IRI).

Ai nuovi investimenti si contrappongono, come detto, rientri per complessivi 14 miliardi, di cui poco più della metà dal settore dei trasporti marittimi.

Nel corso dell'esercizio si sono avuti realizzi per 38,7 miliardi, per più di due terzi derivanti dal collocamento sul mercato, in vista dell'ammissione alle quotazioni di borsa, di azioni delle tre banche di interesse nazionale. Inoltre, nel quadro dell'indirizzo, indicato già nella relazione dello scorso anno, di mantenere di norma nel portafoglio dell'Istituto soltanto le partecipazioni nelle società capogruppo controllate, va segnalata la cessione dei pacchetti CMIG, *Fonderie Officine San Giorgio Prà*, *Aerfer* e OTO-Melara alla *Finmeccanica* e di quello *Italstrade* all'*Italstat*.

Si sono avute svalutazioni di capitale e remissioni di crediti per 15 miliardi nel settore meccanico e per 3,8 miliardi in quello delle società finanziarie (SPA - *Società Finanziaria di Partecipazioni Azionarie* e SPI - *Promozione e Sviluppo Industriale*); d'altra parte, si sono effettuate rivalutazioni per 18,8 miliardi delle partecipazioni nelle tre banche di interesse nazionale, riportandone i valori di carico a quelli risultanti prima della vendita delle azioni. Le nuove perdite connesse col riassetto del settore cantieristico (7,4 miliardi) sono state iscritte, come negli anni precedenti, fra le « perdite patrimoniali da regolare », che costituiscono una posta per la cui sistemazione è in corso un apposito schema di disegno di legge.

Il complesso delle attività patrimoniali dell'Istituto a fine 1970 risultava finanziato

Tabella X - Confronto degli stati patrimoniali dell'Istituto a fine 1969 e 1970 (a)
(miliardi di lire)

	31-XII-1969	Variazioni	31-XII-1970
ATTIVO			
<i>Partecipazioni e finanziamenti in aziende:</i>			
Bancarie e finanziarie	247,2	+ 50,3	297,5
Siderurgia	329,5	+ 19,4	348,9
Meccanica	180,4	+ 3,0	183,4
Cantieristica	83,0	- 12,5	70,5
Telecomunicazioni ed elettronica	187,4	+ 0,2	187,6
Trasporti marittimi	90,8	- 7,2	83,6
Trasporti aerei	40,0	- 0,6	39,4
Autostrade e infrastrutture	26,0	+ 4,2	30,2
Radiotelevisione	9,4	-	9,4
Varie	54,5	- 1,8	52,7
Totale partite in esercizio	1.248,2	+ 55,0	1.303,2
Partite in liquidazione	8,6	- 1,6	7,0
	1.256,8	+ 53,4	1.310,2
Saldo altre attività e passività (b)	42,6	+ 0,7	43,3
	1.299,4	+ 54,1	1.353,5
PASSIVO			
Obbligazioni	689,2	- 27,8	661,4
Debiti a media e lunga scadenza	31,6	+ 11,0	42,6
Indebitamento a breve scadenza	64,9	- 4,5	60,4
Totale debiti	785,7	- 21,3	764,4
<i>Fondi patrimoniali:</i>			
Fondo di dotazione	595,3	+ 80,0	675,3
Riserva ordinaria e speciale	1,4	+ 2,8	4,2
	596,7	+ 82,8	679,5
Perdite da regolare	84,4	+ 7,4	91,8
Patrimonio netto	512,3	+ 75,4	587,7
Avanzo di gestione	1,4	-	1,4
	1.299,4	+ 54,1	1.353,5

(a) Taluni dati esposti nel bilancio ufficiale sono stati riclassificati nella presente tabella ai fini di una maggiore chiarezza del commento. Per un riscontro con il bilancio ufficiale si tenga presente che in questa sede:

- le partecipazioni sono state considerate al netto dei decimi da versare (3,4 miliardi a fine 1969 e 1,8 miliardi a fine 1970);
- per brevità si sono riunite in un'unica voce « saldo altre attività e passività » le seguenti partite: cassa, crediti diversi, scarti su obbligazioni, fondo speciale, fondo liquidazione personale e debiti diversi, al netto dei decimi da versare;
- il fondo di dotazione è considerato al netto delle quote non ancora incassate a fine anno (300,1 miliardi a fine 1969 e 220,1 miliardi a fine 1970);
- i dati per settore relativi alle partecipazioni e ai finanziamenti al 31 dicembre 1969 riflettono la nuova classificazione adottata nel 1970; essi differiscono pertanto lievemente da quelli esposti nella relazione 1969.

(b) Il saldo include la partita di 8,2 miliardi a fine 1969 e di 8,7 miliardi a fine 1970 relativa al credito che l'Istituto vanta nei riguardi dell'Ente Autonomo di Gestione per il Cinema a chiusura della gestione per mandato di Cinecittà da parte dell'IRI; la sistemazione di tale credito è tuttora all'esame delle autorità competenti nell'ambito di provvedimenti che riguardano l'ente debitore.

**Tabella XI - Variazioni delle partecipazioni e dei finanziamenti
nelle aziende in esercizio nel 1970**
(miliardi di lire)

Aziende	Nuovi investimenti o rientri	Realizzi	Rivalutazioni (+) e svalutazioni (-)	Totale
Settore bancario e finanziario	+ 63,8	- 28,5	+ 15,0	+ 50,3
Siderurgia	+ 19,4	—	—	+ 19,4
Meccanica	+ 25,0	- 7,0	- 15,0	+ 3,0
Cantieristica	- 5,1	—	- 7,4	- 12,5
Telecomunicazioni ed elettronica	+ 0,2	—	—	+ 0,2
Trasporti marittimi	- 7,2	—	—	- 7,2
Trasporti aerei	+ 0,4	- 1,0	—	- 0,6
Autostrade e infrastrutture	+ 6,3	- 2,1	—	+ 4,2
Radiotelevisione	—	—	—	—
Aziende varie	- 1,7	- 0,1	—	- 1,8
Totale aziende in esercizio	+ 101,1	- 38,7	- 7,4	+ 55,0

(v. tabella XII) per 589,1 miliardi con fondi patrimoniali e per 764,4 miliardi con debiti.

I fondi patrimoniali sono aumentati nel 1970 di 75,4 miliardi, per effetto dell'incasso della quota di competenza (circa 80 miliardi) dell'aumento del fondo di dotazione stabilito con legge 20 dicembre 1967, n. 1252, e dell'accantonamento alla riserva ordinaria della quota statutaria di utili 1969 (0,3 miliardi) e alla riserva speciale di utili realizzati con la cessione di partecipazioni (2,5 miliardi); il tutto al netto del ricordato incremento delle perdite patrimoniali da regolare (7,4 miliardi).

Tabella XII - Struttura delle fonti di finanziamento dell'Istituto

	Consistenza in lire miliardi a fine				Composizione % a fine			
	1967	1968	1969	1970	1967	1968	1969	1970
Obbligazioni	760,7	725,8	689,2	661,4	63,0	59,3	53,1	48,9
Altri debiti a media e lunga scadenza	21,2	29,2	31,6	42,6	1,8	2,4	2,4	3,1
Indebitamento a breve scadenza	51,1	27,2	64,9	60,4	4,2	2,2	5,0	4,5
Totale indebitamento	833,0	782,2	785,7	764,4	69,0	63,9	60,5	56,5
Fondi patri- moniali (a)	373,7	441,6	513,7	589,1	31,0	36,1	39,5	43,5
Totale	1.206,7	1.223,8	1.299,4	1.353,5	100,0	100,0	100,0	100,0

(a) Al netto delle perdite patrimoniali; escluse inoltre le quote del fondo di dotazione non ancora incassate a fine anno (59 miliardi a fine 1967; 378 miliardi a fine 1968; 300,1 miliardi a fine 1969; 220,1 miliardi a fine 1970); incluso l'utile dell'esercizio.

Tabella XIII - Variazioni dell'indebitamento dell'Istituto nel periodo 1967-70

(miliardi di lire)

	1967	1968	1969	1970
Obbligazioni	— 33,0	— 34,9	— 36,6	— 27,8
Altri debiti a lunga e media scadenza	+ 8,5	+ 8,0	+ 2,4	+ 11,0
Indebitamento a breve scadenza	— 38,3	— 23,9	+ 37,7	— 4,5
Totale	— 62,8	— 50,8	+ 3,5	— 21,3

Come appare dalla tabella XIII, la posizione debitoria dell'Istituto è diminuita, nel complesso, di 21,3 miliardi: riduzioni nette dell'indebitamento obbligazionario (— 27,8 miliardi, corrispondenti alla differenza fra obbligazioni scadute per 50,7 e nuove emissioni per 22,9 miliardi) e di quello a breve scadenza (— 4,5 miliardi) hanno più che compensato l'aumento degli altri debiti a media e lunga scadenza (+ 11 miliardi).

Il contributo dei fondi patrimoniali al finanziamento delle attività dell'Istituto si è così ulteriormente rafforzato nel 1970; esso risultava pari, a fine esercizio, al 43,5% contro il 39,5% a fine 1969. Si deve d'altra parte rilevare che, nonostante l'aumento registrato dai fondi patrimoniali nell'ultimo triennio, il loro concorso al finanziamento delle attività industriali complessive del gruppo rimane ancora sensibilmente inferiore al 10%.

b) Conto profitti e perdite

Il conto economico dell'Istituto presenta per il 1970 un avanzo di gestione di 1,4 miliardi, pressoché pari a quello del 1969. Il confronto delle diverse voci del conto profitti e perdite nei due esercizi è esposto nella tabella XIV.

La redditività dei capitali mediamente investiti dall'IRI, sia in partecipazioni azionarie e finanziamenti (che costituiscono oltre il 98% degli impieghi), sia in altre attività è risultata del 4,97% contro il 4,72% del 1969; l'aumento di un quarto di punto è attribuibile all'incasso nel 1970 di dividendi più elevati sulle partecipazioni siderurgiche, alla congrua remunerazione degli aumenti di capitale delle tre banche di interesse nazionale e delle società telefoniche e a un migliorato rendimento dei finanziamenti. Si ricorda, al riguardo, che tutti i dividendi sono stati, come di consueto, contabilizzati per cassa, eccettuati quelli relativi alle partecipazioni nelle banche di interesse nazionale, nel *Banco di Santo Spirito* e nella *SME* che sono acquisiti al conto economico per competenza.

Conteggiando invece tutti i dividendi secondo il criterio di competenza, il rendimento medio delle partecipazioni e dei finanziamenti nelle aziende in esercizio risulta per il 1970 peggiorato, essendo sceso al 4,43% contro il 4,89% dell'esercizio 1969. Tale andamento è ascrivibile alla minore redditività delle partecipazioni azionarie in diverse società; in particolare (v. tabella XV): nel settore siderurgico, per la mancata distribuzione di dividendo da parte dell'*Italsider* e per la conseguente riduzione della remunerazione del capitale della *Finsider*; nei settori dei trasporti

Tabella XIV - Confronto dei risultati economici dell'Istituto
(miliardi di lire)

	1969	Variazioni	1970
<i>Proventi</i>			
Dividendi	39,8	+ 5,9	45,7
Interessi sui finanziamenti	19,2	— 1,1	18,1
	59,0	+ 4,8	63,8
Altri interessi attivi e proventi diversi	1,7	+ 0,1	1,8
<i>Totale proventi</i>	60,7	+ 4,9	65,6
<i>Oneri</i>			
Interessi passivi e altri oneri relativi alle obbligazioni	45,1	— 1,5	43,6
Interessi passivi e altri oneri su operazioni diverse	4,8	+ 1,5	6,3
	49,9	—	49,9
Spese generali	4,1	+ 0,6	4,7
Oneri per corsi di perfezionamento per tecnici di paesi in via di sviluppo	0,2	—	0,2
Oneri per la formazione e l'addestramento professionale	0,9	+ 0,1	1,0
Oneri diversi e contributi straordinari	0,1	—	0,1
Stanziamanti ai fondi di liquidazione e previdenza personale	2,2	— 0,6	1,6
Accantonamenti	—	+ 4,2	4,2
Imposte	1,9	+ 0,6	2,5
<i>Totale oneri</i>	59,3	+ 4,9	64,2
<i>Avanzo di gestione</i>	1,4	—	1,4
	60,7	+ 4,9	65,6

marittimi, dei trasporti aerei, radiotelevisivo e delle aziende varie per la mancata retribuzione del capitale da parte delle società *Finmare*, *Alitalia*, *RAI* e *Montecatini-Edison*. Nel complesso, la flessione del rendimento è stata contenuta dalla maggiore redditività del settore bancario (essendosi ridotto, a seguito degli aumenti di capitale sottoscritti, il valore medio unitario di carico delle azioni che è stato rivalutato solo alla fine dell'anno) e dall'aumento del tasso medio dei finanziamenti. Passando agli oneri, è da osservare che il costo complessivo del capitale di credito mediamente utilizzato nell'esercizio è stato del 6,49% (v. tabella XVI), sullo stesso livello, quindi, di quello del 1969. In particolare, rimasto invariato il costo dei prestiti obbligazionari, si sono registrati incrementi nei costi delle altre fonti di provvista, peraltro neutralizzati dall'aumentata incidenza sul totale dei meno onerosi debiti verso corrispondenti. D'altra parte, sui mezzi propri dell'Istituto, ammontati mediamente a 544 miliardi, è gravata l'imposta sulle società per lo 0,46%.

Tabella XV - Rendimento medio di competenza delle partecipazioni e dei finanziamenti

	Rendimento %	
	1969 (a)	1970
<i>Partecipazioni e finanziamenti in aziende:</i>		
Settore bancario	6,06	6,56
Finanziarie (b)	4,36	4,25
Siderurgia	5,29	4,76
Telecomunicazioni ed elettronica	6,75	6,59
Trasporti marittimi	7,06	6,49
Trasporti aerei	7,64	0,35
Autostrade e infrastrutture	5,19	4,24
Radiotelevisione	5,90	1,11
Meccanica	1,39	1,36
Cantieristica	1,86	2,80
Varie	4,32	1,11
<i>Rendimento medio</i>	<i>4,89</i>	<i>4,43</i>

(a) Allo scopo di rendere significativo il confronto, i dati relativi al 1969 sono stati rielaborati seguendo la classificazione per settore adottata nel 1970.

(b) SME, SPA, SPI e SAGEA.

Nell'insieme, il costo medio di tutti i mezzi, propri e di terzi, amministrati dall'Istituto nel 1970 è stato del 3,97%, contro il 4,09% nel 1969. Aggiungendo lo 0,89%, corrispondente all'incidenza degli accantonamenti, delle spese di amministrazione e degli altri oneri (al netto dei proventi) non attinenti alla gestione del denaro, si perviene ad un costo medio complessivo del 4,86% (contro 4,61% nel 1969).

Tabella XVI - Costo medio del capitale di credito disponibile nel 1969 e 1970

	Costo medio %	
	1969	1970
Obbligazioni	6,64	6,64
Mutui e altre operazioni a media e lunga scadenza	5,95	6,45
Operazioni a breve scadenza	7,26	7,65
Corrispondenti creditori	4,78	5,22
<i>Costo medio</i>	<i>6,49</i>	<i>6,49</i>

Si è visto in precedenza che il reddito dei capitali mediamente investiti è risultato — applicando il criterio di contabilizzazione dei dividendi prevalentemente per cassa — del 4,97%; di conseguenza risulta un saldo attivo dello 0,11%, corrispondente al prima indicato avanzo di gestione di 1,4 miliardi.

*
* *

Nel concludere la presente relazione, dopo gli elementi analitici sin qui esposti sull'andamento del gruppo, restano da aggiungere alcune considerazioni di insieme. Il 1970 si è chiuso con un lascito di delusioni e di incertezze indubbiamente più gravi di quelle che si dovettero registrare al suo inizio, a conclusione del travagliato periodo di agitazioni che contrassegnò l'autunno del 1969. In realtà la situazione economica delle aziende è stata ulteriormente compromessa, nel 1970, non solo dalla scalata dei costi, di per sé prevedibile sulla base dell'esito dei negoziati sindacali condotti nel 1969, ma anche dall'inatteso ristagno o stentato aumento della produttività e della stessa produzione; ciò, come rilevato più volte nel corso della presente relazione, a causa principalmente del riaccendersi di conflitti di lavoro, sia all'interno che all'esterno delle aziende, con effetti spesso convergenti nel frenare l'impiego dei fattori produttivi disponibili.

Va rilevato che la lotta sindacale, avendo assunto come principale bersaglio la grande impresa, ha per ciò stesso inciso in misura accentuata sul gruppo; si aggiunga che la vulnerabilità delle imprese era tanto maggiore in una fase in cui, ai problemi di riorganizzazione dei cicli produttivi comportati dall'applicazione dei nuovi contratti di lavoro, si sommavano spesso i problemi di un'ordinata prosecuzione di importanti programmi di investimento e, talora, di ristrutturazione aziendale. Tutto ciò vale a spiegare come aziende già in perdita denunciino ora difficoltà ancora più gravi; aziende in utile o in pareggio siano state portate in situazione di perdita; aziende in ottima situazione di reddito abbiano visto ridursi notevolmente o addirittura annullarsi i loro margini.

Se dunque il 1970 ha lasciato sostanzialmente irrisolti, e spesso anzi ha aggravato, i problemi aperti dal cosiddetto «autunno caldo», l'obiettivo del ristabilimento di un nuovo equilibrio aziendale si proietta inevitabilmente nell'esercizio in corso, in un quadro generale che rende più urgente ma al tempo stesso più arduo il suo conseguimento.

Invero per le aziende del gruppo non è più tanto lontana la scadenza che comporterà la negoziazione di nuovi contratti di lavoro: entro il 1972 per l'importante complesso delle imprese dei settori manifatturieri, dei trasporti aerei e marittimi e delle autostrade; ancora prima (fine 1971) per il settore telefonico e la RAI (salvo il contratto giornalisti, scadente a fine 1972). È quindi evidente quanto sia grave l'impegno per le aziende di giungere alla nuova scadenza contrattuale in una situazione, e con i margini, di un sostanziale equilibrio, recuperando quei livelli competitivi che solo un pieno sfruttamento degli impianti esistenti e una puntuale esecuzione dei programmi di investimento in corso possono garantire. Tale obiettivo, è da temere, dovrà essere perseguito, almeno nell'esercizio in corso, in un contesto generale di minore spinta espansiva della domanda interna ed estera; il che — è superfluo dire — renderà più combattiva la concorrenza, e con ciò stesso più imperativo per le aziende il ritorno a un utilizzo ottimale delle capacità produttive disponibili, condizione essenziale per il mantenimento di costi di produzione e termini di consegna competitivi.

In tale quadro va sottolineato il contributo che lo sviluppo in corso degli investimenti del gruppo non mancherà di dare al sostegno dell'espansione economica; pur scontando le revisioni in aumento dei costi degli impianti, di cui si è detto in precedenza trattando dei programmi, l'aumento rimane, in termini reali, di rilievo

eccezionale e destinato a determinare un nuovo ciclo pluriennale di elevati investimenti, assai superiori invero a quelli del precedente ciclo degli anni sessanta.

Ma assai più del suo positivo ruolo congiunturale è importante, nell'attuale prospettiva, sottolineare come il programma di investimenti del gruppo, per l'insieme delle sue strategie settoriali e, nel contempo, per la sua preminente componente meridionalistica, sia lo strumento di una politica di sviluppo a lungo termine che risponde a un disegno di crescita riequilibrante dell'economia italiana. L'azione dell'IRI rimane cioè saldamente ancorata a un indirizzo pubblico in cui l'impegno meridionalista è punto nodale di riferimento e vincolo di compatibilità per l'insieme degli indirizzi riformatori attualmente all'esame delle forze politiche del Paese, non meno che per le rivendicazioni in atto da parte del mondo del lavoro.

Indubbiamente una politica economica che voglia assicurare il contemporaneo finanziamento di una intensa accumulazione di capitale produttivo, soprattutto nelle regioni meridionali, e di un'espansione degli impieghi sociali del reddito adeguata alle attese oggi maturate nel campo delle cosiddette « riforme », presuppone una condotta rigorosamente coerente da parte di tutti, al fine di non accrescere la probabilità dell'insorgere di incompatibilità nel raggiungimento dei diversi obiettivi perseguiti. Ora l'esperienza del gruppo mostra come le vicende sindacali, che hanno interessato l'intero periodo dall'autunno del 1969 ad oggi, abbiano avuto una parte determinante non solo nelle difficoltà in cui le aziende attualmente si trovano, ma anche in quella inflazione dei costi degli impianti che tante preoccupazioni suscita nelle aziende e nell'IRI: invero per questa via possono comprometersi le basi economiche degli investimenti in programma e, in primo luogo, delle importanti iniziative localizzate nel Mezzogiorno, vale a dire in un contesto già di per sé soggetto a maggiori incognite e difficoltà. Né si può ignorare che fra gli effetti delle critiche condizioni determinatesi nell'ultimo anno sono da annoverare le accentuate pressioni dirette a porre a carico dell'IRI aziende dissestate, prevalentemente del Nord, il che non facilita certo il perseguimento dell'obiettivo prioritario dell'industrializzazione del Mezzogiorno e del consolidamento su nuove dimensioni competitive dei fondamentali settori in cui il gruppo è presente. La vicenda complessiva del 1970 conferma quindi l'assoluta necessità di non peggiorare ulteriormente ma anzi di migliorare rapidamente le condizioni in cui dovrà operare l'apparato produttivo del Paese per realizzare, nei tempi voluti, gli investimenti necessari a un suo più equilibrato sviluppo.

In tale contesto acquista notevole significato e valore la recente proposta del Governo circa l'aumento del fondo di dotazione dell'Istituto. L'aumento proposto all'esame del Parlamento è volto a riproporzionare i mezzi propri del gruppo in funzione dei crescenti impegni in programma, che dovranno essere assunti con il ricorso, sempre largamente prevalente, al mercato finanziario, interno e internazionale, salvaguardando le condizioni per una gestione equilibrata dell'Istituto.

Dal canto suo l'IRI non intende certo sottrarsi alle responsabilità che gli competono, nella consapevolezza che gli obiettivi di sviluppo settoriale e territoriale, al cui raggiungimento esso deve contribuire, hanno come necessario corollario la costante verifica e il sollecito aggiornamento tanto delle scelte tecnico-economiche e finanziarie come degli schemi organizzativi, dell'azione da svolgere in campo formativo e di tutto il quadro dei rapporti di lavoro all'interno delle aziende. Al riguardo le riunioni e i contatti che nei primi mesi dell'esercizio in corso gli organi dirigenti e il Comitato di presidenza dell'Istituto hanno avuto con le principali aziende del gruppo, specie in occasione della definizione dei bilanci annuali e dell'aggiornamento

dei programmi di investimento, hanno consentito una presa di coscienza sempre più chiara della situazione da affrontare. È soprattutto importante constatare come, al di là del disorientamento talora suscitato da situazioni difficilmente interpretabili e per tanti aspetti imprevedibili, vi sia nei dirigenti del gruppo un impegno comune e senza riserve nell'analisi obbiettiva delle contraddizioni in atto nell'attuale fase di sviluppo dell'industria, non solo in Italia; a ciò si accompagna una disponibilità senza preconcetti alle innovazioni sul piano dell'organizzazione aziendale, dei metodi di lavoro e della formazione del personale, cui tutto il mondo industriale è interessato.

Vi è quindi nel gruppo una tensione senza precedenti verso la ricerca di risposte adeguate; vi è la fiducia che il clima di conflittualità in atto non rappresenti lo scacco di ogni possibilità ordinatrice, ma possa tradursi, con un paziente sforzo comune, in un'occasione feconda per dare ai problemi reali, che oggi si pongono, soluzioni reali. Il che significa anche soluzioni le quali non ignorino i vincoli obbiettivi, modificabili certo ma mai del tutto eliminabili, insiti nella situazione concorrenziale in cui operano sia le aziende, sia il sistema industriale italiano nel suo complesso; che non ignorino quindi le interdipendenze che legano all'equilibrio economico delle gestioni e alla convalida economica degli investimenti i livelli di occupazione, i miglioramenti retributivi e ogni progresso anche qualitativo delle condizioni di lavoro. A ciò va aggiunto che, per l'IRI, l'aderenza al precetto dell'economicità, cui esso è istituzionalmente tenuto, costituisce nel contempo la difesa, non solo dell'efficienza di un complesso industriale che dà lavoro a oltre 350 mila addetti e in cui è investita una considerevole quota del risparmio nazionale, ma anche di una politica di sviluppo economico e sociale di cui il Paese, e in particolare il Mezzogiorno, non può fare a meno. Questa considerazione dovrebbe di per sé favorire l'impegno concreto di tutte le parti interessate, quale è oggi richiesto per prevenire un insostenibile aggravarsi delle attuali difficoltà.

La presente relazione non potrebbe chiudersi senza una nota di particolare ringraziamento per l'azione svolta anche nel 1970 da tutte le amministrazioni dello Stato e in specie dal Ministero delle partecipazioni statali, che ha contribuito validamente alla soddisfacente soluzione di molteplici problemi del gruppo, primo fra tutti quello dell'aumento del fondo di dotazione dell'Istituto, oggi all'esame del Parlamento e per il quale si confida ancora sull'efficace sostegno che in tale sede potrà dare lo stesso Ministero.

Un meritato e non formale apprezzamento deve infine essere espresso a tutti coloro, e primo il Direttore generale, che, in varie posizioni di responsabilità nell'Istituto e nel gruppo, in un contesto psicologico e ambientale difficile e talora logorante, hanno profuso intelligenza ed energie nell'assolvere efficacemente i propri compiti; ad essi con il sincero ringraziamento l'augurio vivissimo di un sereno e costruttivo lavoro e del felice superamento delle difficoltà presenti.

Roma, 31 maggio 1971

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Relazione del Collegio dei Sindaci

Il bilancio al 31 dicembre 1970, esclusi i conti di rischio e d'ordine, presenta le seguenti risultanze complessive:

STATO PATRIMONIALE

Attivo	L. 1.387.760.008.956
Passivo	» 1.386.328.390.937
Avanzo netto di gestione	<u>L. 1.431.618.019</u>

CONTO PROFITTI E PERDITE

Proventi	L. 65.622.536.529
Spese ed oneri	L. 64.190.918.510
Torna l'avanzo netto di gestione dell'esercizio 1970 in	<u>L. 1.431.618.019</u>

Sulle componenti dello stato patrimoniale e del conto profitti e perdite si forniscono le seguenti indicazioni:

ATTIVO PATRIMONIALE

Partecipazioni: L. 930.214.823.126 (1), di cui:

L. 897.929.829.126 per azioni in libera proprietà.

L. 32.284.994.000 per azioni optabili dagli obbligazionisti.

a) *azioni in libera proprietà:* L. 897.929.829.126.

Il valore di carico delle azioni risulta pari, di massima, al prezzo di acquisto, di rinvengo o di sottoscrizione e tiene conto, come evidenziato in seguito, di modifiche nel valore delle azioni di talune società per effetto di rivalutazioni o svalutazioni.

(1) L'elenco delle partecipazioni raggruppate per settore è riportato nelle pagine 81 e seguenti.

Le differenze per settore tra il valore di carico delle 'azioni quotate in borsa' (L. 642.795.258.694) e i «corsi» a fine dicembre 1970 risultano come appresso:

Società	Valore di carico al 31-XII-1970	Corsi di borsa a fine dicembre 1970	Differenze
		<i>(in milioni di lire)</i>	
bancarie e finanziarie (1)	222.270,8	559.118,7	+ 336.847,9
siderurgiche	160.506,8	116.161,9	— 44.344,9
cantieristiche	4.639,9	8.215,1	+ 3.575,2
di telecomunicazioni ed elettroniche	187.084,5	230.930,5	+ 43.846,0
di trasporti marittimi	13.630,7	8.908,8	— 4.721,9
di trasporti aerei	13.343,9	19.622,8	+ 6.278,9
varie	41.318,6	26.223,6	— 15.095,0
	642.795,2	969.181,4	+ 326.386,2 (2)

La plusvalenza netta di 326,4 miliardi è la risultante della differenza fra il complesso delle singole plusvalenze per 392,9 miliardi (per la massima parte relative alle azioni delle banche di interesse nazionale e di aziende di telecomunicazioni) e il complesso delle singole minusvalenze per 66,5 miliardi (in gran parte relative alle azioni siderurgiche).

Per le azioni cui si riferiscono le minusvalenze predette, i valori di carico risultanti dal bilancio danno nel complesso un importo inferiore di circa 45 miliardi a quello risultante dalla valutazione delle azioni stesse sulla base del capitale netto dichiarato nell'ultimo bilancio approvato delle società.

Le 'azioni non quotate in borsa' emesse da società italiane	L.	254.837.666.569
sono iscritte in bilancio per	»	263.925.428.100
contro un valore nominale di		
con un minor valore di carico del 3,43% pari a	<u>L.</u>	<u>9.087.761.531</u>

Il prospetto che segue riporta, per gruppi di aziende, il raffronto tra il valore di carico e il valore nominale e le relative percentuali.

Società	Valore di carico al 31-XII-1970	Valore nominale	Rapporto percentuale valore di carico/ valore nominale
		<i>(in milioni di lire)</i>	
bancarie e finanziarie	36.295,0	33.096,1	109,67
meccaniche	129.627,2	134.586,2	96,32
cantieristiche	38.653,6	47.149,7	81,98
di telecomunicazioni ed elettroniche	415,8	475,0	87,54
di trasporti marittimi	4.000,0	4.000,0	100,00
di trasporti aerei	24.041,0	24.045,5	99,98
autostradali e di infrastrutture	10.971,3	10.914,9	100,52
radiotelevisive	9.448,9	8.275,2	114,18
varie	1.384,9	1.382,8	100,15
	254.837,7	263.925,4	96,57

(1) Nel corso dell'esercizio sono state quotate in borsa le azioni delle tre banche d'interesse nazionale.
(2) Ove il raffronto venga operato con i prezzi di compenso del dicembre stesso la differenza si eleva di L.milioni 4.217,6.

Il rapporto percentuale anzidetto ha valore indicativo in relazione a quanto riferito circa i criteri di valutazione delle azioni; ove, peraltro, si operi il raffronto del valore di carico con quello basato sul capitale netto dichiarato nell'ultimo bilancio approvato dalle società, si rileva che il valore di carico presenta una minusvalenza complessiva di miliardi 8,6.

Le 'azioni di società estere non quotate in borsa', i cui valori nominali sono espressi in valute diverse, figurano in carico per L. 296.903.863.

Rispetto al 31 dicembre 1969 l'importo complessivo delle azioni in libera proprietà presenta un aumento di L.mil. 27.777,5 (da L.mil. 870.152,3 a L.mil. 897.929,8) risultante dalle seguenti variazioni:

a) *in aumento*

— aumenti di capitale nei settori:			L.mil. 75.958,3	
— bancario e finanziario	L.mil.	56.452,1		
— meccanico	»	12.249,3		
— cantieristico	»	7.249,9		
— di telecomunicazioni ed elettroniche	»	<u>7,0</u>		
— acquisti nei settori:			»	3.825,6
— siderurgico	L.mil.	590,4		
— cantieristico	»	0,2		
— di telecomunicazioni ed elettroniche	»	<u>3.235,0</u>		
— rivalutazioni nel settore bancario e finanziario			»	<u>18.795,4</u> L.mil. 98.579,3

b) *in diminuzione*

— alienazioni di partecipazioni (1) nei settori:			L.mil. 9.268,0	
— meccanico	L.mil.	7.034,5		
— autostradale e di infrastrutture	»	2.056,0		
— varie	»	<u>177,5</u>		
— vendite nei settori:			L.mil. 32.488,9	
— bancario e finanziario	L.mil.	28.529,1		
— di telecomunicazioni ed elettroniche	»	3.000,0		
— di trasporti aerei	»	<u>959,8</u>		

(1) Si sono determinati degli utili di realizzo per L.mil. 2.709,0 relativi al settore autostradale e di infrastrutture (*Italstrade*) e delle perdite di realizzo per L.mil. 144,0 relativi al settore delle varie (*Edina* L.mil. 116,5 e *SACOS* L.mil. 27,5).

— svalutazioni		L.mil.	9.044,9	
nei settori:				
— bancario e finanziario	L.mil.	655,6		
— meccanico	»	1.029,3		
— cantieristico	»	7.360,0		
— trasferimento alla gestione speciale di azioni <i>Alfa Romeo</i> a fronte opzioni prestito IRI <i>Alfa</i> 7% 1970-85			» 20.000,0	L.mil. 70.801,8
				<u>L.mil. 27.777,5</u>

La rivalutazione delle partecipazioni nel settore bancario e finanziario (1) consiste nel riportare il valore di carico delle azioni delle tre banche d'interesse nazionale, già influenzato dalla sottoscrizione per l'aumento del capitale e diminuito per effetto delle vendite in borsa, al livello preesistente alle vendite stesse.

L'ammontare della rivalutazione è stato così utilizzato:

1) a copertura di perdite emerse nel corso dell'esercizio per svalutazioni del capitale di società dei settori:

— bancario e finanziario:				
SPI - <i>Promozione e Sviluppo Ind.</i>	L.mil.	655,6		
— meccanico:				
<i>Costruzioni Mecc. Ind. Genovesi</i>	»	1.029,3	L.mil.	1.684,9
2) per remissioni di crediti a società dei settori:				
— bancario e finanziario				
SPA - <i>Soc. Finanziaria di Partec. Azion.</i>	L.mil.	3.110,5		
— meccanico:				
<i>Finmeccanica</i>	»	14.000,0	»	17.110,5
				<u>L.mil. 18.795,4</u>

L'importo relativo a svalutazioni nel settore cantieristico (L.mil. 7.360,0) è invece imputato al conto « perdite patrimoniali da regolare ».

b) azioni optabili dagli obbligazionisti: L. 32.284.994.000.

L'importo di L. 12.284.994.000 — che non ha subito variazioni rispetto al 31 dicembre 1969 — si riferisce alle azioni *Finsider* da nominali L. 500 vincolate a fronte del prestito IRI 5,75% 1964/79 in dollari USA e DM, valutate a L. 820 caduna in relazione alle condizioni di convertibilità, stabilite dal regolamento del prestito. Le restanti L. 20.000.000.000 si riferiscono alle azioni *Alfa Romeo* da nominali L. 1.000 vincolate a fronte del prestito IRI *Alfa* 7% 1970/85, emesso nell'esercizio,

(1) Azioni <i>Banca Commerciale Italiana</i>	L.mil.	7.771,8
Azioni <i>Credito Italiano</i>	»	5.823,9
Azioni <i>Banco di Roma</i>	»	5.199,7
		<u>L.mil. 18.795,4</u>

e valutate a L. 2.000, cadauna in relazione alle condizioni di convertibilità stabilite dal regolamento del prestito.

Finanziamenti: L. 374.796.934.206.

I finanziamenti, riferiti alle aziende raggruppate per settori di attività, sono i seguenti:

bancarie e finanziarie	L.	40.624.080.459
siderurgiche	»	176.098.234.695
meccaniche	»	33.899.693.248
cantieristiche	»	27.210.616.215
di telecomunicazioni ed elettroniche	»	55.857.016
di trasporti marittimi	»	65.921.433.163
di trasporti aerei	»	2.046.106.723
autostradali e di infrastrutture	»	19.251.177.997
varie	»	9.689.734.690
		<u>L. 374.796.934.206</u>

I finanziamenti al 31 dicembre 1970 (L.mil. 374.796,9), presentano rispetto al 31 dicembre 1969 (L.mil. 369.200,7), un aumento di L.mil. 5.596,2 dovuto a:

finanziamenti concessi nell'esercizio (1)		L.mil. 45.704,5
rientri di finanziamenti erogati in precedenti esercizi o loro conversione in partecipazioni (2)	L.mil. 22.997,8	
remissioni di crediti (3)	» 17.110,5	» 40.108,3
		<u>L.mil. 5.596,2</u>

(1) — bancarie e finanziarie	L.mil. 7.372,9
— siderurgiche	» 18.794,4
— meccaniche	» 12.881,1
— di trasporti aerei	» 383,5
— autostradali e di infrastrutture	» 6.272,6
	<u>L.mil. 45.704,5</u>

(2) — cantieristiche	L.mil. 14.079,9
— di telecomunicazioni ed elettroniche	» 11,8
— di trasporti marittimi	» 7.191,9
— varie	» 1.714,2
	<u>L.mil. 22.997,8</u>

(3) Coperte con parziale utilizzo dell'importo relativo alle rivalutazioni delle partecipazioni nelle tre banche d'interesse nazionale; le remissioni riguardano *Finmeccanica* (L.mil. 14.000) e *SPA* (L.mil. 3.110,5).

I finanziamenti infruttiferi ammontano a L. 9.228.762.285 (1) con un aumento rispetto al 31 dicembre 1969 di L.mil. 805,0.

Partite in liquidazione e diverse: L. 6.973.710.875.

La voce comprende:

azioni di società meccaniche in liquidazione e altre	L.	11.857.139
crediti verso società meccaniche in liquidazione e altre	»	11.536.250.361
diverse (partite per memoria)	»	3
<hr/>		
ammontare delle partite in liquidazione e diverse al 31 dicembre 1970	L.	11.548.107.503
meno il fondo di svalutazione	»	4.574.396.628
<hr/>		
torna l'importo della voce di bilancio in	L.	<u>6.973.710.875</u>

Nelle « Diverse » si registra, rispetto al precedente esercizio, una diminuzione di L.mil. 1.692,8, dovuta all'incasso di indennizzo per i beni della Foresta Holding perduti in conseguenza del trattato di pace.

Cassa e fondi presso banche: L. 6.235.785.370.

Il conto, che rispetto al 31 dicembre 1969 presenta un aumento di L.mil. 1.927,2, evidenzia le disponibilità di tesoreria alla fine dell'esercizio:

— cassa	L.mil.	20,0
— fondi presso banche in lire	»	5.729,7
— fondi presso banche in valuta	»	486,1
<hr/>		
	L.mil.	<u>6.235,8</u>

Crediti diversi e partite varie: L. 45.041.854.777.

I vari conti si raggruppano come segue:

a) partecipazioni ad iniziative e ad enti scientifici e tecnici	L.mil.	1.147,0
b) conti relativi al servizio obbligazioni	»	124,7
c) titoli a reddito fisso	»	4.993,3
d) ratei attivi	»	3.931,1
e) partite varie	»	34.845,8
<hr/>		
	L.mil.	<u>45.041,9</u>

(1) — bancarie e finanziarie	L.mil.	5.577,7
— meccaniche	»	3.200,0
— autostradali e di infrastrutture	»	38,0
— varie	»	413,1
<hr/>		
	L.mil.	<u>9.228,8</u>

Le partite varie comprendono:

— dividendi conto competenze	L.mil.	15.289,2
— mutuo ipotecario <i>Ente Autonomo Gestione Cinema</i>	»	8.710,9
— liquidazione danni di guerra	»	3.743,6
— crediti per ritenuta cedolare d'acconto da recuperare	»	2.500,5
— credito verso i <i>Cantieri Navali del Tirreno e Riuniti</i> rilevato dalla <i>Fincantieri</i>	»	1.450,0
— investimenti effettuati nei centri interaziendali di formazione professionale di Napoli e Taranto	»	959,5
— mutui ed anticipazioni al personale	»	1.407,3
— partite minori	»	784,8
		<u>L.mil. 34.845,8</u>

Rispetto al 31 dicembre 1969, l'aumento di L.mil 5.203,2 risulta dalle seguenti operazioni:

— aumento dei dividendi conto competenza	L.mil.	2.914,7
— aumento per rilievo credito verso i <i>Cantieri Navali del Tirreno e Riuniti</i>	»	1.450,0
— aumento del credito verso <i>Ente Autonomo Gestione Cinema</i>	»	544,4
— aumento del credito per ritenuta cedolare d'acconto	»	147,5
— aumento dei titoli a reddito fisso di proprietà	»	480,4
— aumento ratei attivi	»	253,6
		<u>L.mil. 5.790,6</u>
— diminuzione del credito verso il Fondo Sociale Europeo	L.mil.	155,6
— diminuzione dei crediti verso le Intendenze di Finanza di Napoli e di Pescara	»	202,8
— estinzione del credito verso la <i>SALS - Laterizi Siciliani</i> per intervenuta transazione al 40%	»	134,8
— saldo partite minori diverse	»	94,2
		<u>» 587,4</u>
		<u>L.mil. 5.203,2</u>

* * *

Il complesso delle attività sopra considerate ammonta a L. 1.363.263.108.354, a tale importo va aggiunto quello relativo a scarti e spese di emissione prestiti obbligazionari da ammortizzare (L. 24.496.900.602).

In quest'ultima voce viene esposta la differenza (per scarti sul valore nominale dei prestiti, provvigioni e spese di allestimento) tra le somme dovute alle scadenze delle obbligazioni e quelle ricavate al momento dell'emissione. Essa presenta, rispetto al 31 dicembre 1969, una flessione di L.mil. 4.191,8, conseguente ad una diminuzione per le quote di ammortamento annuali (complessivamente L.mil. 3.902,9) e per il totale ammortamento dell'importo residuo per adeguamento del cambio sulle obbligazioni IRI 5,75% 1964/79 in DM conseguente alla rivalutazione del marco (L.mil. 525,4) e ad un aumento per scarti e spese sulle nuove emissioni (L.mil. 236,5).

PASSIVO PATRIMONIALE

Obbligazioni in circolazione e obbligazioni estratte per il rimborso: L. 661.403.685.000

La diminuzione di L. 27.806.900.000 rispetto al 31 dicembre 1969 risulta come segue:

	<u>31-12-1969</u>	<u>31-12-1970</u>	<u>Differenze</u>
obbligazioni in circolazione	671.817.585.000	642.839.685.000	—28.977.900.000
obbligazioni estratte per il rimborso	<u>17.393.000.000</u>	<u>18.564.000.000</u>	<u>+ 1.171.000.000</u>
	<u><u>689.210.585.000</u></u>	<u><u>661.403.685.000</u></u>	<u><u>—27.806.900.000</u></u>

Sono state effettuate nell'esercizio emissioni per L.mil. 22.914,0 e si sono avute scadenze per L.mil. 50.720,9.

L'importo di L.mil. 18.564,0 per obbligazioni estratte per il rimborso è costituito da obbligazioni estratte negli ultimi mesi del 1970 ed esigibili nel 1971 (L.mil. 8,812,0 dal 1° gennaio, L.mil. 4.652,0 dal 1° febbraio e L.mil. 5.100,0 dal 1° marzo).

Obbligazioni in circolazione al 31 dicembre 1970:

IRI-Sider 5,50% 1952/71	L.mil. 1.820,0
IRI-Sider 5,50% 1953/72	» 6.280,0
IRI 6% 1955/75	» 6.200,0
IRI 6% 1956/76	» 7.400,0
IRI 6% 1956/74	» 7.136,0

IRI 6% 1957/77	L.mil.	19.350,0
IRI-Elettricità 5,50%	»	5.655,2
IRI 6% 1957/75	»	10.842,0
IRI 6% 1958/78	»	26.671,0
IRI 6% 1958/74	»	22.266,0
IRI 5,50% 1959/79	»	47.704,0
IRI 5,50% 1960/80	»	44.153,0
IRI 5,50% 1961/86	»	77.994,0
IRI 5,50% 1963/83	»	72.120,0
IRI 6% 1964/82	»	87.000,0
IRI 6% 1965/83	»	136.710,0
IRI 6% 1967/82	»	12.949,0
IRI 6% 1969/84	»	14.356,0
IRI-Alfa 7% 1970/85	»	20.000,0
IRI 5,75% 1964/79 in \$ USA (\$ 13.745.000)	»	8.590,6
IRI 5,75% 1964/79 in DM (DM 44.958.000)	»	7.642,9
		<hr/>
	L.mil.	<u><u>642.839,7</u></u>

Mutui e operazioni a media e lunga scadenza: L. 42.583.236.602.

— <i>Cassa per il Mezzogiorno</i>	L.mil.	41.388,4
— Enti vari (<i>Crediop</i> , IMI, ICLE)	»	1.194,8
		<hr/>
	L.mil.	<u><u>42.583,2</u></u>

A garanzia dei mutui sono state utilizzate azioni per un valore di carico di L.mil. 2.383,6.

Rispetto al 31 dicembre 1969, si è verificato un aumento di L.mil. 10.981,1 dovuto al saldo tra l'incremento di L.mil. 11.294,6 nel debito a medio termine con la *Cassa per il Mezzogiorno* ed una diminuzione di L.mil. 313,5 nei mutui con Enti vari.

Corrispondenti creditori: L. 60.473.067.045.

La voce raggruppa i conti correnti intrattenuti con società del gruppo. Rispetto al precedente esercizio si ha un aumento di L.mil. 1.708,9 dovuto a maggiori depositi.

Debiti diversi e partite varie: L. 29.726.847.548.

La voce è così articolata:

conti transitori (partite da regolare in successivi esercizi)		L.mil.	2.242,5
impegni per azioni da liberare:			
— <i>SME</i>	L.mil.	1.700,2	
— <i>ALFASUD</i>	»	100,0	» 1.800,2
partite relative alle obbligazioni (1)			L.mil. 11.422,7
fondi e accantonamenti diversi			» 5.997,6
ratei passivi			» 6.158,8
partite varie			» 179,9
fondo previdenza del personale (2)			» 1.925,1
			<u>L.mil. 29.726,8</u>

La variazione di L.mil. 509,8 rispetto al 31 dicembre 1969 è dovuta alla diminuzione verificatasi nei conti:

— transitori (partite da regolare in successivi esercizi)		L.mil.	208,1
— impegni per azioni da liberare		»	1.615,0
— partite relative alle obbligazioni		»	1.019,3
— ratei passivi		»	787,6
— fondo previdenza del personale		»	1.125,1
			<u>L.mil. 4.755,1</u>

ed all'aumento verificatosi nei conti:

— accantonamenti diversi	L.mil.	4.239,5	
— saldo partite diverse minori	»	5,8	» 4.245,3
			<u>L.mil. 509,8</u>

(1) Così costituite:

— obbligazioni scadute da rimborsare		L.mil.	6.332,5
— cedole da pagare		»	5.029,2
— premi da consegnare		»	28,8
— fondo oscillazione cambi		»	32,2
			<u>L.mil. 11.422,7</u>

(2) Saldo al 1° gennaio 1970 incrementi:

— per stanziamento	L.mil.	732,4	
— per recuperi personale distaccato	»	19,5	
— per interessi su conti individuali e su anticipazioni	»	32,1	» + 784,0
utilizzi:			
— per quiescenza	L.mil.	145,8	
— per anticipazioni	»	1.763,3	» — 1.909,1
			<u>L.mil. 1.925,1</u>

In particolare, si rileva che le scadenze nel corso del primo semestre 1971 delle cedole sulle obbligazioni in circolazione danno luogo a ratei passivi per interessi di competenza dell'esercizio 1970 in L.mil. 6.145,2.

Fondo liquidazione personale: L. 3.940.246.046.

Il fondo, rispetto al precedente esercizio, aumenta di L.mil. 851,2 per:

incrementi

— per stanziamento	L.mil.	877,7		
— per recuperi personale distaccato	»	100,3	L.mil.	978,0
utilizzi			»	126,8
			<u>L.mil.</u>	<u>851,2</u>

Fondo speciale: L. 505.583.876.

Rispetto al precedente esercizio si è avuto un aumento di L.mil. 184,8. Nel corso del 1970 sono state utilizzate L.mil. 24,2, per opere di preparazione professionale, tecnica e di assistenza sociale e si è proceduto all'accantonamento del 15% dell'avanzo netto di gestione dell'esercizio 1969 pari a L.mil. 209,0.

Fondi patrimoniali

Sono costituiti:

a) dal fondo di dotazione che, ai sensi della legge 19 settembre 1964, n. 790, è stato elevato da L.miliardi 370,4 a L.miliardi 495,4 ed ulteriormente aumentato a L.miliardi 895,4 con legge 20 dicembre 1967, n. 1252.

Nel corso dell'esercizio è stata incassata una quota di L.miliardi 79,9 afferente l'esercizio 1970 relativa all'aumento di L.miliardi 400 disposto dalla legge 20 dicembre 1967, n. 1252.

Si debbono ancora incassare L.miliardi 220,1, e precisamente:

— L.miliardi 0,1 afferenti gli esercizi 1969 e 1970

— L.miliardi 220 afferenti gli esercizi 1971 e 1972, relative all'aumento di L.miliardi 400.

b) dalla riserva ordinaria (art. 18 dello Statuto): L. 953.886.427, costituita mediante conferimento del 20% dell'avanzo netto di gestione degli esercizi dal 1960 al 1969.

c) dalla riserva speciale (art. 20 dello Statuto): L. 3.248.464.483 con un aumento rispetto al precedente esercizio, di L. 2.533.447.228 dovuto principalmente all'imputazione degli utili di realizzo sulla cessione della partecipazione *Italstrade* (L.mil. 2.709,0) al netto delle perdite sulla cessione delle partecipazioni *SACOS* e *EDINA* (L.mil. 144,0).

La quota del fondo di dotazione rimborsata al Tesoro ai sensi dell'articolo 18 dello Statuto passa da L. 2.194.305.709 a L. 3.100.130.903 a seguito del versamento di L. 905.825.194, pari al 65% dell'avanzo netto di gestione dell'esercizio 1969.

Perdite patrimoniali da regolare: L. 91.789.207.431.

In questa voce sono imputate perdite afferenti a svalutazioni effettuate in diversi esercizi nelle partecipazioni in aziende dei settori cantieristico, meccanico e varie. All'importo risultante al 31 dicembre 1969 in L. 84.429.207.431, che riguardava le perdite verificatesi nel periodo 1950/1959 e negli anni 1967, 1968 e 1969, si aggiunge quello di L. 7.360.000.000 relativo alle perdite conseguenti a svalutazioni delle seguenti partecipazioni:

<i>Fincantieri</i>	L. 2.338.000.000
<i>Ansaldo</i>	» 624.000.000
<i>CRDA</i>	» 846.000.000
<i>Italcantieri</i>	» 3.552.000.000
	<u>L. 7.360.000.000</u>

La relazione del Consiglio di amministrazione pone in evidenza che la sistemazione di questa partita forma oggetto di attenta considerazione da parte dei competenti organi ministeriali.

La situazione dei conti patrimoniali, in sintesi, risulta la seguente:

Voci di bilancio	Saldi al 31-XII-1969	Saldi al 31-XII-1970	Variazioni
	<i>(in milioni di lire)</i>		
Fondo di dotazione: apporto del Tesoro in essere quota rimborsata ai sensi dell'art. 18 dello Statuto	893.215,7	892.309,9	— 905,8
	2.194,3	3.100,1	+ 905,8
	895.410,0	895.410,0	—
Quote afferenti agli esercizi dal 1969 al 1972	300.054,1	220.127,4	— 79.926,7
	595.355,9	675.282,6	+ 79.926,7
Riserva ordinaria	675,2	953,9	+ 278,7
Riserva speciale	715,0	3.248,5	+ 2.533,5
	596.746,1	679.485,0	+ 82.738,9
Perdite patrimoniali da regolare	84.429,2	91.789,2	+ 7.360,0
	512.316,9	587.695,8	+ 75.378,9
Avanzo netto dell'esercizio	1.393,6	1.431,6	+ 38,0
Totale fondi patrimoniali	<u>513.710,5</u>	<u>589.127,4</u>	+ 75.416,9

CONTI DI RISCHIO

Sono costituiti da impegni derivanti da prestazioni di fidejussioni, cauzioni e garanzie per L. 774.182.431.885 (di cui L.mil. 683.555,0 a garanzia dei prestiti obbligazionari Autostrade).

Gli impegni assunti dall'Istituto, per garanzie (1) concesse nell'interesse delle società del gruppo, comportano di regola una provvigione.

CONTI D'ORDINE

Il conto titoli (L. 813.318.762.526) comprende titoli, valori ed effetti di proprietà dell'Istituto in deposito presso terzi, nonché titoli e valori di terzi affidati in custodia all'Istituto.

Le annualità e i valori trasferiti alla Banca d'Italia (L. 4.708.097.530) attengono ai rapporti derivanti dalla convenzione 31 dicembre 1936, che avranno termine nel 1971.

CONTO PROFITTI E PERDITE

I dividendi sulle partecipazioni azionarie, ammontanti a L.mil. 45.694,7, sono contabilizzati per cassa, ad eccezione dei dividendi delle banche di interesse nazionale, del *Banco di S. Spirito* e della SME accertati per competenza. Rispetto al precedente esercizio si registra un aumento di L.mil. 5.864,8, dovuto principalmente all'incremento della remunerazione dei capitali *Finsider* e *Italsider*, nonché alla remunerazione degli aumenti di capitale delle società STET, SIP e delle tre banche di interesse nazionale.

Gli interessi sui finanziamenti ammontano a L.mil. 18.107,3 con una diminuzione di L.mil. 1.085,8, rispetto al 31 dicembre 1969, principalmente per la flessione verificatasi nell'ammontare medio dei finanziamenti, nonché per i minori tassi praticati nei confronti di particolari settori. Per i rendimenti medi di ciascun settore si richiama quanto esposto nella relazione del Consiglio di amministrazione.

Gli interessi attivi diversi, ammontanti a L.mil. 966,6, sono costituiti da interessi su fondi presso banche, sul mutuo ipotecario con l'*Ente Autonomo di Gestione per il Cinema*, su rate da incassare per crediti per danni di guerra ceduti da società in liquidazione, nonché su titoli a reddito fisso e su operazioni diverse. Si rileva un aumento, rispetto al precedente esercizio, di L.mil. 241,3.

(1) Una parte di tali garanzie è costituita da azioni per un valore di carico di L.mil. 48.703,4.

I proventi diversi sono costituiti da:

— provvigioni su fidejussioni	L.mil.	738,1
— proventi vari	»	102,6
— proventi netti gestione immobili assegnati ai dipendenti	»	13,3
	<u>L.mil.</u>	<u>854,0</u>

Rispetto al precedente esercizio si ha una diminuzione di L.mil. 89,0.

Gli oneri relativi alle obbligazioni sono costituiti da:

— interessi	L.mil.	38.736,3
— quote ammortamento scarti e spese di emissione	»	4.476,6
— oneri diversi (commissioni alla Banca d'Italia per servizio titoli, spese contabilità meccanografica, inserzioni, stampati, ecc.)	»	321,4
	<u>L.mil.</u>	<u>43.534,3</u>

La diminuzione di L.mil. 1.552,3, rispetto al 31 dicembre 1969, è dovuta da un lato alla minore circolazione media delle obbligazioni e dall'altro al totale ammortamento del residuo per adeguamento del cambio sulle obbligazioni IRI 5,75% 1964/79 in DM in conseguenza della rivalutazione del marco.

Gli interessi passivi e oneri vari su operazioni diverse sono costituiti da:

— interessi su mutui e operazioni a media e lunga scadenza	L.mil.	2.049,2
— interessi su anticipazioni passive e operazioni diverse	»	244,4
— interessi su conti correnti con società del gruppo	»	3.988,5
— oneri vari	»	23,8
	<u>L.mil.</u>	<u>6.305,9</u>

L'aumento di L.mil. 1.547,8, rispetto al 31 dicembre 1969, è dovuto all'incremento delle giacenze medie e dei tassi sui mutui e operazioni a media e lunga scadenza (Cassa per il Mezzogiorno) e sui depositi delle società del Gruppo, in parte compensato dal contenuto ricorso a scoperti bancari (1).

Le spese generali comprendono:

1) spese per il funzionamento dell'Istituto (affitti, manutenzione locali per gli uffici, ammortamento mobilio, macchinario e attrezzature di ufficio, assicurazioni, cancelleria, stampati, posta, telegrafo, telefono, ecc.)	L.mil.	570,3
2) spese per il personale	»	3.560,1
3) spese per locomozione e viaggi	»	75,8
4) spese per organi amministrativi	»	43,5
5) spese per libri e periodici	»	32,7
6) spese per pubblicazioni e inserzioni	»	379,7
7) spese varie	»	70,2
	<u>L.mil.</u>	<u>4.732,3</u>

(1) Gli scoperti bancari che al 1° gennaio 1970 figuravano per L.mil. 6.167,1 risultano eliminati alla chiusura dell'esercizio.

Nel corso dell'esercizio gli oneri per corsi di perfezionamento per tecnici di paesi in via di sviluppo sono ammontati a L.mil. 195,8 e gli oneri per la formazione e l'addestramento professionale a L.mil. 965,0.

Gli oneri diversi e contributi straordinari sono costituiti da:

quote associative e contributi straordinari per iniziative connesse con l'attività dell'Istituto	L.mil.	67,4
iniziative per studi di previsione e sviluppo economico e industriale	»	11,9
spese e contributi di partecipazione a convegni e congressi	»	1,1
archivio economico dell'unificazione italiana	»	28,5
	<u>L.mil.</u>	<u>108,9</u>

Gli stanziamenti ai fondi di liquidazione e di previdenza del personale ammontano, rispettivamente, a L.mil. 877,7 e a L.mil. 732,4 e così per complessive L.mil. 1.610,1. Gli anzidetti fondi coprono tutti gli impegni maturati al 31 dicembre 1970.

Accantonamenti: (L.mil. 4.244,4)

Per far fronte a future occorrenze che potranno insorgere in relazione a possibili sopravvenienze da passati esercizi ed anche in considerazione del previsto andamento dell'esercizio 1971 è stato effettuato un accantonamento di 3.700 milioni imputato al conto « Accantonamenti diversi ». Allo stesso conto è stato portato prudenzialmente un importo pari agli interessi addebitati nel 1970 all'*Ente Gestione Cinema* (L.mil. 544,4).

Le imposte sono ammontate a L.mil. 2.494,2, con un aumento di L.mil. 623,3, che deriva sia dall'accrescimento del patrimonio imponibile, sia dalla minore riduzione dell'imposta per effetto delle diminuite perdite patrimoniali non coperte da contestuali rivalutazioni.

Il conto economico chiude con un avanzo di gestione di L.mil. 1.431,6, la cui destinazione è disciplinata dall'art. 18 dello Statuto.

Il Collegio dei Sindaci, accertato che sono state osservate le norme di legge e dello Statuto e che la tenuta delle scritture contabili è regolare e conforme alle esigenze di gestione e di controllo dell'Istituto, attesta la concordanza delle cifre dello stato patrimoniale e del conto profitti e perdite con le risultanze delle scritture contabili.

Roma, 31 maggio 1971

IL COLLEGIO DEI SINDACI

STATO PATRIMONIALE AL 31 DICEMBRE 1970

ATTIVO		PASSIVO	
Partecipazioni:		Obbligazioni:	
azioni in libera proprietà	L. 897.929.829.126	in circolazione	L. 642.839.685.000
azioni optabili dagli obbligazionisti	» 32.284.994.000	estratte per il rimborso	» 18.564.000.000
		Mutui e operazioni a media e lunga scadenza	L. 661.403.685.000
		Corrispondenti creditori	» 42.583.236.602
Totale partecipazioni e finanziamenti	L. 1.305.011.757.332	Debiti diversi e partite varie	» 60.473.067.045
Partite in liquidazione e diverse	» 6.973.710.875	Fondo di liquidazione personale	» 29.726.847.548
	L. 1.311.985.468.207	Fondo speciale (art. 24 dello Statuto)	» 3.940.246.046
		»	» 505.583.876
Cassa e fondi presso banche	» 6.235.785.370	Totale passività	L. 798.632.666.117
Crediti diversi e partite varie	» 45.041.854.777	Fondo di dotazione	L. 895.410.000.000
	L. 1.363.263.108.354	di cui:	
		apporto del Tesoro in essere	L. 892.309.869.097
Scarti e spese di emissione prestiti obbligazionari da ammortizzare	» 24.496.900.602	quota rimborsata ai sensi dell'art. 18 dello Statuto	L. 3.100.130.903
		Quote afferenti agli esercizi dal 1969 al 1972	» 220.127.418.659
		»	L. 675.282.581.341
		Riserva ordinaria (art. 18 dello Statuto)	L. 953.886.427
		Riserva speciale (art. 20 dello Statuto)	» 3.248.464.483
		»	L. 4.202.350.910
		»	L. 679.484.932.251
		Perdite patrimoniali da regolare:	
		esercizi precedenti	L. 55.817.164.267
		esercizio 1967	» 12.001.217.164
		esercizio 1968	» 10.305.826.000
		esercizio 1969	» 6.305.000.000
		esercizio 1970	» 7.360.000.000
		»	» 91.789.207.431
		Avanzo netto di gestione	» 587.695.724.820
		»	L. 1.386.328.390.937
		»	» 1.431.618.019
		»	L. 1.387.760.008.956
		»	» 774.182.431.885
CONTI DI RISCHIO	L. 1.387.760.008.956	CONTI DI RISCHIO	
Debitori per fidejussioni e cauzioni	» 774.182.431.885	Creditore per fidejussioni e cauzioni	
		»	» 774.182.431.885
CONTI D'ORDINE		CONTI D'ORDINE	
Conto titoli	L. 813.318.762.526	Conto titoli	L. 813.318.762.526
Valori e annualità trasferite alla Banca d'Italia	» 4.708.097.530	Debito consolidato verso la Banca d'Italia	» 4.708.097.530
		»	» 818.026.860.056
	L. 2.979.969.300.897	»	L. 2.979.969.300.897

I Sindaci

CARLO MERLANI
FRANCESCO AGRO
GENNARO CASSELLA
SATURNINO COLITTO
VINCENZO MILAZZO

Il Contabile Generale

DOMENICO BERNARDI

Il Presidente

GIUSEPPE PETRILLI

Il Direttore Generale

LEOPOLDO MEDUGNO

CONTO PROFITTI E PERDITE ESERCIZIO 1970

SPESE E ONERI

Oneri relativi alle obbligazioni	L. 43.534.290.763
Interessi passivi	
e oneri vari su operazioni diverse	» 6.305.880.955
Spese generali	» 4.732.325.698
Oneri per corsi di perfezionamento per tecnici di Paesi in via di sviluppo	» 195.765.366
Oneri per la formazione e l'addestramento professionale, la ricerca operativa e l'indagine scientifica	» 965.000.000
Oneri diversi e contributi straordinari	» 108.929.099
Stanziamiento al fondo di liquidazione del personale	» 877.710.279
Stanziamiento al fondo di previdenza del personale	» 732.359.248
Accantonamenti	» 4.244.395.036
Imposte	» 2.494.262.066
Avanzo netto di gestione	L. 64.190.918.510
	» 1.431.618.019
	L. 65.622.536.529

PROVENTI

Dividendi sulle partecipazioni azionarie	L. 45.694.672.026
Interessi sui finanziamenti	» 18.107.325.035
Interessi attivi diversi	» 966.555.705
Proventi diversi	» 853.983.763
	L. 65.622.536.529

Il Contabile Generale

DOMENICO BERNARDI

I Sindaci

CARLO MERLANI
FRANCESCO AGRÒ
GENNARO CASSELLA
SATURNINO COLITTO
VINCENZO MILAZZO

Il Presidente

GIUSEPPE PETRILLI

Il Direttore Generale

LEOPOLDO MEDUGNO

Elenco delle partecipazioni al 31 dicembre 1970

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI AL 31 DICEMBRE 1970

SOCIETÀ	CAPITALE SOCIALE		PARTECIPAZIONE IRI			
	Numero azioni	Valore nominale unitario	Numero azioni	%	Valore unitario di carico arrotondato	Valore complessivo di bilancio
<i>bancarie e finanziarie:</i>						
BANCA COMMERCIALE ITALIANA	12.000.000	5.000	10.856.231	90,47	6.717	72.921.303.627
CREDITO ITALIANO	90.000.000	500	69.807.008	77,56	677	47.259.344.416
BANCO DI ROMA	8.000.000	5.000	7.285.108	91,06	6.682	48.679.091.656
BANCO DI SANTO SPIRITO	16.000.000	500	15.994.352	99,96	700	11.196.046.400
SME - SOCIETÀ MERIDIONALE FINANZIARIA	61.150.438	2.000	25.428.531	41,58	2.100	53.411.052.159
SOC. DI GESTIONI AZIONARIE "SAGEA"	1.000.000	100	999.600	99,96	100	99.959.999
SPA - SOC. FINANZIARIA DI PARTECIPAZIONI AZIONARIE	5.000.000	5.000	4.999.800	99,99	5.000	24.999.006.000
						<u>258.565.798.257</u>
<i>siderurgiche:</i>						
SOC. FINANZIARIA SIDERURGICA - FINSIDER	390.000.000	500				
in libera proprietà			199.472.092	51,15	683	136.163.449.099
optabili dagli obbligazionisti			14.981.700	3,84	820	12.284.994.000
ITALSIDER	262.000.000	1.000	16.318.425	6,23	1.492	24.343.323.791
						<u>172.791.766.890</u>
<i>meccaniche:</i>						
SOC. FINANZIARIA MECCANICA - FINMECCANICA	100.000.000	1.000	99.983.698,8	99,98	1.001	100.123.111.714
ALFA ROMEO	70.000.000	1.000				
in libera proprietà			24.297.551	34,71	790	19.197.601.000
optabili dagli obbligazionisti			10.000.000	14,29	2.000	20.000.000.000
INDUSTRIA NAPOLETANA COSTRUZIONI AUTOVEICOLI						
ALFA ROMEO - ALFASUD	2.000.000	10.000	40.000	2,—	10.000	400.000.000
GRANDI MOTORI TRIESTE	5.000.000	1.000	2.500.000	50,—	1.000	2.500.000.000
SOCIETÀ ITALIANA IMPIANTI	300.000	1.000	30.000	10,—	1.000	30.006.000
ANSALDO MECCANICO NUCLEARE	15.000.000	1.000	7.350.000	49,—	1.000	7.351.460.200
PROGETTAZIONI MECCANICHE NUCLEARI	100.000	1.000	25.000	25,—	1.000	25.000.000
						<u>149.627.178.914</u>
<i>cantieristiche:</i>						
SOC. FINANZIARIA CANTIERI NAVALI - FINCANTIERI	3.000.000	10.000	2.999.966	99,99	8.518	25.555.012.139
ANSALDO	25.000.000	400	12.251.300,3	49,—	285	3.496.689.206
CANTIERI RIUNITI DELL'ADRIATICO	10.000.000	500	2.308.960,3	23,09	495	1.143.219.925
ITALCANTIERI	35.000.000	1.000	17.150.000	49,—	764	13.098.632.910
						<u>43.293.554.180</u>

SOCIETÀ	CAPITALE SOCIALE		PARTECIPAZIONE IRI			
	Numero azioni	Valore nominale unitario	Numero azioni	%	Valore unitario di carico arrotondato	Valore complessivo di bilancio
<i>di telecomunicazioni ed elettroniche:</i>						
STET - SOC. FINANZIARIA TELEFONICA	112.500.000	2.000	64.886.412	57,68	2.287	148.391.298.745
SIP - SOC. ITALIANA PER L'ESERCIZIO TELEFONICO	222.500.000	2.000	16.322.127	7,33	2.371	38.693.218.502
ELSAG - ELETTRONICA SAN GIORGIO	500.000	1.000	10.000	2,—	1.000	10.002.000
SELENIA - INDUSTRIE ELETTRONICHE ASSOCIATE	11.250.000	1.000	225.000	2,—	1.000	225.045.000
SOCIETÀ ITALIANA TELECOMUNICAZIONI SIEMENS	11.500.000	1.000	230.000	2,—	743	170.775.007
ITALSIEL - SOC. ITALIANA SISTEMI INFORMATIVI ELETTRONICI	100.000	10.000	1.000	1,—	10.000	10.000.000
						<u>187.500.339.254</u>
<i>di trasporti marittimi:</i>						
SOC. FINANZIARIA MARITTIMA - FINMARE	36.000.000	500	27.160.891	75,45	502	13.630.740.925
ADRIATICA S.p.A. DI NAVIGAZIONE						
cat. A	153.000	10.000	120.000	78,43	10.000	1.200.000.000
cat. B	147.000		—	—	—	—
ITALIA S.p.A. DI NAVIGAZIONE						
cat. A	510.000	10.000	100.000	19,61	10.000	1.000.000.000
cat. B	490.000		—	—	—	—
LLOYD TRIESTINO S.p.A. DI NAVIGAZIONE						
cat. A	306.000	10.000	120.000	39,22	10.000	1.200.000.000
cat. B	294.000		—	—	—	—
TIRRENI S.p.A. DI NAVIGAZIONE						
cat. A	153.000	10.000	60.000	39,22	10.000	600.000.000
cat. B	147.000		—	—	—	—
						<u>17.630.740.925</u>
<i>di trasporti aerei:</i>						
ALITALIA - LINEE AEREE ITALIANE						
cat. A	2.500.000	10.000	2.404.545	96,18	9.998	37.384.882.471
cat. B	2.500.000		1.372.220	54,89	9.724	
<i>autostradali e di infrastrutture:</i>						
AUTOSTRADALE - CONCESSIONI E COSTRUZIONI						
AUTOSTRADE	1.000.000	10.000	999.995	99,99	10.000	9.999.950.000
FINANZIARIA PER IL TRAFORO DEL MONTE BIANCO	420.000	1.000	420.000	100,—	1.134	476.306.020
ITALSTAT - SOC. ITALIANA PER LE INFRASTRUTTURE E L'ASSETTO DEL TERRITORIO	500.000	1.000	495.000	99,—	1.000	495.000.000
						<u>10.971.256.020</u>

SOCIETÀ	CAPITALE SOCIALE		PARTECIPAZIONE IRI			
	Numero azioni	Valore nominale unitario	Numero azioni	%	Valore unitario di carico arrotondato	Valore complessivo di bilancio
<i>radiotelevisive:</i>						
RAI - RADIOTELEVISIONE ITALIANA	20.000.000	500	15.090.470	75,45	582	8.788.900.747
ERI - EDIZIONI RAI RADIOTELEVISIONE ITALIANA	100.000	1.000	30.000	30,—	1.000	30.000.000
SIPRA - SOC. ITALIANA PUBBLICITÀ	100.000	10.000	70.000	70,—	9.000	630.000.001
						<u>9.448.900.748</u>
<i>varie:</i>						
MONTECATINI - EDISON	749.000.000	1.000	31.539.135	4,21	1.295	40.858.694.009
CONSORZIO COOPERATIVO PER LA CENTRALE ORTOFRUTTICOLA DI NAPOLI	32.020	7.000	7.750	27,68	7.000	54.250.000
COMPAGNIA INTERNAZIONALE DELLA PARABOLA D'ORO	1.500.000	1.000	437.500	29,17	1.005	439.640.132
SOC. GRANDI ALBERGHI SICILIANI	14.080.000	100	7.034.973	49,96	100	703.497.300
IFAP - IRI FORMAZIONE ADDESTRAMENTO PROFESSIONALE	200.000	3.750	50.000	25,—	3.750	187.500.000
SOC. EGIZIANA PER L'ESTRAZIONE ED IL COMMERCIO DEI FOSFATI	400.000	Leg. 1	199.500	49,88	1.411	281.515.820
COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS ET DU TOURISME						
ordinarie	1.256.500	Frs. B. 500	141.786	11,28	3.146	459.920.163
privilegiate	31.500		2.106	6,69	6.555	
PORT DE TANGER						
cat. A	13.500	Frs. fr. 5	431	3,19	918	15.388.043
cat. B	121.500		16.335	13,44	918	
buoni di godimento	8.000	s.v.n.	45	0,56	—	
						<u>43.000.405.467</u>
						<u>930.214.823.126</u>
TOTALE AL 31 DICEMBRE 1970 (1)						
(1) di cui:						
— azioni in libera proprietà						897.929.829.126
— azioni optabili dagli obbligazionisti						32.284.994.000
						<u>930.214.823.126</u>

Dati e notizie sui settori controllati

Nel corso del 1970 il settore bancario è stato fortemente influenzato dai diversi provvedimenti adottati dalle autorità monetarie e dal Governo allo scopo di riequilibrare l'andamento congiunturale del Paese. Sono da ricordare, in particolare, le disposizioni miranti a dare all'Istituto di Emissione la possibilità di un controllo diretto dei movimenti valutari, il nuovo aumento del tasso ufficiale di sconto e del tasso sulle anticipazioni (dal 4% al 5,50%) al fine di promuovere l'ulteriore aggiustamento tra i tassi interni e quelli correnti sul mercato internazionale e, infine, i provvedimenti di legge anticongiunturali dell'agosto del 1970.

In questo quadro, l'attività bancaria è andata evolvendosi in due fasi notevolmente dissimili. La prima, protrattasi fino a poco oltre la metà dell'anno, è stata contraddistinta, analogamente all'ultima parte del 1969, dalla scarsa liquidità del sistema e, di riflesso, da forti tensioni di tesoreria. Queste hanno provocato un'accesa concorrenza tra le banche per l'acquisizione di nuova raccolta, con un sensibile aumento dei tassi corrisposti alla clientela, e reso necessario, insieme al rialzo dei tassi attivi, un certo contenimento e una maggiore selettività nelle concessioni di credito nonché il dirottamento su mercati esteri di importanti richieste di finanziamento. L'allineamento dei tassi su livelli più elevati ha comportato, tra le conseguenze di maggiore rilievo, una nuova caduta delle quotazioni del reddito fisso, con conseguente paralisi nel lavoro di intermediazione sui titoli.

Nella seconda parte dell'anno si è registrata una decisa inversione di tendenza: la liquidità del mercato è andata rapidamente crescendo e, di riflesso, il risparmio è riaffluito abbondantemente alle banche, con una netta preferenza per i depositi in conto corrente. Si sono potuti così ravvivare gli impieghi, pur in presenza di una attenuata richiesta di credito da parte della clientela, e si è ridotto drasticamente l'oneroso indebitamento delle banche verso l'Istituto di Emissione. Anche il mercato obbligazionario — sia pure nei limiti della maggiore redditività richiesta dagli investitori — ha segnato una certa ripresa.

Nel complesso, la raccolta in lire del sistema bancario, la cui dinamica espansiva aveva negli anni recenti dato segni di rallentamento, è aumentata nel 1970 del 16,1%; gli impieghi in lire e in divisa sull'interno si sono invece accresciuti del 13,8%, sicché il rapporto impieghi/raccolta è sceso nell'anno dal 68,8% al 67,6%.

Sotto il profilo economico, la gestione delle banche ha dovuto sopportare nel 1970 un notevole rincaro del costo dei mezzi raccolti nonché un sensibile inasprimento delle spese per il personale, a seguito, in primo luogo, dell'entrata in vigore dal 1° gennaio del nuovo contratto di lavoro. Un certo beneficio si è avuto, per contro, col miglioramento del rendimento medio degli impieghi e con l'aumento, dal 1° ottobre, della remunerazione della riserva obbligatoria detenuta dalle banche presso l'Istituto di Emissione.

Nelle tre banche di interesse nazionale — *Banca Commerciale Italiana*, *Credito Italiano* e *Banco di Roma* — i depositi a risparmio e i conti correnti in lire della clientela sono saliti, nel 1970, da 5.885 a 7.244 miliardi, con un aumento del 23,1%, più che doppio di quello registrato nel 1969 (+ 10,1%).

Gli impieghi in lire e in valuta sull'interno sono saliti, a loro volta, da 5.103 a 5.794 miliardi, con un aumento di 691 miliardi (+ 13,5%, a fronte del 10,7% nel 1969) che ha assorbito la metà circa del flusso addizionale della raccolta, contro oltre il 90% nel 1969. Il rapporto impieghi/raccolta, pertanto, è sceso dall'86,7% all'80%, mantenendosi comunque ancora molto più elevato del valore medio per l'intero sistema bancario (67,6%).

Fra la fine del 1969 e la fine del 1970 l'incidenza della raccolta da clienti delle banche di interesse nazionale sulla raccolta complessiva del sistema è salita di un punto, raggiungendo il 18,1%; l'incidenza degli impieghi è invece rimasta stazionaria sul 21%.

Anche la raccolta da altre banche si è notevolmente incrementata raggiungendo i 1.164 miliardi, con un aumento di 371 miliardi che si contrappone alla diminuzione di 163 miliardi del 1969.

L'accresciuta liquidità delle tre banche ha consentito alle stesse sia di ridurre drasticamente l'indebitamento verso la Banca d'Italia (dai 702 miliardi di fine 1969 ai 56 miliardi di fine 1970) sia di accrescere, per sopperire anche alle necessità di adeguamento delle riserve obbligatorie, la consistenza del portafoglio titoli a reddito fisso: questo è infatti salito da 980 a 1.234 miliardi e quindi dal 16,7% al 17% della raccolta in lire dalla clientela alla fine dei due esercizi 1969 e 1970. Rilevante, come sempre, è stato il ruolo svolto dalle tre banche nelle transazioni commerciali e finanziarie con l'estero.

Gli aumenti di capitale a pagamento deliberati sul finire del 1969 — da 40 a 60 miliardi per la *Banca Commerciale Italiana*, da 30 a 45 miliardi per il *Credito Italiano* e da 25 a 40 miliardi per il *Banco di Roma* — hanno avuto esecuzione nel periodo dal 2 al 16 marzo 1970; sia l'IRI sia i terzi azionisti hanno regolarmente sottoscritto le rispettive quote. L'Istituto, come noto, in attuazione del programma inteso ad assicurare una più vasta partecipazione dei privati al capitale di rischio delle tre banche, ha successivamente offerto in pubblica sottoscrizione azioni delle banche stesse in quantitativi pari al 5% dei rispettivi capitali sociali.

A seguito di tale collocamento, la partecipazione dell'IRI è scesa al 90,5% nella *Banca Commerciale Italiana*, al 77,6% nel *Credito Italiano* e al 91,1% nel *Banco di Roma*; le azioni delle tre banche sono attualmente quotate presso le Borse Valori di Milano, Roma, Genova e Torino.

Il numero dei dipendenti delle tre banche è nel complesso aumentato passando da 29.072 a 30.304.

Sul piano economico, l'ampliamento della base di lavoro, un certo miglioramento dei margini della gestione del denaro e, infine, i benefici derivanti dal continuo

affinamento dei servizi hanno sufficientemente compensato presso le tre banche i maggiori oneri che nel 1970 hanno gravato sulla gestione nonché la contrazione del gettito del lavoro in titoli dovuta alle persistenti difficoltà del mercato mobiliare. Dopo aver effettuato gli opportuni accantonamenti, le tre banche hanno potuto esporre in bilancio utili netti per 15,2 miliardi (11,1 miliardi nel 1969), con i quali è stato possibile assegnare 2,9 miliardi alle riserve ordinarie e mantenere invariata nella misura dell'8,50% la remunerazione dei capitali sociali, che nell'insieme sono stati aumentati da 95 a 145 miliardi.

Mediobanca-Banca di Credito Finanziario

L'attività della *Mediobanca* ha segnato nel 1970 nuovi importanti progressi: i depositi vincolati e i conti correnti — in massima parte acquisiti attraverso gli sportelli delle tre banche di interesse nazionale — hanno raggiunto i 1.097 miliardi, con un aumento nell'anno di 207 miliardi pari al 23,3%; oltre tre quarti di tale aumento è stato assorbito dall'incremento degli impieghi, la cui consistenza è salita a 1.019 miliardi (+ 19% rispetto al 1969). Rilevante, in particolare, la quota rappresentata dai finanziamenti agevolati all'esportazione e dai prestiti a paesi in via di sviluppo, che a fine 1970 si ragguagliava al 44% del totale degli impieghi della *Mediobanca*.

In gennaio è stato offerto in opzione agli azionisti il prestito obbligazionario decennale 6% 1970-80 di 80 miliardi, rimborsabile alla pari in ragione di un quinto per ogni anno a partire dal 1976, con facoltà di convertire un quinto delle obbligazioni sotto rimborso in azioni della stessa banca. Allo scadere del decennio di durata del prestito il capitale della *Mediobanca* risulterà, pertanto, aumentato dagli attuali 16 a 32 miliardi.

Nel corso del 1970 la *Mediobanca* ha costituito e diretto consorzi di collocamento di prestiti obbligazionari per 145 miliardi: il totale dei collocamenti curati dall'inizio della sua attività al 31 dicembre 1970 ha raggiunto così i 2.929,3 miliardi, di cui 1.820,8 miliardi per conto di enti di diritto pubblico e 1.108,5 miliardi per conto di società per azioni e di enti esteri. Sempre nel 1970 la *Mediobanca* ha garantito, per conto di un consorzio da essa diretto, l'aumento di capitale a pagamento della FIAT da 130 a 150 miliardi (più sovrapprezzo di 21,6 miliardi); è così salito a 830,6 miliardi l'ammontare complessivo degli aumenti di capitale garantiti da consorzi diretti dalla *Mediobanca*.

I risultati dell'esercizio chiuso al 30 giugno 1970 sono stati soddisfacenti: l'utile di gestione di 5,8 miliardi (5,6 miliardi nel precedente esercizio) ha consentito di assegnare 3,5 miliardi al fondo rischi, di destinare 500 milioni alla riserva e di mantenere invariata nell'11% la remunerazione del capitale sociale.

Credito Fondiario S.p.A.

Le difficoltà di collocamento delle cartelle fondiari, che già si erano manifestate sul finire del 1969 costringendo gli istituti emittenti a limitare al massimo l'assunzione di nuovi impegni per i mutui, si sono protratte per buona parte del 1970 malgrado i provvedimenti adottati dalle autorità monetarie fin dal mese di gen-

naio per agevolare il collocamento delle cartelle; solo negli ultimi mesi dell'anno il migliorato andamento del mercato mobiliare ha consentito una discreta ripresa del lavoro.

Nonostante le accennate difficoltà, il *Credito Fondiario* — che come sempre si è avvalso della collaborazione delle tre banche di interesse nazionale — ha potuto svolgere nel 1970 un proficuo lavoro, che si è concretato nella concessione di nuovi mutui per 99,5 miliardi, importo praticamente uguale a quello del 1969; l'ammontare delle cartelle in circolazione è salito a fine anno a 495,9 miliardi, con un incremento del 15,1%.

In dipendenza della accresciuta attività e malgrado i notevoli aumenti nelle spese generali di amministrazione, i risultati economici sono stati migliori di quelli registrati nel precedente esercizio: essi hanno consentito di stanziare 1.978 milioni (contro 1.722 milioni nell'anno precedente) al fondo rischi e di esporre un utile netto di 1.750 milioni (1.678 milioni nel 1969), con il quale è stata incrementata di 900 milioni la riserva ordinaria e remunerato nella misura dell'8,50%, come nel 1969, il capitale sociale.

L'attività della *Sezione Autonoma Opere Pubbliche* è risultata pressoché nulla anche nel 1970 per le difficoltà del mercato finanziario: la consistenza dei mutui in essere si è ridotta da 8,6 a 8,4 miliardi; l'utile netto, di 93,5 milioni, è stato destinato alla riserva ordinaria.

Banco di Santo Spirito

L'attività del *Banco di Santo Spirito* ha registrato nel 1970 un'espansione ancor più significativa di quella dell'anno precedente: il totale dei mezzi di terzi amministrati è salito da 575 a 711 miliardi con un aumento di 136 miliardi, pari al 23,7% (+ 14,6% nel 1969), mentre gli impieghi in lire, confermando l'espansione dell'esercizio precedente, si sono accresciuti del 38,7% raggiungendo i 387 miliardi. La consistenza del portafoglio titoli a reddito fisso è salita a fine 1970 a 205 miliardi (+ 4,4%).

L'espansione della base di lavoro e il migliorato scarto fra rendimento e costo medio del denaro hanno procurato al Banco i proventi necessari per far fronte, con una certa larghezza, al forte aggravio avutosi nelle spese generali di amministrazione; ciò ha dato la possibilità di effettuare accantonamenti e ammortamenti in misura superiore a quella del 1969 e di conseguire un utile netto di 935 milioni, contro 868 milioni nel precedente esercizio. Risultando la riserva ordinaria pari al 43,8% del capitale sociale, e cioè superiore alla misura (40%) oltre la quale cessa l'obbligo legale per le banche di destinare annualmente alla riserva almeno un decimo dell'utile ufficiale, il Banco ha provveduto ad accantonare 200 milioni in una riserva straordinaria di nuova costituzione, ferma restando la distribuzione del dividendo dell'8,50%.

La sostenuta espansione del mercato siderurgico mondiale in atto dal 1967 ha subito nel 1970 un rallentamento. Il fenomeno è ricollegabile, da un lato, alle difficoltà di carattere congiunturale di alcuni fra i maggiori produttori mondiali, in particolare gli Stati Uniti e la Repubblica Federale Tedesca, dall'altro, alle tensioni sindacali che hanno turbato, sia pure con diverso grado di intensità, l'economia di paesi come il Regno Unito, l'Italia, il Belgio e la Svezia.

Nella prima parte dell'anno la domanda è stata ancora vivace ed è continuato l'aumento dei prezzi siderurgici, sui quali hanno influito anche i forti aumenti del costo del lavoro e delle materie prime, carbone in special modo; il fenomeno, in concomitanza con rilevanti tensioni inflazionistiche, ha assunto maggior rilievo negli Stati Uniti e nel Regno Unito, mentre è stato più attenuato nell'ambito della CECA. Nella seconda parte dell'anno, e in particolare nel corso degli ultimi mesi, l'indebolirsi della richiesta mondiale di prodotti siderurgici ha provocato un accentruarsi della concorrenza internazionale fino a determinare, in alcuni casi, limitazioni dei programmi produttivi.

Nel 1970 è continuato il processo di concentrazione di imprese nel settore siderurgico per cause di carattere tecnico e finanziario, data la convenienza di aumentare le dimensioni dei singoli centri produttivi e di trasferirli in zone costiere nonché la crescente difficoltà di reperire i capitali necessari alla realizzazione degli attuali giganteschi complessi a ciclo integrale. Fra le principali fusioni si ricordano quella delle società *Jawata* e *Fuji* nel nuovo gruppo *Nippon Steel*, che si avvia a diventare il maggiore produttore mondiale, quella di *Ilseeder Hütte* e *Salzgitter* nella *Stahlwerke Peine-Salzgitter*, ormai al terzo posto tra i produttori germanici, mentre si prospetta una eventuale fusione fra *Hoesch* e *Hoogovens* (Germania-Olanda).

In tale quadro la produzione siderurgica mondiale ha superato nel 1970 i 592 milioni di t, con un incremento del 2,8% sul 1969, il più basso dell'ultimo quinquennio. Come appare dalla tabella n. 1, la sola espansione di rilievo tra i grandi produttori è stata quella conseguita dall'industria giapponese (+ 11,2 milioni di t, pari al 13,6%); tale sviluppo, seppure inferiore a quello eccezionalmente elevato del 1969 (+ 22,8%), appare notevole ed è stato sostenuto sia da una elevata do-

Tabella n. 1 - Produzione mondiale di acciaio nel 1969 e nel 1970

Paesi	1969		1970		Variazioni 1969-70	
	t migliaia	%	t migliaia	%	t migliaia	%
Germania R.F.	45.316	7,9	45.042	7,6	— 274	— 0,6
Francia	22.510	3,9	23.765	4,0	+ 1.255	+ 5,6
Italia	16.428	2,9	17.277	2,9	+ 849	+ 5,2
Paesi Bassi	4.712	0,8	5.026	0,9	+ 314	+ 6,7
Belgio	12.832	2,2	12.604	2,1	— 228	— 1,8
Lussemburgo	5.521	0,9	5.462	0,9	— 59	— 1,1
CEE	107.319	18,6	109.176	18,4	+ 1.857	+ 1,7
Regno Unito	26.846	4,7	27.890	4,7	+ 1.044	+ 3,9
Stati Uniti	131.175	22,8	121.900	20,6	— 9.275	— 7,1
Unione Sovietica	110.315	19,1	115.000	19,4	+ 4.685	+ 4,2
Cina Popolare	16.000	2,8	17.000	2,9	+ 1.000	+ 6,3
Europa Orientale	37.320	6,5	39.710	6,7	+ 2.390	+ 6,4
Giappone	82.166	14,2	93.327	15,8	+11.161	+ 13,6
Altri paesi	65.059	11,3	68.197	11,5	+ 3.138	+ 4,8
Totale	576.200	100,0	592.200	100,0	+16.000	+ 2,8

manda interna (circa 13%) sia dalle esportazioni che, nonostante le restrizioni volontarie adottate negli ultimi mesi dell'anno, sono aumentate del 15%, raggiungendo i 23 milioni di t.

L'avversa congiuntura economica americana e i riflessi della lunga vertenza sindacale nel settore automobilistico hanno determinato una flessione della produzione degli Stati Uniti di oltre 9 milioni di t (— 7,1% sul 1969). Anche il consumo interno ha segnato una non trascurabile contrazione (del 5% circa) accompagnata da una ulteriore flessione delle importazioni e da una sensibile espansione delle esportazioni che hanno raggiunto, con circa 6,5 milioni di t di prodotti finiti, il più alto livello dal 1957.

Positivo l'andamento produttivo nell'Unione Sovietica e nei paesi dell'Europa orientale avendo segnato, rispettivamente, incrementi del 4,2% e del 6,4%.

Nel Regno Unito l'entrata in funzione di nuovi impianti ha permesso un discreto aumento della produzione (+ 3,9%) e una ripresa delle esportazioni, dopo la notevole contrazione dell'anno precedente.

La produzione di acciaio della Comunità Europea ha registrato un modesto sviluppo (+ 1,7%) risultante da contrastanti andamenti nei paesi membri: a fronte di una contrazione nel Belgio e nel Lussemburgo (rispettivamente — 1,8% e — 1,1%), paesi tradizionalmente dipendenti dalla grande esportazione che hanno subito l'insoddisfacente andamento del mercato internazionale, e in Germania (— 0,6%), a causa della stasi congiunturale, stanno i progressi di un certo rilievo registrati dai Paesi Bassi (+ 6,7%), Francia (+ 5,6%) e Italia (+ 5,2%).

Si è tuttavia accresciuta, nel contempo, la capacità produttiva dei paesi CEE, salita

a 129 milioni di t/anno, risultando nell'insieme ridotto dal 90% all'85% il grado medio di utilizzo della stessa tra il 1969 e il 1970.

Il consumo di acciaio della Comunità, pari a circa 93 milioni di t, ha segnato nel 1970 un incremento del 2,5%, grazie agli sviluppi di domanda in Francia (+ 4,3%) ed in Italia (+ 3,6%). Praticamente stazionario il consumo della Germania e del Benelux.

L'evoluzione della siderurgia italiana nel corso del 1970 è stata influenzata da gravi agitazioni sindacali, che hanno compromesso la sua ripresa dopo la flessione produttiva causata dalle astensioni dal lavoro nell'autunno 1969.

Nel primo semestre dell'anno, in presenza di una domanda interna abbastanza sostenuta, non si è avuta una ripresa produttiva rispetto allo stesso periodo, peraltro eccezionale, dell'anno precedente, a causa delle ripercussioni delle agitazioni sopra ricordate. Nel secondo semestre nuove vertenze di lavoro con scioperi articolati hanno creato una situazione di estrema precarietà, specie per le imprese con impianti a ciclo integrale, caratterizzati da grandi dimensioni e da notevole rigidità dei flussi produttivi, particolarmente vulnerabili da tale tipo di agitazioni. Il sopraggiungere nell'ultimo trimestre di un rallentamento della domanda ha accentuato la gravità dei danni economici di questa situazione.

Dall'esame della tabella n. 2 appare che il modesto incremento del consumo di acciaio nel 1970 è anche il più basso dell'ultimo quinquennio; ciononostante, l'insufficiente sviluppo della produzione (+ 5,2%), cui si è accompagnata la necessità di ricostituire le scorte, scese nel 1969 a livelli eccezionalmente bassi, ha determinato una fortissima dilatazione delle importazioni (+ 27,9%).

Sul consumo apparente interno, che con 20,3 milioni di t ha superato di circa 800 mila t il livello del 1969, ha inciso il discontinuo andamento di taluni grandi settori di utilizzazione, quali l'automobilistico e quello degli elettrodomestici, nonché i primi effetti della drastica riduzione delle nuove iniziative nell'edilizia.

La produzione nazionale, a sua volta, è stata di circa 17,3 milioni di t, superiore di 850 mila t a quella del 1969 e soltanto di 310 mila t a quella del 1968; è da sottolineare che gli sviluppi impiantistici avrebbero consentito un livello di produzione

Tabella n. 2 - Produzione, commercio estero e consumo di acciaio in Italia nel periodo 1966-70
(milioni di t)

	1966	1967	1968	1969	1970
Produzione	13,6	15,9	17,0	16,4	17,3
Rilaminazione da rottame	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Importazione	3,3	3,7	3,4	4,8	6,2
Prelievo giacenze	—	—	0,1	0,8	—
<i>Disponibilità</i>	17,0	19,7	20,6	22,1	23,6
Esportazione	2,8	2,8	3,2	2,6	2,4
Aumento giacenze	0,3	0,6	—	—	0,9
<i>Consumo</i>	13,9	16,3	17,4	19,5	20,3

Tabella n. 3 - Livelli di consumo di acciaio pro capite in Italia e negli altri principali paesi nel 1970 (a)

Paesi	Consumo pro capite kg	Indici Italia = 100
Germania R.F.	650	172
Francia	465	123
Belgio-Lussemburgo	440	116
Paesi Bassi	425	112
Italia	378	100
Totale CEE	495	131
Regno Unito	460	122
Stati Uniti	630	167
Giappone	690	183

(a) Dati provvisori.

più elevato di circa due milioni di t (per quattro quinti conseguibili dalla siderurgia del gruppo).

Lo stentato sviluppo produttivo, l'eccezionale volume di ordini passati ai produttori esteri negli ultimi mesi del 1969 per le difficoltà di rifornimento interne, la nuova lievitazione della domanda interna, soprattutto nei primi mesi del 1970, hanno ulteriormente aggravato lo squilibrio dell'interscambio con l'estero. Le importazioni sono salite da 4,8 milioni di t al livello, mai prima raggiunto, di 6,2 milioni (+ 27,9%), mentre le esportazioni sono scese da quasi 2,6 milioni di t del 1969 a circa 2,4 milioni di t (- 7,5%).

Ne è conseguito un saldo passivo di 3,8 milioni di t, pari a quasi il 20% del consumo interno di acciaio, con un notevole onere addizionale per la bilancia dei pagamenti.

La produzione delle aziende *Finsider* ha raggiunto i livelli indicati nella tabella n. 4, in cui si riportano anche i dati per gli altri produttori nazionali.

Va tenuto presente il significato dubbio di un confronto fra il 1969 e il 1970, per

Tabella n. 4 - Produzione di ghisa e di acciaio Finsider e nazionale nel periodo 1968-70

	1968	1969	1970	Variazioni 1969-1970	
	migliaia di t			migliaia di t	%
Ghisa					
FINSIDER	7.377	7.284	7.828	+ 544	+ 7,5
Altri produttori	449	497	504	+ 7	+ 1,4
Totale nazionale	7.826	7.781	8.332	+ 551	+ 7,1
Acciaio					
FINSIDER	10.042	9.443	9.685	+ 242	+ 2,6
Altri produttori	6.922	6.985	7.592	+ 607	+ 8,7
Totale nazionale	16.964	16.428	17.277	+ 849	+ 5,2

l'eccezionale irregolarità degli andamenti in entrambi gli anni. Può comunque rilevarsi la difforme evoluzione dell'attività della siderurgia del gruppo rispetto ai restanti produttori italiani.

Per la ghisa, la produzione *Finsider* ha segnato un incremento del 7,5% sul 1969 ma del 6,1% soltanto sul 1968; in proposito va sottolineato che i piani iniziali prevedevano una produzione di 8,7 milioni di t con un aumento del 19%, quale appariva conseguibile con gli ampliamenti di impianti nel frattempo realizzati.

Per l'acciaio, la produzione del gruppo, pari a quasi 9,7 milioni di t, ha segnato a sua volta un aumento di non più del 2,6% sul 1969 ma è risultata ancora inferiore del 3,6% a quella del 1968. Il volume di produzione preventivato per il 1970 ammontava a 11,3 milioni di t con un aumento, rispetto al 1969, del 20% (e del 12% sul 1968), in relazione al consistente sviluppo di capacità produttiva connesso all'entrata in funzione di nuovi impianti e ai programmati miglioramenti tecnici di quelli già in attività. In conclusione, nel corso dell'esercizio, la produzione del gruppo ha subito, rispetto ai traguardi iniziali, una contrazione di quasi 1,6 milioni di t di acciaio. Il negativo andamento descritto va imputato, anzitutto, all'incidenza delle agitazioni che si sono sovrapposte, accentuandole, a normali difficoltà di avviamento manifestatesi nella messa a punto di alcuni degli impianti di più recente entrata in attività.

Al confronto, l'andamento delle altre aziende siderurgiche nazionali, basate sulla carica solida e con impianti meno complessi e quindi meno vulnerabili alle interruzioni determinate dalle agitazioni sindacali, è risultato più regolare, segnando variazioni positive sia per la ghisa (+ 1,4% e + 12,2% rispettivamente sul 1969 e sul 1968) sia per l'acciaio (+ 8,7% e + 9,7%).

Per quanto riguarda i prodotti finiti (cfr. tabella n. 5) si nota che i volumi di produzione, aumentati nel loro insieme in misura inferiore rispetto all'acciaio grezzo, hanno variamente subito gli effetti diretti e indiretti dell'anormalità del 1970. Gli aumenti e le diminuzioni che si registrano sono, in gran parte, legati alle caratteristiche impiantistiche dei centri primari di produzione, al grado di dipendenza di singoli stabilimenti di trasformazione dai maggiori centri di produzione del gruppo per i rifornimenti di semilavorati, al diverso andamento nel 1969 e nel 1970 del

Tabella n. 5 - Principali produzioni siderurgiche del gruppo nel periodo 1967-70
(migliaia di t)

	1967	1968	1969	1970	Variazioni % 1969-70
Prodotti piatti:					
a caldo	5.010	5.558	5.552	5.568	+ 0,3
a freddo	1.605	1.630	1.738	1.698	— 2,3
rivestiti	378	374	394	352	— 10,7
Barre, profilati e travi	1.629	1.709	1.730	1.807	+ 4,4
Tubi:					
senza saldatura	561	559	521	565	+ 8,4
saldati	463	504	491	530	+ 7,9
Materiale di armamento, ruote e cerchioni	133	178	156	166	+ 6,4
Fucinati, stampati e getti	92	105	101	117	+ 15,8

movimento delle scorte di semiproducti nonché alla possibilità, di volta in volta, di approvvigionamenti alternativi presso terzi.

Nel comparto dei laminati a caldo la produzione di profilati ha registrato un incremento del 4,4%, dopo quello irrilevante (+ 1,2%) dell'anno precedente, ed è rimasta di circa 300 mila t al di sotto degli obiettivi fissati. Dello 0,3% soltanto è aumentata la produzione di piatti che, dal 1968, è risultata di fatto stagnante su un livello di 5,6 milioni di t, inferiore di quasi un milione di t al programmato volume di attività.

La produzione di laminati a freddo, a sua volta, è diminuita del 2,3%, a causa soprattutto della flessione produttiva dell'*Italsider* (- 3,4%), solo parzialmente contenuta dal buon sviluppo della produzione di lamierini magnetici presso la *Terni*. La produzione di tubi è risultata nettamente superiore a quella del 1969, registrando incrementi del 7,9% per quelli saldati e dell'8,4% per quelli senza saldatura. Notevole l'espansione dei fucinati e getti (+ 15,8%) mentre negativo è stato l'andamento dei prodotti rivestiti (- 10,7) il cui livello è risultato inferiore persino a quello del 1967, anche a causa dei danni provocati dall'alluvione allo stabilimento di Cornigliano.

L'insieme delle difficoltà sopra descritte e l'andamento del mercato hanno determinato una riduzione di oltre 500 mila t nelle vendite di laminati e tubi saldati, scese da quasi 8,4 milioni di t nel 1969 a 7,8 milioni di t nel 1970 (- 6,4%); quest'ultimo livello è inferiore di quasi 300 mila t anche a quello raggiunto nel 1968. Nel contempo, le vendite sul mercato estero hanno registrato una marcata flessione passando da 1,1 a 0,9 milioni di t (- 18,2%).

Per una migliore valutazione dell'incidenza delle vicende sopradescritte è necessario ricordare che dall'autunno del 1969 le imprese siderurgiche del gruppo sono entrate in una fase di grave perturbazione e che questa non poteva dirsi definitivamente conclusa alla fine del 1970. Ciò può render conto del profondo sconvolgimento subito da tutta l'attività aziendale, con un'incidenza particolarmente grave sulle condizioni operative degli impianti, a causa di improvvisi arresti e di lunghe sospensioni dell'opera di manutenzione, con conseguenze inevitabilmente destinate a farsi sentire anche nel corrente esercizio.

Per quanto riguarda la produzione di cemento, essa ha superato i 3,7 milioni di t, con un incremento sul 1969 del 5%; quella di refrattari, a sua volta, è passata da 169,7 a 174,3 mila t (+ 2,7%).

Il fatturato 1970 del gruppo *Finsider*, riferito al complesso delle produzioni siderurgiche e cementiere e al netto degli scambi interaziendali, è stato pari a 1.097 miliardi, contro i 984 miliardi realizzati nell'esercizio precedente. L'incremento di 113 miliardi (+ 11,5%) è quasi interamente attribuibile all'aumento dei prezzi di vendita.

In particolare, il fatturato siderurgico del gruppo è salito a 1.064 miliardi (+ 11,7%) mentre quello cementiero ha raggiunto i 33 miliardi (+ 5,7%).

Le esportazioni siderurgiche hanno registrato una ulteriore flessione del 4% passando da 148 a 142 miliardi; la lievitazione dei prezzi non è infatti riuscita in questo caso a compensare la diminuzione delle quantità vendute.

Nel 1970 l'occupazione nelle aziende siderurgiche e cementiere del gruppo è salita da 76.303 a 85.676 addetti, segnando un aumento di 9.373 unità interamente assorbito dalle prime. Oltre la metà di tale incremento è dovuto alla sola *Italsider*, in connessione all'applicazione delle nuove normative contrattuali e alla realizzazione dei programmi di espansione impiantistica, in particolare presso i centri di Taranto e Piombino.

Il costo complessivo del lavoro per il gruppo è salito, dal canto suo, da 229 a 315 miliardi, segnando un aumento del 37,6% sul 1969; più particolarmente il costo medio annuo per dipendente ha registrato un incremento del 25,3%, circa il triplo di quello dell'anno precedente.

Con riferimento all'*Italsider* (la maggiore azienda siderurgica del gruppo e nazionale) va rilevato che il costo medio orario della manodopera è salito fra il 1969 e il 1970 da 1.365 a 1.754 lire (+ 28,5%); va aggiunto che per effetto della progressiva applicazione del nuovo inquadramento, adottato in base all'accordo sindacale di fine 1970, il costo medio orario salirà a 2.000 lire nel 1971 (+ 46,5% sul 1969) e a 2.200 lire nel dicembre del 1972 (+ 61,2%), alla vigilia del rinnovo dell'attuale contratto di lavoro.

Le ore perse per effetto di scioperi sono assommate nel 1970 a 3,5 milioni (6,9 milioni di ore nel 1969), comportando un mancato ricavo di 114 miliardi di lire (97 miliardi nel 1969).

Tali dati confermano che gli scioperi effettuati nel 1970, per un numero di ore largamente inferiore a quello dell'anno precedente, hanno provocato conseguenze ben più incisive per le particolari modalità di esecuzione, che ne hanno moltiplicato gli effetti paralizzanti dell'attività aziendale.

Gli investimenti effettuati dalle aziende siderurgiche del gruppo nel corso del 1970 ammontano a 223 miliardi, con un aumento di 94 miliardi sull'anno precedente; nel Mezzogiorno sono stati investiti complessivamente 130 miliardi, pari al 60% degli investimenti localizzabili. Dell'ammontare complessivo, 167 miliardi sono stati investiti dall'*Italsider*, principalmente per l'ampliamento dello stabilimento di Taranto e per l'installazione dei convertitori LD a Piombino; altri 24,3 miliardi sono stati investiti nel complesso *Terni-Terninoss* e 9,7 miliardi presso la *Dalmine*.

Nel settore cementiero gli investimenti sono ammontati a 8,9 miliardi, di cui 5 miliardi nel Mezzogiorno (56% del totale), e sono stati assorbiti dalla realizzazione dei programmi di sviluppo della capacità produttiva, soprattutto presso i centri di Taranto e Spoleto.

Per quanto riguarda l'andamento economico del gruppo, gli effetti diretti ed indiretti delle vertenze sindacali hanno impedito il riassorbimento dei rilevanti aumenti delle principali voci di costo, in particolare del lavoro, nonostante il miglioramento delle strutture produttive e commerciali realizzato nel 1970. A ciò si aggiunga la sostenutezza dei prezzi delle materie prime (+ 4% in media per i minerali e + 32% per i fossili) e il rialzo del costo di trasporto marittimo (+ 30%), connesso sia alle prolungate soste del naviglio nei porti, a causa delle note ragioni di carattere sindacale, sia al rilevante aumento intervenuto nelle rate di noleggio. Si ricorda infine che il costo medio dei finanziamenti contratti nell'anno è aumentato del 24%. Sono perciò peggiorati i risultati economici di gruppo nonostante i progressi fatti segnare da alcune imprese quali: la *Terninoss*, la *Terni*, la *Breda Siderurgica*, la *CMF* e la *Deriver*. Per le ragioni prima accennate circa la difficoltà di un ritorno alla normalità dell'esercizio di alcuni importanti complessi di impianti, si deve scontare un'ulteriore incidenza negativa delle vicende trascorse anche sull'esercizio 1971.

Fuori della siderurgia, il risultato positivo della *Cementir* risulta inferiore a quello del 1969, mentre il 1971 si profila come un anno difficile a causa della crisi in atto dell'edilizia.

La finanziaria capogruppo prevede pertanto di assegnare, facendo in parte ricorso alle riserve, un dividendo del 7,5% contro il 9% del 1969.

*
**

Nel corso del 1970 la *Finsider* ha rilevato dalla *Finmeccanica* il controllo della società *Santeustacchio*, produttrice di macchinario, in particolare per la siderurgia; l'operazione risponde a un criterio di razionale sviluppo verticale del gruppo *Finsider*, in vista anche dell'ingente fabbisogno di impianti comportato dal piano siderurgico, la cui realizzazione occuperà gran parte degli anni settanta.

A completamento di quanto esposto si forniscono qui di seguito dati e notizie sulle attività delle principali aziende del gruppo.

Italsider

Aspetto saliente dell'esercizio 1970 è stato il riaccendersi, nella seconda metà dell'anno, di vertenze sindacali di particolare gravità per la durata e la modalità degli scioperi che le hanno accompagnate, con profondo sconvolgimento dei cicli produttivi. Le agitazioni, anche se di volta in volta limitate a singoli reparti e servizi logisticamente importanti — quali le cokerie, gli altiforni, il movimento e traffico, la manutenzione — hanno comportato l'interruzione completa dell'attività nei centri a ciclo integrale; particolarmente colpiti da queste forme di sciopero sono stati i centri di Taranto e Bagnoli, dove, in particolare, gli altiforni e le cokerie ancora risentono degli effetti degli scioperi per cui occorreranno diversi mesi prima di un loro ritorno alla normalità operativa. Devono poi aggiungersi, purtroppo, le conseguenze dell'alluvione che si è abbattuta sulla zona di Genova nella prima decade di ottobre, danneggiando gli stabilimenti di Cornigliano e Campi.

Sul piano sindacale, l'accordo concluso a fine anno dall'*Italsider* con le rappresentanze dei lavoratori sul nuovo sistema di inquadramento del personale ha posto termine alle agitazioni più gravi; tuttavia, per le ragioni sopra esposte, un ritorno alla normalità non potrà conseguirsi prima del 1972.

Nel quadro descritto, l'attività produttiva dell'*Italsider*, fatta eccezione per la ghisa, è rimasta sostanzialmente sui livelli dell'anno precedente e, come nel caso dei prodotti finiti, ha segnato flessioni anche notevoli.

I risultati indicati (v. tabella n. 6) sono stati largamente inferiori alle possibilità degli impianti, che nel corso dell'anno sono stati ampliati in misura cospicua e resi potenzialmente più efficienti.

Tabella n. 6 - Principali produzioni Italsider nel 1969 e nel 1970
(migliaia di t)

Produzioni	1969	1970	Variazioni %
Ghisa	7.284	7.828	+ 7,5
Acciaio	8.135	8.259	+ 1,5
Laminati a caldo (a)	6.202	6.340	+ 2,2
Laminati a freddo	1.556	1.503	- 3,4
Tubi saldati di grande diametro	263	226	- 14,1

(a) Al netto delle trasformazioni Terni.

È da sottolineare che per l'acciaio e i laminati a caldo i livelli produttivi del 1970 risultano inferiori a quelli raggiunti dalla società nel 1968; per i tubi saldati di grande diametro si è rimasti al di sotto della produzione dello stesso 1967.

Le spedizioni sono scese da 7.250 mila a 6.976 mila t con una diminuzione del 3,8%, anche per la necessità, come si è detto, di ricostituire le scorte ridottesi a livelli anormalmente bassi dopo i forti prelievi effettuati nel corso del 1969. In ulteriore flessione, dopo quella registrata nel precedente esercizio, le esportazioni che sono state limitate a 691 mila t (— 21,4%) soprattutto per meglio fronteggiare la domanda interna. La loro incidenza sulle spedizioni è così scesa dal 12% al 10%. Il fatturato, salito da 599 a 638 miliardi, ha segnato un aumento del 6,5% connesso all'ulteriore rialzo delle quotazioni medie nonché alla migliorata composizione qualitativa delle vendite.

Nel corso del 1970 la società ha portato a termine un considerevole sviluppo impiantistico; gli investimenti effettuati sono ammontati a 167 miliardi a fronte degli 86,9 miliardi dell'esercizio precedente. Tale notevole incremento va essenzialmente ricollegato al completamento di importanti programmi che hanno riguardato:

- a Taranto, l'installazione di due nuove batterie di forni a coke, del terzo nastro di agglomerazione e del nuovo treno a freddo di una capacità iniziale di 500 mila t;
- a Piombino, l'ultimazione dei lavori per la nuova acciaieria LD e della nuova colata continua per billette;
- a Cornigliano, la costruzione della VI batteria di forni a coke e il rifacimento dell'altoforno n. 2.

A fine esercizio l'occupazione complessiva dell'*Italsider* risultava pari a 44.340 addetti con un incremento rispetto al 1969 di 5.324 unità pari al 13,8%. Per una cospicua aliquota (circa 2.400 unità) il nuovo personale è stato richiesto in relazione all'ampliamento dello stabilimento di Taranto; per la parte rimanente, l'incremento è legato alle maggiori esigenze di personale connesse agli accordi conclusi nel 1969 sulla riduzione dell'orario di lavoro e dello straordinario. Va aggiunta la costituzione di una propria Direzione Impianti, con il passaggio dall'*Italimpianti* di 331 addetti, in vista dell'esecuzione del programma impiantistico, di eccezionale impegno, recentemente approvato dal CIPE (1).

Ulteriori cospicui sviluppi di occupazione sono previsti anche per il 1971, parallelamente alla applicazione dei citati accordi contrattuali oltreché al pieno sfruttamento delle nuove capacità produttive.

Come detto, l'esercizio sociale è stato influenzato, in misura superiore ad ogni previsione, dallo svolgimento delle controversie di lavoro che hanno caratterizzato il secondo semestre. La perdita registrata di 2,3 milioni di ore di lavoro, seppure alquanto inferiore a quella del 1969 (3,8 milioni di ore), ha provocato come si è detto conseguenze negative ben più rilevanti per l'attività produttiva: si è infatti consuntivata, rispetto ai programmi iniziali, una minor produzione di 1.545 mila t di acciaio (lo scarto in meno fu di 965 mila t nel 1969) e una perdita di fatturato netto di 101 miliardi (contro 56,4 miliardi nel 1969). Oltre a tali effetti, sui risultati economici hanno agito: l'alluvione che ha colpito gli stabilimenti genovesi, l'ulteriore rialzo prima ricordato dei prezzi medi delle materie prime, dei

(1) Per i riflessi sulla *Società Italiana Impianti* di tale operazione v. capitolo « Meccanica » a pag. 119.

costi di trasporto e del denaro e, infine, l'aumento del costo del lavoro per effetto dell'applicazione degli accordi contrattuali conclusi nel 1969 e nello stesso 1970. In conseguenza di tale concorso di fattori la società ha chiuso l'esercizio 1970 con una perdita di 9,8 miliardi di lire, dopo aver effettuato, come nel 1969, ammortamenti per 58,5 miliardi. Va sottolineato che i riflessi negativi dei fattori citati non possono considerarsi esauriti con l'anno trascorso, per cui anche l'esercizio 1971 dovrà sopportarne le conseguenze.

Dalmine

Il 1970 si è aperto con una ulteriore sostenuta espansione della domanda nazionale di tubi, in atto dal 1965. Nel corso dell'anno la medesima è però risultata via via cedente, per effetto della bassa propensione agli investimenti nel comparto dell'edilizia. Il consumo è salito a 1.673 mila t, registrando un notevole aumento (+ 13,2%) anche se inferiore a quello dell'anno precedente (+ 20%). Esso ha riguardato in misura pressoché eguale sia il comparto dei tubi saldati, passati da 696 mila a 790 mila t (+ 13,5%) che quello dei tubi senza saldatura salito a 883 mila t (+ 13%).

Più contenuto dell'aumento della domanda è stato quello dell'offerta nazionale salita a 1.940 mila t (+ 6,8%). In particolare, la produzione di tubi saldati ha raggiunto 1.025 mila t, con un incremento sul 1969 del 4,4%, e quella di tubi senza saldatura le 915 mila t (+ 10%); conseguentemente l'apporto dei primi alla complessiva offerta nazionale è risultato pari al 53% e quindi lievemente inferiore a quello del 1969 (54%).

Nel quadro descritto, l'attività della *Dalmine* ha registrato gli sviluppi indicati nella tabella n. 7.

Tutti i comparti hanno segnato una discreta e talora più che apprezzabile espansione rispetto ai livelli del 1969, peraltro influenzati dalle note agitazioni sindacali, le quali sono comunque continuate nel 1970, soprattutto nel primo semestre in coincidenza con il periodo più favorevole del mercato. Inoltre va rilevato che le vertenze presso l'*Italsider* hanno provocato rallentamenti e interruzioni nelle forniture di semilavorati e costretto la *Dalmine* a ricorrere all'importazione per il regolare svolgimento dell'attività.

I livelli produttivi raggiunti sono pertanto inferiori a quelli previsti e, nel caso dell'acciaio, anche alla produzione svolta nel 1968. Ciò premesso, si rileva che i

Tabella n. 7 - Principali produzioni Dalmine nel 1969 e nel 1970
(migliaia di t)

Produzioni	1969	1970	Variazioni %
<i>Acciaio</i>	466	507	+ 8,8
<i>Tubi:</i>			
senza saldatura	521	565	+ 8,4
saldati	229	303	+ 32,3
<i>Totale</i>	750	868	+ 15,7

tubi saldati hanno raggiunto nel 1970 circa il 35% della complessiva produzione aziendale; tale espansione va ricollegata, come noto, al nuovo indirizzo della società di spostare su questo prodotto, in aderenza all'evoluzione del mercato, la propria attività, ancora largamente concentrata sui tubi senza saldatura.

Le spedizioni, salite a 826 mila t, hanno segnato un incremento modesto, non essendosi potuto nel 1970 fare ricorso alle scorte, largamente utilizzate nella seconda parte del 1969.

Le esportazioni, in una situazione di vivace concorrenza, sono a loro volta scese a 156 mila t (— 10,4%).

Il fatturato è passato da 119 a 143 miliardi con un aumento del 20%, a seguito soprattutto della migliore composizione delle vendite e dell'aumento dei ricavi unitari medi.

Nel corso dell'anno sono stati effettuati investimenti per 9,7 miliardi; la maggior parte è stata assorbita dallo stabilimento *Dalmine* ove è in corso un importante programma di ristrutturazione impiantistica.

Il personale a fine 1970 era di 12.597 dipendenti, con un aumento nell'anno di 1.255 addetti, da ricollegarsi essenzialmente all'applicazione dei nuovi istituti contrattuali.

Quanto ai risultati di esercizio, essi hanno subito la pesante incidenza diretta e indiretta delle vertenze sindacali proprio nella difficile fase di ripresa della normale attività aziendale, colpita in misura eccezionale dalle vertenze dell'autunno 1969.

A ciò si aggiunga, in un anno caratterizzato dalla complessa opera di ristrutturazione aziendale volta a modificare la gamma produttiva, il rilevante aumento dei costi sia delle materie prime che del personale. In proposito si rileva che per il rottame si è verificato un aggravio di circa il 35%, mentre il costo medio orario della manodopera è salito di circa il 23%. Nella situazione descritta gli oneri conseguenti non hanno potuto essere assorbiti, nonostante il favorevole andamento dei prezzi. Pertanto la società, dopo aver effettuato ammortamenti per 6,5 miliardi (4,7 miliardi nel 1969), ha chiuso l'esercizio in sostanziale pareggio.

Terni e Terninoss

L'esercizio della *Terni*, per le peculiari caratteristiche della società, ha avuto nel 1970 un andamento sostanzialmente regolare che ha consentito sensibili progressi, rispetto al 1969, dell'attività aziendale.

Tutte le produzioni hanno segnato buoni aumenti, salvo il caso dei nastri al carbonio, prodotti per conto dell'*Italsider*, a causa dei minori rifornimenti dei semilavorati da quest'ultima.

Tali risultati sono tanto più apprezzabili ove si consideri che l'esercizio sociale ha risentito dei riflessi di vertenze esterne (*Italsider*, ENEL e *Terni Industrie Chimiche*) nonché dei danni derivanti dalla frana sulle prese di acqua industriale a Collestatte, verificatasi nel mese di gennaio.

Il fatturato complessivo è salito da 63 miliardi nel 1969 a 80 nel 1970 (+ 27%) grazie, soprattutto, al maggiore apporto, in termini di ricavi unitari oltre che di volume di spedizioni, dei magnetici, degli inossidabili e del tondo. Peraltro si sono registrati, anche nel 1970, forti incrementi dei costi ed in particolare del rottame, che costituisce una fondamentale materia prima per la *Terni*.

Gli investimenti effettuati sono stati pari a 17 miliardi, contro 13,5 nel 1969. Fra le principali realizzazioni sono da ricordare i lavori di potenziamento degli impianti di

laminazione a caldo e a freddo dei magnetici, la cui capacità è salita da 125 mila t a 165 mila t, e il completamento dell'officina recipienti a pressione per impianti nucleari e chimici.

A fine anno l'occupazione era di 6.299 addetti con un aumento di 538 dipendenti rispetto all'anno precedente, da ricollegarsi ai programmi di espansione produttiva in corso di realizzazione nonché all'applicazione dei nuovi contratti di lavoro. L'esercizio chiude con una perdita di 420 milioni (contro 478 nel 1969) mentre lo

Tabella n. 8 - Principali produzioni Terni nel 1969 e nel 1970
(migliaia di t)

Produzioni	1969	1970	Variazioni %
Acciaio	354	400	+ 13,0
Lamierini magnetici a freddo	123	141	+ 14,6
Inossidabili	105	133	+ 26,7
Nastri al carbonio	298	186	- 37,6
Tondo	174	204	+ 17,2
Fucinati, stampati e getti	17	19	+ 11,8
Carpenteria, condotte forzate e caldereria	12	24	+ 100,0

stanziamento per ammortamenti, pari a 5,4 miliardi, supera di 731 milioni quello del 1969.

La produzione della *Terninoss* nel 1970, pari a 48,5 mila t, ha segnato un leggero calo rispetto al 1969.

Più marcata la flessione (11,2%) delle spedizioni (47 mila contro 52,9 mila t nel 1969) a causa del netto rallentamento della domanda nell'ultima parte dell'anno. Grazie ai ricavi unitari, superiori a quelli del 1969, il fatturato ha segnato un incremento del 13,6% raggiungendo 38 miliardi di lire.

Gli investimenti effettuati nel 1970 sono risultati pari a 7,3 miliardi, contro 3,7 nel 1969. Fra le principali realizzazioni è da segnalare il nuovo laminatoio a freddo e una nuova linea di ricottura e decapaggio a freddo.

Il soddisfacente incremento dei ricavi e la regolarità dell'andamento operativo hanno consentito alla *Terninoss* un netto miglioramento del risultato economico: l'esercizio si è chiuso infatti con un utile netto di 1,7 miliardi, contro 0,6 miliardi nel 1969.

Meno favorevoli si presentano le prospettive per l'esercizio 1971, in considerazione del preoccupante cedimento manifestatosi da alcuni mesi nella domanda.

Breda Siderurgica

Il mercato degli acciai speciali, nel quale opera la *Breda Siderurgica*, ha registrato nel 1970 un andamento analogo a quello dell'intero settore siderurgico: a un primo trimestre di sostenuta evoluzione della domanda è seguito un periodo di progressivo cedimento che, nel caso specifico, è divenuto preoccupante negli ultimi mesi dell'anno, in relazione alle difficoltà di alcuni dei principali settori utilizzatori nonché a quelle insorte sui mercati di esportazione.

L'attività aziendale, ostacolata da agitazioni sindacali, non ha segnato progressi di

rilievo; la produzione di acciaio (347 mila t) e quella dei laminati (344 mila t) sono infatti solo lievemente superiori a quelle corrispondenti del 1969.

Le vendite, pari a 298 mila t, sono state notevolmente inferiori ($- 17,7\%$) a quelle del precedente esercizio, in cui per fronteggiare la sostenuta espansione della domanda fu operato un rilevante prelievo dalle scorte; queste ultime, dato l'andamento del mercato, sono state in gran parte ricostituite al termine dell'anno.

Il fatturato, nonostante il minore livello delle spedizioni, ha beneficiato di ricavi medi ancora abbastanza elevati e ha raggiunto i 42 miliardi ($+ 7,2\%$ sul 1969). Gli investimenti riguardanti lavori di ammodernamento e di ampliamento degli impianti sono ammontati a 2,2 miliardi di lire.

Il personale, pari a fine anno a 3.292 addetti, ha segnato un incremento di 302 dipendenti rispetto al 1969, in relazione all'applicazione dei nuovi orari di lavoro. L'affinamento dell'organizzazione produttiva e il sostenuto livello medio dei ricavi, pur in presenza di sensibili aumenti dei costi di produzione, hanno consentito un ulteriore netto progresso rispetto al 1969 del risultato economico, che per il 1970 è sostanzialmente in pareggio.

Cementir

La domanda nazionale di cemento, salita nel 1970 a 32,9 milioni di t ($+ 4,8\%$ rispetto al 1969), ha registrato un andamento abbastanza soddisfacente; tuttavia, verso la fine dell'anno è subentrato un netto rallentamento a causa della crisi dell'edilizia, la cui evoluzione desta gravi preoccupazioni per il 1971.

L'attività produttiva, non turbata come nel 1969 da agitazioni sindacali di rilievo, ha segnato un discreto aumento ($+ 5,8\%$) portandosi da 31,3 a 33,1 milioni di t. In tale contesto, la produzione della *Cementir* ha raggiunto 3.742 mila t, pari all'11,3% del totale nazionale; rispetto al 1969 l'incremento risulta del 5%, lievemente inferiore pertanto a quello nazionale, in relazione soprattutto al più elevato livello qualitativo della produzione *Cementir*.

Le vendite, all'incirca pari alle quantità prodotte, hanno portato ad un fatturato di 35 miliardi, con un incremento del 6,5% nei confronti del precedente esercizio; l'aumento riflette anche una migliorata composizione qualitativa delle vendite. Gli investimenti sono ammontati a 8,9 miliardi (5,8 miliardi nel 1969) e riguardano principalmente il completamento dei lavori di ampliamento del centro di Taranto fino a 1.550 mila t e il raddoppio di quello di Spoleto nonché l'avvio del programma relativo allo stabilimento di Maddaloni.

L'occupazione, pari a fine anno a 2.073 unità, si è sostanzialmente mantenuta sui livelli del 1969.

L'andamento economico è stato caratterizzato da un rilevante aumento dei costi di produzione, cui si sono aggiunti gli oneri conseguenti alla nuova normativa del 1969; quest'ultima ha imposto un più elevato livello qualitativo del prodotto non ancora fronteggiato da una revisione dei prezzi, ancorati ai livelli fissati dal CIP nel 1961 (1). In questa situazione la società ha registrato nel 1970 una riduzione dell'utile di esercizio che consente, grazie anche al ricorso alle riserve, di distribuire un dividendo del 7,5%, contro il 9% del 1969.

(1) Il 31 marzo 1971 il CIP ha deliberato un aumento medio del 5% del prezzo del cemento. L'aumento è stato definito in funzione esclusivamente dell'imposto miglioramento qualitativo del prodotto, astraendo ancora dai maggiori costi di produzione intervenuti nell'ultimo decennio.

Meccanica

Nonostante le difficoltà che hanno caratterizzato l'economia italiana nel corso del 1970, l'indice della produzione meccanica (che non include, come noto, i mezzi di trasporto) ha segnato un incremento del 12,6%, saggio superiore non solo a quello anomalo del 1969 (+ 1,4%) ma anche a quello del 1968 (+ 4,4%). A tale andamento ha contribuito prevalentemente la sostenutezza della domanda interna di beni meccanici sia strumentali che di consumo, particolarmente nella prima metà dell'anno, dopo il vuoto produttivo degli ultimi mesi del 1969.

La produzione di mezzi di trasporto, a sua volta, si è accresciuta di circa il 18,8% sul 1969 e del 17,7% sul 1968; in particolare, l'indice per le autovetture è aumentato del 19,6% (13,9% sul 1968) e per gli autoveicoli industriali del 20,5% (+ 17,8% sul 1968). Tali sviluppi, facendo seguito alla flessione produttiva del 1969, restano peraltro inferiori alla contemporanea espansione della capacità produttiva oltre che alla dinamica della domanda. L'insufficiente ripresa produttiva, legata all'intensa conflittualità che ha caratterizzato il ramo, ha così determinato una notevole sottoutilizzazione degli impianti e un eccezionale sviluppo delle importazioni di autovetture (+ 53%), mentre le esportazioni sono aumentate del 6% soltanto. In tale quadro il fatturato del settore meccanico IRI (1) è aumentato rispetto al 1969 di 85 miliardi (+ 17,5%) raggiungendo i 571 miliardi. L'espansione del fatturato, interamente attribuibile alla componente interna, che ha anche assorbito la flessione dell'11,2% nelle vendite all'estero, riflette comunque per circa un terzo la variazione in aumento mediamente registrata dai prezzi.

Assai più del fatturato si sono sviluppati nel 1970 gli ordini assunti (+ 27,9%) sia sul mercato interno (+ 29,3%) che all'estero (+ 24%), nonostante l'incertezza nei tempi di consegna che ha inciso negativamente sulla posizione concorrenziale della meccanica italiana tra il 1969 e il 1970.

Da un esame dell'andamento dei singoli rami, quale appare dalle tabelle n. 9 e n. 10, si rileva la modesta espansione del fatturato automotoristico, incrementatosi di

(1) Il fatturato e gli ordini assunti di questo settore sono relativi oltre alle aziende *Finmeccanica*, alle società *Santeustacchio* e *Società Italiana Impianti* e alle attività elettromeccaniche della *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* (le attività elettroniche di quest'ultima sono considerate nel successivo capitolo della presente relazione).

Tabella n. 9 - Fatturato delle aziende del settore meccanico nel 1969 e nel 1970
(miliardi di lire)

Produzioni	1969			1970		
	Italia	Estero	Totale	Italia	Estero	Totale
Automotoristica	120,6	63,6	184,2	127,5	68,1	195,6
Aerospaziale	17,4	4,1	21,5	23,8	3,6	27,4
Termoelettromeccanica e nucleare	90,9	20,5	111,4	138,8	14,3	153,1
Macchine e impianti industriali	24,2	29,3	53,5	38,2	20,8	59,0
Grandi motori navali	16,8	0,2	17,0	11,2	0,7	11,9
Altre	74,0	24,5	98,5	105,4	18,8	124,2
Totale	343,9	142,2	486,1	444,9	126,3	571,2

oltre 11 miliardi, pari al 6,2%, rispetto al 1969: l'aumento traduce praticamente l'incremento dei prezzi e la migliore composizione delle vendite che hanno caratterizzato l'esercizio in esame, in cui invece il numero di autovetture vendute, a seguito delle perdite di produzione (circa 20.000 unità) causate da scioperi ed assenteismo, è sceso da circa 110 mila nel 1969 a meno di 106 mila. La flessione ha interessato in uguale misura le vendite all'interno e quelle all'estero; queste ultime, tuttavia, includendo una quota accresciuta di vetture di maggiore cilindrata, hanno fatto salire il fatturato relativo del 7,1% a fronte del 5,7% per le vendite sul mercato interno.

Nel settore aerospaziale il fatturato ha segnato un aumento del 27,4%, determinato per intero dalla espansione (+ 36,8%) della produzione per il mercato interno di parti di velivoli militari oltre che dell'attività di revisione di aerei civili e militari. L'attività produttiva dell'*Aerfer* relativa alle parti di DC 10 e DC 9 è stata consistente, ma gli effetti delle astensioni dal lavoro hanno alquanto ritardato i tempi di

Tabella n. 10 - Ordini assunti dalle aziende del settore meccanico nel 1969 e nel 1970
(miliardi di lire)

Produzioni	1969			1970		
	Italia	Estero	Totale	Italia	Estero	Totale
Automotoristica	126,5	81,2	207,7	130,3	68,8	199,1
Aerospaziale	22,4	3,5	25,9	21,0	10,9	31,9
Termoelettromeccanica e nucleare	135,1	38,3	173,4	201,8	11,6	213,4
Macchine e impianti industriali	46,7	13,0	59,7	56,3	77,2	133,5
Grandi motori navali	6,6	0,7	7,3	20,9	0,6	21,5
Altre	78,8	18,4	97,2	107,7	23,3	131,0
Totale	416,1	155,1	571,2	538,0	192,4	730,4

consegna. Il già elevato carico di lavoro si è accresciuto nel 1970 grazie al favorevole andamento delle commesse assunte dall'estero, più che triplicatesi rispetto al 1969.

Nonostante le difficoltà, anche strutturali, del ramo, il fatturato elettromeccanico e termomeccanico nucleare del gruppo ha registrato un netto miglioramento (+ 37,4%), attribuibile per intero alla componente interna (+ 52,7%) in relazione soprattutto allo sviluppo del lavoro per l'ENEL. Buono l'andamento degli ordini assunti, il cui volume ha raggiunto i 213 miliardi con un incremento del 23,1% sul 1969: l'aumento riguarda essenzialmente le commesse acquisite sul mercato interno, dall'ASGEN e dalla *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*; gli ordini dall'estero hanno invece registrato una flessione che riflette, tra l'altro, il peggioramento della posizione competitiva di tale comparto in termini di prezzi e di tempi di consegna.

Nel ramo del macchinario e degli impianti industriali (in cui si include anche la *Società Italiana Impianti*) il fatturato complessivo ha superato di oltre il 10% i livelli dell'esercizio precedente. L'aumento riflette la marcata espansione delle vendite sul mercato nazionale soprattutto delle presse prodotte dalla FMI-Mecfond e del macchinario siderurgico della CMIG e della *Santeustacchio*; il fatturato estero, in flessione, ha risentito invece del progressivo esaurirsi del precedente carico di lavoro della *Società Italiana Impianti* che tuttavia, nel corso dell'anno, ha acquisito circa 70 miliardi di nuove commesse, in gran parte per l'esportazione.

Il ramo dei grandi motori navali ha registrato nell'anno una ridotta attività produttiva in relazione soprattutto al progressivo esaurimento del carico di lavoro della *Fabbrica Macchine S. Andrea* le cui produzioni sono in via di trasferimento alla *Grandi Motori Trieste*. Nel contempo i nuovi ordini si sono triplicati, grazie soprattutto alle commesse conferite dall'*Italcantieri* all'AMN per forniture di apparati motori a turbina di varia potenza.

Per l'insieme delle altre aziende l'aumento del fatturato (+ 26,1%) è attribuibile sostanzialmente alle società FAG-CBF, *Delta*, SAFOG, WAISPA e *S. Giorgio Elettrodomestici*, mentre l'attività dell'OTO-Melara si è mantenuta sui buoni livelli dell'anno precedente. A quest'ultima società è d'altra parte attribuibile poco meno di un terzo dello sviluppo degli ordini assunti (+ 35%), cui hanno contribuito anche la IOR-*Industrie Ottiche Riunite*, la WAISPA e gli *Stabilimenti Meccanici V. M.*

Nel 1970 gli investimenti delle aziende meccaniche IRI sono ammontati complessivamente a 139 miliardi, importo che supera di circa 66 miliardi quello del 1969. La quota maggiore (110 miliardi) è stata investita anche nello scorso esercizio dal gruppo *Alfa Romeo* per la realizzazione del nuovo complesso *Alfasud* a Pomigliano d'Arco e per l'ampliamento del centro di Arese.

Investimenti di rilievo sono stati effettuati: dall'*Ansaldo Meccanico Nucleare* per lo sviluppo delle produzioni termomeccaniche e nucleari e per l'ammodernamento della fonderia; dall'ASGEN nel quadro del programma di adeguamento e specializzazione dei vari stabilimenti; dall'*Aerfer* per far fronte alla forte espansione della produzione. Consistenti anche gli importi investiti dalla *Filotecnica Salmoiraghi* per il completamento del nuovo stabilimento di Nerviano, operante essenzialmente nel campo della strumentazione aeronautica, nonché dalla FMI-Mecfond, dall'OTO-Melara e dalla FAG-CBF. È da citare infine l'avanzata fase di realizzazione dello stabilimento della *Grandi Motori Trieste* che si prevede entrerà in esercizio nel corso del 1971.

Nel 1970 si sono concretate alcune significative operazioni di razionalizzazione già annunciate in gran parte nella precedente relazione. In particolare, per quanto riguarda il ramo aerospaziale, è stata avviata la concentrazione nella società *Aeritalia*, a partecipazione paritetica della FIAT e della *Finmeccanica*, degli stabilimenti dell'*Aerfer* e della *Filotecnica Salmoiraghi*, mentre l'apporto della FIAT riguarda la sua divisione aviazione.

Si è iniziata inoltre l'attuazione del piano di riassetto delle attività elettromeccaniche del gruppo, nell'ambito del quale la *Finmeccanica* ha acquisito nel settembre 1970 la maggioranza azionaria dell'ASGEN e successivamente ha costituito la società *Italtrafo* che verrà specializzata nel campo dei trasformatori: a quest'ultima sono stati apportati gli stabilimenti di Napoli, Pomezia e Sesto S. Giovanni, rispettivamente dalla OCREN, dall'ALCE e dalla *Costruzioni Elettromeccaniche*, nei quali saranno trasferite anche le produzioni di trasformatori svolte dall'ASGEN negli stabilimenti di Campi e di Milano. D'altra parte saranno accentrate nell'ASGEN le produzioni di macchine rotanti e di motori di trazione effettuate dalla *Costruzioni Elettromeccaniche* a Sesto, nonché le altre produzioni elettromeccaniche dello stabilimento di Napoli dell'OCREN, ferme restando, in quest'ultimo, le lavorazioni relative agli avvolgimenti ed a parte dei montaggi dei motori di trazione. Sempre nell'ambito del ramo elettromeccanico, agli inizi del 1971 è stato affidato al gruppo il risanamento delle attività svolte nello stabilimento di Arzignano della *Pellizzari*. Sono state inoltre decise: la costituzione della *Officine Meccaniche Goriziane*, che utilizzerà lo stabilimento ex *Nuova San Giorgio* di Gorizia per lavorazioni meccaniche di parti di trattori per conto soprattutto della FIAT; la fusione della società *Stabilimenti Meccanici Triestini*, della quale la *Finmeccanica* ha rilevato la partecipazione paritetica posseduta dalla SNIA-VISCOVA, con la società *Motori V. M.* di Cento (Ferrara) operante nel campo dei motori Diesel raffreddati ad aria.

Altre modifiche di assetto degne di nota sono state il passaggio al gruppo *Finsider* del controllo della società *Santeustacchio* (1) e il trasferimento al gruppo STET dei pacchetti azionari delle società *Selenia* ed *ELSAG* come illustrato già nella relazione dello scorso anno.

Al 31 dicembre 1970 il personale del gruppo *Finmeccanica* assommava a 55.081 addetti, con un aumento di 5.913 unità rispetto al 1969 (2).

L'aumento è attribuibile in massima parte al gruppo *Alfa Romeo* (+ 4.427 addetti), oltreché all'*Aerfer*, all'AMN e all'ASGEN.

Ove si includa nel computo il personale della *Società Italiana Impianti*, della *Fabbrica Macchine S. Andrea* e della *Santeustacchio*, l'occupazione complessiva del settore meccanico IRI risultava a fine 1970 di 58.799 addetti a fronte dei 53.041 di fine 1969.

L'andamento economico del settore meccanico del gruppo è stato fortemente condizionato, per il secondo anno consecutivo, dalle rilevanti astensioni dal lavoro. Nel 1970 le agitazioni sono da ricollegare soprattutto alla contrattazione integrativa aziendale e hanno comportato una perdita di ore di lavoro di circa 3 milioni a fronte dei 6 milioni del 1969; va però sottolineato che le modalità di attuazione

(1) Vedi al riguardo il capitolo *Siderurgia*, pag. 93.

(2) Dal dato relativo al 1969 sono state escluse, per omogeneità di confronto, le aziende trasferite nell'anno: *Selenia*, *ELSAG*, *Vitroselenia* e *Santeustacchio*.

degli scioperi hanno comportato perdite di produzione molto superiori alle mancate prestazioni. Infatti la minor produzione a ricavi deve valutarsi per il 1970 in circa 35 miliardi, importo di appena il 30% inferiore al corrispondente minor ricavo che si registrò nel 1969 con un numero doppio di ore perdute. Per valutare pienamente il significato economico di tale arretramento rispetto ai traguardi produttivi iniziali, va tenuto conto che nel 1970 sono nel contempo cresciute, in particolare nel ramo automotoristico, le capacità produttive con conseguenti aumenti di costi fissi e di personale. Si aggiunga che il 1970 è stato contrassegnato anche da un eccezionale incremento del costo del lavoro, salito — per le aziende del gruppo *Finmeccanica* — a circa 159 miliardi contro i 122 del 1969; sull'aumento ha inciso soprattutto l'incremento del costo per addetto che è stato di oltre il 20% pari a tre volte circa quello dell'anno precedente.

Sull'andamento del 1970 hanno altresì influito gli aumenti sia del costo dei nuovi finanziamenti (+ 28% in media) sia del costo dei materiali (+ 11%, ad esempio, per l'*Alfa Romeo*), in una situazione, per di più, di frequenti difficoltà di approvvigionamento connesse alla generale situazione di anormalità produttiva.

Tali difficoltà, se hanno sensibilmente ridotto i margini delle società in attivo, hanno inciso soprattutto sulle imprese operanti in settori strutturalmente deboli o in fase di riorganizzazione aziendale; è il caso, in particolare, delle aziende produttrici di macchinari e impianti industriali ed elettrotermomeccaniche, che hanno anche risentito del peso negativo di commesse a lungo ciclo produttivo, acquisite anteriormente a prezzo bloccato.

Nel comparto automotoristico l'*Alfa Romeo* presenta un utile inferiore rispetto a quello del 1969 e soprattutto in confronto a quello che era dato prevedere all'inizio del 1970. Invero nell'*Alfa Romeo* si sono concentrate le più forti agitazioni sindacali, che hanno comportato una perdita di 2,1 milioni di ore, pressoché pari a quelle dell'esercizio precedente: lo scompaginamento che ne è conseguito si è tradotto in una minore produzione del 15% rispetto a quella che avrebbe consentito un normale sfruttamento degli impianti, ampliati rispetto al 1969 con proporzionale aumento degli organici.

Permangono in attivo i risultati dell'*Aerfer*, dell'*OTO-Melara*, della *SPICA*, della *WAISPA* e della *Fonderie e Officine San Giorgio Prà*, mentre risulta migliorato l'andamento economico delle società *FAG-CBF* e *SAFOG*.

Gruppo Alfa Romeo

L'industria automobilistica mondiale ha prodotto, nel 1970, 22,2 milioni di autoveicoli, con una flessione del 2% rispetto al livello del 1969. Tale andamento riflette la caduta produttiva verificatasi negli Stati Uniti (— 20%) a causa delle prolungate agitazioni sindacali per il rinnovo del contratto di lavoro nonché delle misure antinflazionistiche del Governo.

Il calo della produzione americana, cui si è accompagnato per il secondo anno consecutivo un andamento negativo dell'industria britannica (— 6%), è stato solo parzialmente compensato dagli incrementi registrati nei paesi della CEE (in particolare, Italia: + 16,4%; Francia: + 13,4% e Germania: + 6,5%) e dal Giappone (+ 21,7%).

Si ricorda che il 1970 è stato caratterizzato in tutti i Paesi produttori da una sensibile spinta verso l'alto dei prezzi delle autovetture. Tale andamento riflette, soprattutto

in Europa, una forte tensione sul piano dei costi del lavoro e dei materiali oltreché l'espansione continua della domanda.

La produzione italiana di autovetture è salita nell'anno a 1.720 mila unità, con un incremento di poco più di 240 mila unità, pari al 16,4% sul 1969. Tale incremento, peraltro, è valso esclusivamente a recuperare le perdite degli ultimi quattro mesi del 1969, caratterizzati da agitazioni sindacali senza precedenti.

La produzione automobilistica italiana è cresciuta nell'ultimo biennio a un saggio medio annuo del 5,5% che resta nettamente inferiore al saggio di espansione tendenziale di medio periodo e riflette in sostanza le tensioni sindacali che, se hanno toccato un culmine nell'autunno 1969, si sono protratte con varia intensità per tutto il 1970.

La limitazione dell'offerta interna, in una situazione di rilevante incremento di capacità produttiva, non ha consentito, d'altra parte, di far fronte all'espansione della domanda misurata da un incremento delle immatricolazioni di circa il 12%, contro il 4% nel 1969; in conseguenza si è registrato un ulteriore eccezionale aumento delle importazioni (+ 53%), che ha portato la quota di autovetture estere immatricolate in Italia al 28% circa, contro il 15% nel 1968 e il 20% nel 1969 che pure fu un anno di attività anormale. Dal canto loro le immatricolazioni di autovetture italiane sono rimaste sostanzialmente sui livelli dell'esercizio precedente, mentre le esportazioni sono aumentate di poco più del 6%.

Le agitazioni sindacali hanno investito con particolare intensità l'*Alfa Romeo*, la cui produzione pari a 108 mila unità ha segnato un incremento di appena il 3,5% sui già insufficienti livelli del 1969, risultando inferiore di circa 20 mila vetture alle previsioni iniziali. D'altra parte, l'esigenza per l'azienda di ricostituire un minimo di scorte, fortemente ridotte durante l'autunno del 1969, vale a spiegare la flessione globale delle vendite, da 110 mila a 106 mila vetture circa nel 1970. Gli effetti di tale ridotta offerta devono giudicarsi tanto più rilevanti in una situazione di crescente orientamento della domanda sui modelli e sulla fascia di cilindrata in cui opera con successo l'*Alfa Romeo* e mentre la società ha investito notevoli risorse nell'adeguare alla propria crescente capacità produttiva l'organizzazione di vendita e di assistenza alla clientela.

Anche la realizzazione del programma di adeguamento e ampliamento degli impianti ha subito rallentamenti a causa delle agitazioni sindacali: il ritardo finora accumulato è di circa un anno rispetto ai tempi inizialmente previsti. Nel corso del 1970 sono state pressoché ultimate ad Arese le opere di ampliamento dei reparti montaggio, assiemamento, verniciatura, abbigliamento, montaggio finale, fonderia leghe leggere e fucinatura; è stata altresì avviata l'installazione dei primi macchinari nel nuovo reparto delle lavorazioni meccaniche, mentre presso il fabbricato per le lavorazioni ausiliarie è iniziato il trasferimento delle relative attrezzature dal vecchio stabilimento del Portello; sono stati infine completati i fabbricati destinati ai laboratori di ricerca e al centro esperienze, nel quale è stato trasferito il reparto sperimentale dei veicoli industriali.

Nello stabilimento di Pomigliano l'attività nel ramo degli autoveicoli industriali è aumentata, grazie alla produzione di autocarri accresciutasi di circa il 15%; in leggera flessione (— 2,3%) risultano invece le lavorazioni di motori diesel per conto della *Renault*, a seguito del progressivo esaurirsi delle commesse previste dall'accordo di collaborazione che scade nel corrente esercizio.

Nel settore aeronautico l'attività produttiva ha registrato un sensibile incremento (+ 22%); nel campo della produzione di parti di motori, in forte progresso durante

il 1970, sono da ricordare la definizione di un accordo con la *General Electric* per la costruzione delle camere di combustione del motore CF 6 e l'acquisizione di un importante ordine dall'Olanda per la produzione di parti del motore J 79.

Nel complesso il fatturato aziendale del 1970 ha raggiunto i 212,6 miliardi di lire, superando di circa 17 miliardi quello dell'esercizio precedente (+ 8,5%). L'incremento del fatturato del ramo autovetture (+ 12 miliardi, pari al 7,1%) riflette peraltro in gran parte l'aumento dei prezzi intervenuto nel corso dell'anno — mentre, come detto, il numero delle vetture vendute è leggermente diminuito — e parzialmente una maggiore incidenza delle vetture di cilindrata più elevata.

A fine 1970 il personale *Alfa Romeo* era salito a 21.719 addetti, con un aumento nell'anno di 2.905 unità, originate dalle esigenze sia dell'aumentata capacità produttiva sia delle riduzioni di orario determinate dal nuovo contratto nazionale di lavoro.

L'andamento economico della società riflette inevitabilmente la mancata normalizzazione produttiva, in presenza per di più di un forte aggravio del costo unitario del personale (valutabile in un 27% per gli operai), di sensibili rialzi dei prezzi d'acquisto dei materiali (+11%) nonché di un maggiore costo del denaro (+ 20-30% rispetto ai livelli del 1969). Il risultato economico, inferiore a quello del 1969, rimane ciò nonostante positivo e consente di remunerare il capitale sociale, nel frattempo aumentato da 60 a 70 miliardi, nella misura del 5% (6% nell'esercizio precedente).

Nel 1970 la realizzazione dello stabilimento *Alfa Romeo-Alfasud* di Pomigliano d'Arco è stata rallentata da numerose agitazioni sindacali sia presso le imprese appaltatrici sia presso i fornitori degli impianti; tuttavia, si confida che lo stabilimento possa essere avviato alla fine del 1971, con modesto ritardo in confronto alle previsioni iniziali.

Al 31 dicembre 1970 risultavano terminati tutti i fabbricati dei reparti di produzione, ove è iniziato il montaggio dei macchinari, degli impianti specifici e degli impianti generali; un leggero slittamento, rispetto ai tempi programmati, si registra nella costruzione degli uffici direzionali, ritardo che, peraltro, non influisce sulla data di entrata in funzione dello stabilimento.

Durante l'anno sono stati messi a punto i prototipi e sono proceduti a ritmo intenso i lavori necessari per l'avvio della produzione delle pre-serie.

A fine 1970 l'organico si aggirava intorno alle 3 mila unità, con prevalenza ancora dei quadri impiegatizi adibiti, in gran parte, alla realizzazione degli impianti e del prodotto. È proseguita l'attività di addestramento e formazione del personale con corsi per neolaureati e neodiplomati, tecnici ed amministrativi, e per operai; per le maestranze alle quali non è richiesta una preparazione specifica sono previsti corsi di richiamo culturale, sia presso lo stesso stabilimento, sia presso l'ANCIFAP di Napoli.

Nel 1970 la SPICA di Livorno, completato il programma di ristrutturazione produttiva, ha sviluppato in misura consistente la propria attività, accrescendo la produzione di particolari e di gruppi meccanici per l'*Alfa Romeo* e migliorando la propria posizione sul mercato delle candele di accensione. Il fatturato della società è così aumentato di circa il 15% rispetto all'anno precedente.

Tale favorevole andamento ha permesso di assorbire solo parzialmente il pesante

aggravio dei costi registrato nel corso dell'anno, per cui l'esercizio chiude con un margine attivo insufficiente per una remunerazione del capitale sociale.

Nel corso dell'esercizio la società, sulla base delle favorevoli prospettive di sviluppo del mercato dell'automobile, ha definito un importante programma di investimenti in vista di più che raddoppiare, nel giro di pochi anni, la propria capacità produttiva; ciò ha reso necessaria la decisione di trasferire le lavorazioni in una nuova sede, sempre a Livorno, ed un sensibile incremento del personale.

Asgen

Nel 1970 l'ASGEN ha più che raddoppiato (+113%) rispetto all'esercizio precedente gli ordini acquisiti sul mercato interno: tra di essi risaltano quelli, da parte dell'ENEL, di un turboalternatore da 980 MVA per la quarta centrale nucleare e di 3 turboalternatori da 370 MVA per centrali termiche tradizionali, cui si aggiunge l'ordine *Italsider* per gli equipaggiamenti elettrici del nuovo laminatoio per nastri a caldo dello stabilimento di Taranto.

All'aumento degli ordini dall'interno si è contrapposto un declino notevole (— 58%) di quelli esteri, che generalmente assorbono circa un terzo della produzione della società. Il calo è da attribuire, oltreché all'aumento dei costi ed all'allungarsi dei termini di consegna, che hanno compromesso la capacità competitiva dell'azienda, anche alla scarsa convenienza, per essa, ad assumere commesse poco remunerative in una situazione di già elevato carico di lavoro.

Nel complesso gli ordini assunti nel 1970 hanno superato del 57% quelli del precedente anno.

Il soddisfacente sviluppo dell'attività commerciale non si è però riflesso sull'andamento economico dell'esercizio che ha anzi segnato un notevole peggioramento: infatti a causa della lunghezza dei cicli produttivi, caratteristici del ramo in cui opera la società, l'attività svolta nel 1970 ha riguardato, in massima parte, commesse assunte in anni precedenti per lo più senza clausola di revisione prezzi; su di esse ha inciso quindi fortemente l'eccezionale aumento dei costi di produzione, mentre le agitazioni sindacali hanno ostacolato il conseguimento di più elevati livelli di produttività e dilazionato i tempi di consegna.

Il proseguimento dell'opera di ristrutturazione di questo comparto del gruppo, avviata con le misure già accennate nella prima parte del presente capitolo, e la normalizzazione dell'attività produttiva presso l'azienda ed i subfornitori appaiono oggi condizioni indispensabili per il conseguimento di uno stabile assetto produttivo dell'ASGEN, impegnata nella difficile opera di riduzione dei costi ai livelli della concorrenza internazionale.

Ansaldo Meccanico Nucleare

Nell'esercizio 1970 l'AMN ha ricevuto ordini per circa 76 miliardi, valore elevato anche se inferiore a quello dell'anno precedente (87 miliardi). Le nuove commesse riguardano in assoluta prevalenza centrali elettriche per l'ENEL; sono altresì aumentati, nell'anno, gli ordini di turbine navali da parte dell'*Italcantieri*.

Dall'estero gli ordini hanno segnato una brusca riduzione dopo il forte afflusso dell'anno precedente; ciò è dovuto, oltre che alla pressione della concorrenza internazionale, anche alla opportunità di soddisfare prioritariamente il mercato interno.

Il fatturato dell'azienda nel 1970 ha sfiorato i 53 miliardi; l'eccezionale incremento del 61% rispetto al 1969 è in parte da imputare alla fatturazione nell'anno di produzioni svolte in precedenza.

Da segnalare, nell'esercizio in esame, l'attività di progettazione e di predisposizione del lavoro per la quarta centrale nucleare ENEL (la cui costruzione è stata avviata nel corrente esercizio).

Alla fine del 1970 il personale dell'AMN aveva raggiunto i 4.289 addetti, con un incremento di 147 unità, inferiore a quello previsto per le difficoltà incontrate nel reperimento di personale specializzato.

Sul piano economico, l'esercizio chiude con una perdita, quale risultato dell'andamento positivo (seppure inferiore al previsto) dello stabilimento meccanico che non ha tuttavia interamente compensato il deficit che tuttora caratterizza la fonderia, presso la quale è in atto la difficile messa a punto della nuova sezione per getti di serie meccanizzati destinati in massima parte all'*Alfasud*.

Aerfer

Dopo il cospicuo volume di lavoro civile e militare acquisito nel 1968 e 1969, l'*Aerfer* ha perfezionato ulteriori commesse nel 1970, riuscendo a mantenere pressoché immutato, sui 76 miliardi, il portafoglio ordini a fine anno. Il fatturato della società, nonostante i conflitti sindacali prolungatisi nel corso dell'esercizio, con inevitabili slittamenti nelle consegne, ha registrato un incremento del 12%.

L'attività produttiva ha riguardato, in campo civile, la fabbricazione di pannelli per fusoliera ed impennaggi di coda per i trigetti a grande capacità DC-10 e dei pannelli per le fusoliere dei bigetti DC-9 (entrambi della *McDonnell-Douglas*); in campo militare, la società ha proseguito la sua partecipazione ai programmi di coproduzione nazionale per la produzione dei caccia F 104S e G 91Y e dell'aereo antisommergibile « Atlantic ».

È anche proseguita l'attività di revisione di aerei civili e militari.

Il personale dell'azienda, in rapporto agli sviluppi produttivi in corso e previsti, è aumentato nell'anno di oltre 500 addetti (+ 19%) raggiungendo a fine 1970 le 3.350 unità.

L'esercizio si è chiuso, come il precedente, con un risultato economico attivo.

Società Italiana Impianti

Con l'esercizio 1970 si è concluso il primo quinquennio di attività della *Società Italiana Impianti* nel settore della progettazione e realizzazione di impianti industriali completi. In tale breve volgere di anni la società ha non solo acquisito un carico di lavoro sempre più qualificato, ma si è anche progressivamente affermata su un buon numero di mercati esteri, dove opera una agguerrita concorrenza internazionale,

e ha altresì esteso la sua attività comprendendovi impianti non soltanto siderurgici; in tal modo la *Italimpianti* ha potuto anche promuovere un crescente volume di vendite di macchinari ed equipaggiamenti prodotti da aziende del gruppo.

Nel corso del 1970, l'attività di progettazione ed esecuzione dei lavori ha principalmente riguardato il gruppo IRI in relazione all'attuazione del programma del settore siderurgico (impianti di Taranto, Piombino, Cornigliano e Trieste); sempre in Italia, sta per essere completato lo stabilimento della AMMI Sarda a Porto Vesme per la lavorazione di zinco, piombo, cadmio e acido solforico.

Tra le commesse estere in corso è degna di nota quella relativa all'impianto di laminazione a Chimbote (Perù) che, non avendo subito danni in parti vitali dal terremoto del 31 maggio 1970, ha potuto essere ripristinato rapidamente ed è ormai in fase di avvio.

L'impianto di omogeneizzazione della *Bong Mining* in Liberia è stato completato nel corso dell'anno ed è entrato in esercizio in modo soddisfacente. Gli impianti chimici in India (Durgapur e Cochin) e in Jugoslavia (Kosovo) sono in avanzato stato di completamento, mentre la costruzione della cementeria di Cochabamba, in Bolivia, procede nonostante numerose difficoltà locali.

Complessivamente il fatturato della società si è mantenuto sui livelli dello scorso esercizio, raggiungendo i 20 miliardi.

Per quanto riguarda gli ordini acquisiti nel corso dell'anno, sono da segnalare in Italia anzitutto la progettazione dell'ampliamento del centro di Taranto a 10,5 milioni di t/anno; nel settore nucleare, oltre al reattore PEC che sarà costruito in consorzio con la SNAM Progetti per conto del CNEN, la società ha acquisito dalla *Fabbricazioni Nucleari* un ordine di progettazione dell'impianto di Busalla per combustibile nucleare; infine, ha rilevato dall'*Ansaldo* la commessa relativa ad un impianto di coloranti che questa società aveva iniziato in Egitto.

Fra le principali acquisizioni all'estero sono degni di menzione: la costruzione di un impianto siderurgico per conto della Repubblica Democratica del Congo del valore di oltre 50 miliardi e, in Brasile, i lavori di potenziamento dei laminatoi a caldo e a freddo per la *Cosipa*. Nelle vendite di equipaggiamenti la società ha ottenuto favorevoli risultati nell'area del MEC e nella Repubblica Democratica Tedesca. Complessivamente gli ordini acquisiti sono stati di quasi 72 miliardi, contro poco meno di 10 miliardi nel 1969.

La posizione di mercato acquisita dall'*Italimpianti* e il suo necessario consolidamento sono apparsi nel 1970 incompatibili con l'affidamento alla stessa di tutte le competenze impiantistiche relative all'*Italsider*, impegnata in un piano a lungo termine di espansione senza precedenti, imperniato sull'ampliamento del centro di Taranto e la realizzazione di un nuovo centro siderurgico in Calabria. Nel corso dell'esercizio si è pertanto provveduto alla riorganizzazione della *Italimpianti* disponendo, con il passaggio di 331 persone all'*Italsider*, la costituzione, presso questa ultima, di una nuova direzione impianti. Tale ripartizione di compiti mira, tra l'altro, a consentire all'*Italimpianti* una più agevole specializzazione nella attività di progettazione in campo siderurgico (compresa l'*Italsider*) e in altri settori e nell'attività di realizzazione (inclusi i relativi acquisti) di impianti per terzi, anche in comparti non siderurgici.

A seguito della indicata riorganizzazione, il personale della società, tenuto conto anche delle nuove assunzioni, è diminuito da 1.110 a 896 addetti.

L'esercizio, caratterizzato da pesanti agitazioni sindacali, si è chiuso con un margine attivo modesto.

Nel comparto della realizzazione di impianti si ricordano inoltre le due società CIMI e *Montubi* che hanno registrato rilevanti sviluppi di attività nel corso del 1970. Il loro fatturato è salito rispettivamente a 18,1 miliardi (+ 37,1%) e a 13,7 miliardi (+ 122%), mentre il carico di lavoro a fine anno risultava di 5,7 e 1,7 milioni di ore, con un ulteriore soddisfacente incremento rispetto a un anno prima.

La SIRTI (a partecipazione paritetica STET e *Pirelli*) ha sviluppato ulteriormente la propria attività, in Italia e all'estero, di progettazione, realizzazione e manutenzione di impianti e reti telefoniche e telegrafiche. Tuttavia anche questa società ha risentito delle interruzioni di lavoro presso i fornitori, per cui l'aumento del fatturato, rispetto al 1969 (+ 19%), riflette per circa due terzi l'aumento dei ricavi unitari e risulta nel complesso inferiore alle previsioni iniziali.

La *Aerimpianti* (gruppo *Finmeccanica*) che progetta e realizza impianti di condizionamento, ventilazione e riscaldamento, ha segnato nel 1970 un netto progresso, aumentando il fatturato di oltre un terzo rispetto all'esercizio precedente; in espansione anche l'afflusso degli ordini, pure se sul finire dell'anno sono apparsi i primi sintomi della flessione dell'attività edilizia, principale mercato della società.

Si ricorda inoltre che la *Società Italo-Congolese Attività Industriali - SICAI*, nella sua qualità di consulente del governo congolese ha avviato, nel 1970, lo studio della seconda fase di sviluppo del complesso idroelettrico in Inga che dovrebbe portare la potenza installata delle centrali dagli attuali progettati 300 MW a 1.200 MW. Lo studio include anche la ricerca e la progettazione di nuove iniziative industriali collegate al complesso idroelettrico.

Il *Centro Italiano per la Cooperazione Economica e Industriale - CITACO* s.p.a., che svolge attività di studio e progettazione in campo economico e industriale, ha acquisito nel 1970 interessanti commesse concernenti impianti siderurgici, sistemi di infrastrutture aeronautiche, progetti agricolo-industriali e piani di sviluppo regionale in paesi dell'Africa e dell'America Latina. Nell'ambito di un accordo fra il governo italiano e il governo somalo la società ha costituito a Mogadiscio una unità di progettazione presso il Ministero del Piano.

Nel complesso, l'insieme delle suindicate società del gruppo, che svolgono tutte attività collegate alla realizzazione di impianti e altri progetti di investimento, hanno raggiunto nel 1970 un fatturato dell'ordine di 82 miliardi, con un aumento di 17 miliardi, pari al 27% rispetto all'esercizio precedente.

Il mercato mondiale dell'elettronica ha risentito negativamente, nel 1970, della sfavorevole congiuntura economica degli Stati Uniti. In tale paese la domanda di prodotti elettronici, che si valuta rappresenti da sola circa i tre quinti della domanda complessiva dei paesi occidentali e del Giappone e che da anni segnava una ininterrotta espansione, è regredita di alcuni punti percentuali rispetto all'anno precedente. Ciò è avvenuto soprattutto per la concomitante flessione nel settore della difesa e dei programmi spaziali (che negli Stati Uniti costituisce poco meno della metà del mercato elettronico) e in quello dei beni finali di consumo, mentre è rimasto praticamente stazionario l'assorbimento di prodotti elettronici da parte dell'industria. Particolarmente toccati sono stati il ramo dei calcolatori, che ha risentito dei contenimenti di spesa effettuati dalla pubblica amministrazione e dall'industria, e quello dei componenti che, anche a prescindere dal negativo andamento nel 1970 del mercato delle apparecchiature, sembra caratterizzato da un eccesso di capacità produttiva.

Per quanto riguarda l'Europa (v. tabella n. 11), la domanda di apparecchiature si può valutare, a prezzi correnti, di quasi un quarto superiore a quella del 1969 in entrambi i comparti dei beni di consumo e dei beni di investimento; nel primo, buona parte dell'incremento è dovuto alle vendite di televisori a colori, mentre nel secondo oltre due terzi dell'espansione è attribuibile alle apparecchiature per l'elaborazione elettronica di dati. Sostenuto, di conseguenza, è stato anche l'aumento della domanda europea di componenti.

Senonché l'industria dei paesi europei, anche per la relativa inferiorità tecnologica e commerciale che sul piano mondiale ancora la caratterizza in alcuni rami, ha dovuto subire il contraccolpo della congiuntura americana, che si è risolto da un lato in un cospicuo incremento delle esportazioni in Europa delle imprese statunitensi e, dall'altro, nel dirottamento verso il mercato europeo di produzioni elettroniche giapponesi tradizionalmente assorbite dal mercato nordamericano. Particolarmente grave si è fatta la situazione nel campo dei componenti, specie dei tipi più avanzati, data la vertiginosa caduta dei prezzi verificatasi nella seconda metà del 1970 (e continuata nei primi mesi dell'anno in corso), con pesanti ripercussioni sulla red-

Tabella n. 11 - Valutazione del mercato dei prodotti elettronici nei principali paesi europei nel 1969 e nel 1970 (a)
(miliardi di lire)

	Italia		Francia		Germania R.F.		Regno Unito		Europa occ. (b)	
	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970
<i>Componenti</i>	<u>121</u>	<u>153</u>	<u>284</u>	<u>316</u>	<u>443</u>	<u>554</u>	<u>333</u>	<u>388</u>	<u>1.469</u>	<u>1.748</u>
<i>Apparecchiature e sistemi</i>										
beni di consumo	149	142	194	257	434	497	185	265	1.276	1.538
beni di investimento	326	422	574	718	897	1.117	592	730	3.094	3.835
<i>Totale</i>	<u>475</u>	<u>564</u>	<u>768</u>	<u>975</u>	<u>1.331</u>	<u>1.614</u>	<u>777</u>	<u>995</u>	<u>4.370</u>	<u>5.373</u>

(a) Fonte: « Electronics », dicembre 1969 e dicembre 1970. I dati per i beni di investimento relativi all'Italia sono stati aggiornati in base a rilevazioni dirette.

(b) Esclusi: Portogallo, Austria, Irlanda e Finlandia.

ditività e sull'occupazione di tutta l'industria europea del ramo che in tempi recenti aveva ampliato in notevole misura la propria capacità produttiva.

I dati disponibili sull'evoluzione della domanda in Italia indicano incrementi per i beni di investimento (+ 29%) e per i componenti (+ 26%) superiori alla media europea, mentre una flessione sia pure lieve si è registrata nel comparto dei beni di consumo che, negli altri paesi, è stato sostenuto, come detto, dagli acquisti di televisori a colori.

A sua volta la produzione (per la quale la documentazione statistica è lacunosa) sembra aver registrato nel 1970 incrementi quantitativi in pressoché tutti i comparti, compresi i beni di consumo che hanno alimentato un forte aumento delle esportazioni. Tale andamento trova in parte spiegazione in un parziale recupero della mancata produzione negli ultimi mesi del 1969 in relazione agli scioperi per il rinnovo del contratto di lavoro. Esso comunque non contraddice la difficile situazione di buona parte delle aziende del settore, le quali si devono misurare con una concorrenza internazionale che, in certi rami, è stata snaturata dai fattori anomali di cui si è detto, e ciò mentre nel 1970 i costi del lavoro, particolarmente incidenti in un settore a forte impiego di manodopera quale è l'elettronica, sono aumentati notevolmente. Sulle maggiori aziende hanno poi continuato a gravare i costi di una ricerca scientifica che non fruisce ancora in Italia di quell'adeguato e continuativo sostegno pubblico ormai indispensabile anche tenuto conto che esso viene largamente concesso negli altri maggiori paesi industriali; d'altra parte sulle imprese minori hanno negativamente inciso le ristrettezze del mercato creditizio. Precaria, in particolare, può dirsi la condizione nel ramo dei componenti e in quello dei radiotelevisori: il primo avendo fortemente risentito nell'ultima parte dell'anno della caduta dei prezzi internazionali, il secondo essendo caratterizzato da una capacità produttiva eccedente ed eccessivamente frazionata.

Per il gruppo IRI, il fatto saliente dello scorso esercizio è stata l'approvazione da parte del Governo, agli inizi del 1970, del piano di riassetto e di sviluppo a lungo termine del settore elettronico, piano di cui si è data ampia notizia nella precedente relazione di bilancio. La decisione di porre le aziende elettroniche del gruppo sotto

il controllo di un'unica finanziaria, la STET, operante in collegamento con la *Finmeccanica*, ha agevolato un esame organico e approfondito di possibili razionalizzazioni produttive e di nuove iniziative, anche in collaborazione con terzi; a tale proposito è opportuno ricordare l'ingresso del gruppo nel settore della elaborazione elettronica dei dati attraverso la partecipazione della STET e della *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* nella società *Siemens Data*, appositamente costituita insieme alla *Siemens AG*. I nuovi sviluppi saranno messi a punto e perseguiti con la gradualità richiesta dall'esigenza di sfruttare al meglio, in termini di innovazione tecnologica e di espansione produttiva, i traguardi già raggiunti dalle singole aziende; ciò vale in special modo per la *Selenia*, il cui elevato potenziale tecnologico ne fa uno strumento idoneo allo sviluppo di iniziative produttive in nuovi campi dell'elettronica.

Nel 1970 le aziende del gruppo hanno raggiunto in campo elettronico (apparecchiature, sistemi e componenti) i valori di fatturato e di ordini esposti nella tabella n. 12 insieme con quelli relativi al 1969.

Tabella n. 12 - Fatturato e ordini del settore elettronico negli anni 1969 e 1970 (a)
(miliardi di lire)

	1969			1970		
	Italia	Estero	Totale	Italia	Estero	Totale
Fatturato	31,0	17,4	48,4	37,3	20,9	58,2
Ordini	41,1	21,5	62,6	58,8	19,6	78,4

(a) I dati non tengono conto del fatturato e degli ordini di prodotti elettromeccanici della *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, inclusi nei dati relativi al settore meccanico.

L'aumento del fatturato sia interno che estero, e quindi complessivo, è stato di circa il 20%. Tale espansione, di per sé elevata anche se influenzata dall'entrata in attività dello stabilimento dell'ELTEL, è tuttavia inferiore alle previsioni per il concorso di cause diverse, come il protrarsi delle agitazioni sindacali presso la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens*, i danni provocati all'ELSAG dall'alluvione di Genova, le ripercussioni sull'ATES *Componenti Elettronici* e sulla stessa ELTEL della crisi del mercato internazionale dei componenti, la mancata fatturazione entro l'anno di una quota della produzione della *Selenia*.

Per gli ordini si registra un incremento globale del 25%, cui hanno concorso in diversa misura tutte le aziende elettroniche del gruppo; di notevole entità, in particolare, l'aumento assoluto e percentuale delle commesse della *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* dipendente dalla forte espansione in atto degli investimenti nel campo delle telecomunicazioni di pubblico servizio.

La diminuzione degli ordini dall'estero è attribuibile soprattutto al comparto militare, caratterizzato da oscillazioni indipendenti dall'andamento generale del mercato.

Il personale, in relazione agli sviluppi produttivi e alle conseguenze delle riduzioni di orario introdotte con il nuovo contratto di lavoro, ha raggiunto a fine anno i 22.628 addetti, con un incremento di circa 4.500 unità pari al 25%, che fa seguito a quello, già elevato, registrato nel 1969 (+ 18%).

Gli investimenti effettuati nel 1970 dalle aziende in esame sono stati pari a 13,6 miliardi, superando del 28% quelli realizzati nell'anno precedente.

Gli investimenti della *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* (8,7 miliardi contro i 4,4 del 1969) sono stati assorbiti dall'ampliamento e dall'ammodernamento degli impianti di produzione e dei laboratori di ricerca; sono in particolare da ricordare il potenziamento dei centri di Milano e la realizzazione in corso delle nuove unità produttive dell'Aquila e di Santa Maria Capua Vetere, di cui è probabile l'entrata in esercizio entro la fine del corrente anno. Gli investimenti effettuati dall'ATES *Componenti Elettronici* (2 miliardi) hanno in gran parte riguardato l'ampliamento dello stabilimento di Catania. Per le altre aziende sono da ricordare l'installazione di nuove attrezzature presso la *Selenia*; le opere di riassetto e l'impostazione di nuove linee di produzione nello stabilimento dell'ELTEL; le prime opere di ripristino effettuate dopo l'alluvione dell'ottobre scorso presso gli impianti dell'ELSAG. Il CSELT, infine, ha avviato i lavori che porteranno, nel giro di un biennio, al raddoppio di tale centro di ricerca. Si fa cenno qui di seguito all'andamento delle singole aziende.

Per la *Società Italiana Telecomunicazioni Siemens* il 1970, come già l'anno precedente, è stato travagliato da agitazioni sindacali (circa 850.000 ore perse) che hanno pesato gravemente sull'attività produttiva e sui risultati di gestione. Il fatturato dell'azienda (elettronico ed elettromeccanico), pur avendo raggiunto i 66 miliardi di lire, con un incremento di circa il 18% su quello dell'anno precedente, è stato inferiore del 6% circa alle previsioni di inizio anno: le produzioni elettroniche, che hanno costituito un terzo del fatturato totale, hanno segnato un aumento del 14% circa. Cospicuo è stato l'incremento del personale (+ 27%) che ha raggiunto i 15.522 addetti alla fine del 1970.

L'espansione degli introiti non è stata tuttavia sufficiente a compensare il più che proporzionale aumento dei costi (+ 36%) alla cui lievitazione hanno contribuito, per circa la metà, i maggiori oneri per il personale causati, oltre che dai miglioramenti salariali derivanti dal contratto di lavoro, anche dagli accordi aziendali stipulati sul finire dello scorso anno e dall'ampliamento dell'organico imposto dalle riduzioni di orario, normale e straordinario, previste anche esse dal nuovo contratto. Ciò nonostante lo stanziamento per ammortamenti è stato mantenuto ad un livello adeguato alla crescente entità degli investimenti.

La società ha potuto assorbire le perdite emerse nell'esercizio in esame e distribuire un dividendo del 5% (9% nel 1969) utilizzando i fondi di riserva accantonati nei precedenti esercizi.

La *Selenia* ha registrato un fatturato di 18,1 miliardi, superiore del 13% a quello del 1969; l'aumento rimane inferiore alle previsioni senza tuttavia riflettere un parallelo andamento della attività produttiva: infatti il valore della produzione è stato nel 1970 pari a 29,7 miliardi e la discrepanza rispetto al fatturato è imputabile in buona misura alla mancata fatturazione, entro la fine dell'anno, di produzioni svolte per enti militari. Notevole è stata l'incidenza delle vendite all'estero (presoché 60%) per tre quarti costituite da prodotti militari.

Durante l'esercizio in esame la *Selenia* ha continuato, in campo militare, l'attività nel quadro dei grossi contratti acquisiti negli anni passati dalla NATO e dal Ministero della difesa e riguardanti sistemi radar, missilistica e apparecchiature di trasmissione. In campo civile è da segnalare che, nel settore radaristico, è stato sviluppato un ap-

parato che completa la gamma dei radar destinati alle imbarcazioni da pesca, diporto e piccolo cabotaggio mentre una buona affermazione hanno conseguito i radar per il controllo del traffico aereo.

Soddisfacente può ritenersi l'andamento, previsto in ulteriore espansione, del ramo automazione, incentrato sui calcolatori di processo e sui relativi apparecchi periferici (terminali video), e delle attività spaziali, con una attiva presenza della azienda nei programmi dell'ELDO, e dell'ESRO, dell'INTELSAT (produzione delle antenne di telecomunicazioni del satellite INTELSAT IV) e del progetto nazionale SIRIO. La consistenza del personale a fine 1970 era di 3.003 unità con un incremento di 492 dipendenti rispetto al 1969.

Il generale aumento dei costi nonché difficoltà di ordine tecnico incontrate per alcuni progetti, nella fase di produzione, hanno fatto sentire la loro influenza sulla gestione, che chiude in perdita.

La *Vitroselenia*, posseduta al 100% dalla *Selenia*, ha concentrato la propria attività nella manutenzione del Poligono Interforze di Salto di Quirra (Sardegna). Sono stati altresì portati a termine progetti di ingegneria dei sistemi tra i quali meritano di essere segnalati la realizzazione di un poligono sperimentale a Tirrenia ed un progetto per la costruzione di aeroporti per il Congo (Kinshasa).

La *Vitroselenia* occupava, alla fine del 1970, 190 dipendenti (24 in più dello scorso anno). Sotto il profilo economico l'esercizio registra un sostanziale pareggio.

Per la *Elettronica San Giorgio-ELSAG*, nata nel 1969 dallo scorporo della Divisione Elettronica della *Nuova San Giorgio*, il 1970 è stato il primo anno di autonoma attività durante il quale si sono dovuti affrontare complessi problemi di riorganizzazione aziendale. Notevoli difficoltà sono state altresì causate dall'alluvione di Genova dello scorso ottobre non solo per i danni patrimoniali, valutabili a circa 800 milioni, ma anche per i ritardi provocati nei cicli produttivi.

L'attività dell'azienda si è estesa ai sistemi militari (sistemi d'arma e apparati speciali), sistemi di controllo per macchine utensili, sistemi per l'automazione postale, servosistemi.

Il valore della produzione della ELSAG, nel 1970, ha raggiunto i 3,9 miliardi. Il personale a fine anno ammontava a 665 unità. I problemi organizzativi emersi nell'esercizio, cui si sono aggiunti i danni dell'alluvione, sono le cause della pesante perdita con cui si chiude la gestione.

La sostenuta espansione della *ATES Componenti Elettronici*, in atto da alcuni anni, è stata frenata nel 1970 dalla repentina crisi che ha colpito il mercato internazionale dei componenti elettronici, crisi che ha trovato fra i suoi principali fattori la eccezionale pressione esercitata sul mercato civile, con notevolissimi sacrifici di prezzi, dai fabbricanti statunitensi che hanno subito il contraccolpo della contrazione dei programmi aerospaziali e militari degli Stati Uniti.

Tale sfavorevole congiuntura si è riflessa sul fatturato dell'azienda: pur toccando gli 8,7 miliardi e superando quindi del 17% quello del 1969, esso è risultato infatti sensibilmente inferiore (-15%) alle previsioni. Sempre positivo è stato comunque l'apporto delle vendite all'estero che, segnando un incremento del 41% sull'anno precedente, hanno concorso a quasi la metà del fatturato, confermando la validità tecnica e commerciale dei prodotti della società.

Gli accresciuti livelli produttivi, oltre che le riduzioni di orario seguite al nuovo

contratto di lavoro, hanno richiesto un aumento degli organici di 314 unità (+18%); a fine 1970, pertanto, i dipendenti erano 2.058.

Malgrado le notevoli difficoltà di mercato prima descritte, il risultato economico di esercizio si è chiuso in sostanziale pareggio.

Nel 1970 l'ELTEL, superata l'iniziale fase di riordino e ripristino dello stabilimento di Palermo, ha potuto riavviare le linee commercialmente ancora utilizzabili (tubi a raggi catodici e a microonde, scaricatori) e impostare nuove linee, trasferite da altri stabilimenti del gruppo STET (filtri di centrale ed apparecchi per filodiffusione, componenti elettronici passivi per telefonia).

Il fatturato, pari a 3,2 miliardi, ha risentito, oltre che di numerose agitazioni del personale, anche di una certa recessione del mercato, in particolare nel settore dei ricevitori TV, cosicché si registra un sensibile scostamento rispetto alle previsioni di inizio anno. Le misure attuate e in corso di realizzazione per il riassetto produttivo ed economico dell'azienda dovrebbero tuttavia consentire un progressivo sviluppo delle vendite.

Alla fine dell'esercizio in esame il personale ammontava a 875 addetti.

La fase di avviamento che ha caratterizzato l'esercizio, oltre alla non remuneratività di alcune linee di produzione ereditate dalla precedente gestione e per le quali non sussistono valide prospettive.

Il *Centro Studi e Laboratori Telecomunicazioni-CSELT* ha confermato nel 1970 il proprio ruolo istituzionale di centro di ricerca del gruppo STET, effettuando un'intensa attività per conto delle consociate. Sono stati avviati temi di notevole impegno e complessità, quali lo studio e la realizzazione di prototipi sperimentali di gruppi speciali per nuovi servizi da offrire all'utenza telefonica e lo studio di una rete per collegamenti a larga banda nell'ambito del progetto Proteo, relativo alla realizzazione di un sistema elettronico di commutazione telefonica. Il maggiore impegno richiesto al centro ha reso necessario un potenziamento delle strumentazioni e delle attrezzature nonché l'inizio dei lavori per un raddoppio del fabbricato.

L'organico a fine 1970 contava 252 unità, per la maggior parte tecnici altamente specializzati.

La *Siemens Data* nel 1970 ha rivolto la propria attività alla vendita e al noleggio di elaboratori elettronici e relativi accessori. Il particolare tipo di attività svolta dalla società (prevalentemente noleggio) e la difficoltà di penetrare un mercato dominato da tempo dalle massime imprese del ramo operanti su scala mondiale, comporta un notevole impegno finanziario, in particolare nei primi anni di attività.

L'organico della società ha raggiunto a fine 1970 le 273 unità.

Sotto il profilo economico il primo anno di esercizio ha risentito evidentemente della fase di avvio della attività e chiude in perdita.

*
* *

L'*Italsiel*, completata la fase di formazione dei quadri, ha iniziato con anticipo sul previsto la propria attività nel campo della consulenza per la progettazione e la gestione dei sistemi informativi elettronici, incluso l'addestramento del personale da adibire ai sistemi stessi.

Le consulenze effettuate nel 1970 hanno interessato 19 principali clienti, sia enti pubblici che aziende private. Di particolare rilievo lo studio dell'automazione delle procedure della Ragioneria Generale dello Stato che ha impegnato nel corso dell'anno 6.000 giorni/uomo di consulenza. Nei primi mesi dell'anno in corso è stata firmata una convenzione con la stessa Ragioneria Generale per trasferire all'*Italsiel* anche la gestione degli impianti di elaborazione; per sopperire a tale incarico la Società dovrà dotarsi di un calcolatore di grandi dimensioni e del relativo personale. Allo scopo di aggiungere alla gamma dei servizi offerti quello della elaborazione su commessa di calcoli industriali e scientifici, l'*Italsiel* ha costituito con la società *Montecatini-Edison* la società *C.I.S.-Calcolo Industriale e Scientifico S.p.A.* con capitale iniziale di un milione, elevabile a trecento milioni, ed alla quale partecipa con una quota del 60%.

L'attività del 1970 ha superato nel complesso le previsioni iniziali confermando così l'opportunità dell'iniziativa, promossa nel 1968, per la formazione di una impresa nazionale in grado di inserirsi validamente nel campo dell'informatica e della consulenza su ogni tipo di problema posto dall'impiego del calcolatore elettronico in amministrazioni pubbliche e private.

Nel corso del 1970 sono stati assunti 114 elementi, per cui alla fine dell'anno l'organico della società risultava composto da 103 consulenti, 38 elementi in addestramento e 46 addetti alla direzione e ai servizi amministrativi.

Nel corso dell'anno è stato eseguito l'aumento di capitale, da 300 milioni a 1 miliardo, deliberato nel 1969.

Cantieri navali

Proseguendo la vigorosa espansione in atto da anni, nel 1970 la domanda mondiale di nuove navi ha superato i 40 milioni di tsl. Il carico di lavoro dei cantieri si è così portato molto vicino agli 80 milioni di tsl, con un incremento, rispetto alla fine del 1969, di 19 milioni di tsl pari al 31%. Tale ingente portafoglio ordini e la richiesta di navi, anche per consegne oltre il 1973, fanno valutare favorevolmente le prospettive di attività della navalmeccanica mondiale per almeno un triennio, pur scontando i più ridotti tempi di costruzione consentiti dall'ammmodernamento tecnologico dei cantieri esistenti e dalla entrata in attività di nuovi centri produttivi, numerosi in questi anni, specialmente in Giappone. Conferma significativa di tale evoluzione si ha nei vari del 1970 che hanno sfiorato i 22 milioni di tsl, nuovo vertice assoluto che fa seguito ai 19 milioni di tsl varati nel 1969. Il naviglio varato e, ancor più, quello in ordinazione riflettono i nuovi indirizzi dominanti attualmente i trasporti marittimi. Gran parte delle commesse è costituita da petroliere (48% del portafoglio totale e quasi 38 milioni di tsl), che sono tuttora il tipo di naviglio più richiesto e da portarinfuse (circa il 34% con oltre 26 milioni di tsl). Le navi da carico generale sono ulteriormente diminuite in peso percentuale (dal 15% al 13% del totale) anche se il relativo tonnello ha raggiunto i 10 milioni di tsl, con una quota non trascurabile di navi portacontenitori. Invero, il successo di tali unità nei traffici delle merci varie ha fatto salire il carico di lavoro di questo tipo di navi a oltre 3 milioni di tsl, mentre il volume dei vari nel 1970 (638.000 tsl) risulta doppio di quello del 1969.

Ancora da segnalare è l'espansione degli ordini di navi specializzate per il trasporto di gas liquefatti e di prodotti chimici: trattasi per il 1970 di un volume di commesse di 2 milioni di tsl, pari al 2,5% del totale. Il crescente impiego delle metaniere è stato favorito dalla scoperta di nuovi giacimenti oltremare che possono alimentare dai terminali marittimi le nuove reti di metanodotti.

Molto sensibile è stato, durante il 1970, l'aumento dei prezzi del naviglio, per effetto sia della espansione della domanda sia del rilevante incremento dei costi di costruzione. Va rilevato che, mentre i cantieri giapponesi hanno mantenuto, anche alle nuove quotazioni, la clausola del prezzo bloccato, i costruttori europei hanno introdotto la parziale revisione dei prezzi date le incerte condizioni in cui si svolge

generalmente la loro attività; significative in proposito sono le difficoltà denunciate nel 1970 anche dai cantieri svedesi, di gran lunga i più competitivi in Europa. Per entità di carico di lavoro è sempre il Giappone a primeggiare, con oltre il 37% del totale (poco meno di 30 milioni di tsl) mentre i vari di questo paese hanno costituito, nel 1970, circa la metà della produzione mondiale (10,5 milioni di tsl). Tra i produttori europei, la Svezia, con poco meno del 9% del carico di lavoro e l'8% circa dei vari, mantiene una posizione di netta superiorità. Degna di nota l'affermazione in corso della Spagna, il cui portafoglio ordini ha quasi raggiunto il 7% del totale mondiale; i cantieri iberici, dopo le fusioni e riorganizzazioni produttive realizzate da diverse aziende, hanno beneficiato della larga disponibilità di scali nel momento di maggiore richiesta. In Gran Bretagna l'industria cantieristica disponeva a fine 1970 di un notevole carico di lavoro, per la maggior parte tuttavia acquisito a prezzi bloccati, mentre l'anno è stato contrassegnato da forti aumenti di costi; per alcune importanti aziende cantieristiche britanniche si è invero reso necessario il sostegno finanziario dello Stato.

I paesi CEE hanno visto leggermente diminuire la propria quota del carico di lavoro mondiale (dal 22% al 21%) pur essendo aumentato da 13 a 16,5 milioni di tsl il volume delle commesse in portafoglio. Fra questi paesi, la Germania occupa ancora la posizione preminente collocandosi, nel mondo, al terzo posto (dopo Giappone e Svezia) sia come portafoglio ordini che per il naviglio varato.

La Francia, con 5 milioni di tsl di navi ordinate, si mantiene sul 6,4% del totale mondiale (pari alla quota della Gran Bretagna), nonostante il sensibile aumento dei vari che nel 1970 hanno sfiorato il milione di tsl. In Olanda il carico di lavoro a fine anno era considerevolmente aumentato, rappresentando il 3,2% del totale mondiale. Ciononostante l'industria cantieristica attraversa una fase di attesa, essendo allo studio una ristrutturazione che dovrebbe portare a una specializzazione produttiva dei cantieri in base alle dimensioni.

In Italia l'attività cantieristica ha iniziato una nuova fase di espansione: il tonnellaggio varato è salito a circa 600.000 tsl (nuovo massimo con un aumento di 120.000 tsl rispetto al 1969) e quello consegnato a circa 550.000 tsl (+ 190.000 tsl). Al tempo stesso il carico di lavoro è andato notevolmente aumentando tanto che a fine anno, tra ordini acquisiti da terzi e costruzioni in proprio, esso aveva superato di un terzo quello di un anno prima, raggiungendo i 3,2 milioni di tsl, pari a quasi il 4% del totale mondiale; di tali ordini il 48% è costituito da petroliere, circa il 36% da portarinfuse e il 10% da navi per carico generale.

Va rilevato che la cantieristica nazionale si è inserita pienamente fra i costruttori mondiali di navi di grandi dimensioni, avendo, nel proprio portafoglio, ordini per 10 navi da 100.000 tsl ed oltre.

Il favorevole andamento del mercato nel 1970 ha mitigato solo in parte le difficoltà del settore cantieristico che, sia per la ridotta produttività dovuta alle perduranti agitazioni sindacali, sia per il generale aumento dei costi, ha dovuto sopportare sensibili perdite sulle commesse assunte a prezzo bloccato negli anni precedenti. In particolare i *Cantieri Navali del Tirreno e Riuniti* sono venuti a trovarsi nell'impossibilità di proseguire una normale gestione, tanto che il Governo ha deciso di porre l'azienda in liquidazione speciale, chiamando l'IRI ad intervenire per il risanamento dell'importante complesso, nel quadro degli indirizzi e con il sostegno delle misure legislative che l'autorità politica dovrà promuovere.

Quanto alle provvidenze legislative in favore dell'industria cantieristica, è da ricordare che la legge n. 19 del 1968, di cui sono stati integrati i fondi nel corso dell'anno,

scadrà il 31 dicembre del 1971; essa non è comunque più sufficiente, nella sua attuale formulazione, a sostenere efficacemente lo sviluppo della flotta mercantile italiana, mentre anche il credito navale va adeguato alle mutate esigenze anche qualitative dell'armamento nazionale.

L'attività produttiva del gruppo *Fincantieri* nel 1970 è stata nettamente superiore a quella svolta nell'esercizio precedente, come appare dai dati esposti nella tabella n. 13.

Tabella n. 13 - Impostazioni, vari e consegne di navi mercantili negli anni 1969 e 1970

	1969		1970	
	n.	tsl migliaia	n.	tsl migliaia
a) unità impostate				
Italcantieri	8	359,0	9	484,8
Ansaldo (stab. Muggiano)	1	14,6	2	36,6
Cantiere Navale Luigi Orlando	2	4,0	3	4,8
Totale	11	377,6	14	526,2
b) unità varate				
Italcantieri	11	351,5	9	478,5
Ansaldo (stab. Muggiano)	2	20,0	1	14,6
Cantiere Navale Luigi Orlando	2	4,0	2	3,2
Totale	15	375,5	12	496,3
c) unità consegnate				
Italcantieri	7	156,9	10	425,0
Ansaldo (stab. Muggiano)	4	40,0	—	—
Cantiere Navale Luigi Orlando	2	4,0	2	3,2
Totale	13	200,9	12	428,2

Il sostenuto incremento del tonnellaggio consegnato, superiore del 113% a quello del 1969 e del 26% a quello del 1968, riflette il rilevante lavoro svolto, anche per recuperare i forti ritardi delle consegne dell'anno precedente provocati dalle agitazioni sindacali.

I vari di unità mercantili effettuati nello scorso esercizio riguardano:

- 2 turbocisterne da 229.000 tpi, 2 t/nn miste petrolio-minerali da 137.200 tpi, 2 t/nn portacontenitori da 19.710 tpi, 2 m/nn da carico generale da circa 12.700 tpi, 1 m/n traghetto da 1.700 tpi, tutte in fase di allestimento presso gli stabilimenti dell'*Italcantieri*; 1 m/n portarinfusa da 25.500 tpi presso il Cantiere di Muggiano; 1 m/n traghetto da 2.800 tpi e 1 m/n per trasporto lamiera da 4.360 tpi presso il *Cantiere Navale Luigi Orlando*.

Dalla tabella n. 14, si rileva che gli ordini assunti dalle aziende *Fincantieri* nel 1970 sono assommati a 316,1 miliardi per costruzioni navali e a 50,5 miliardi per riparazioni navali con un totale di 366,6 miliardi. Trattasi di un importo che è più che triplo di quello del 1969 e doppio di quello del 1968.

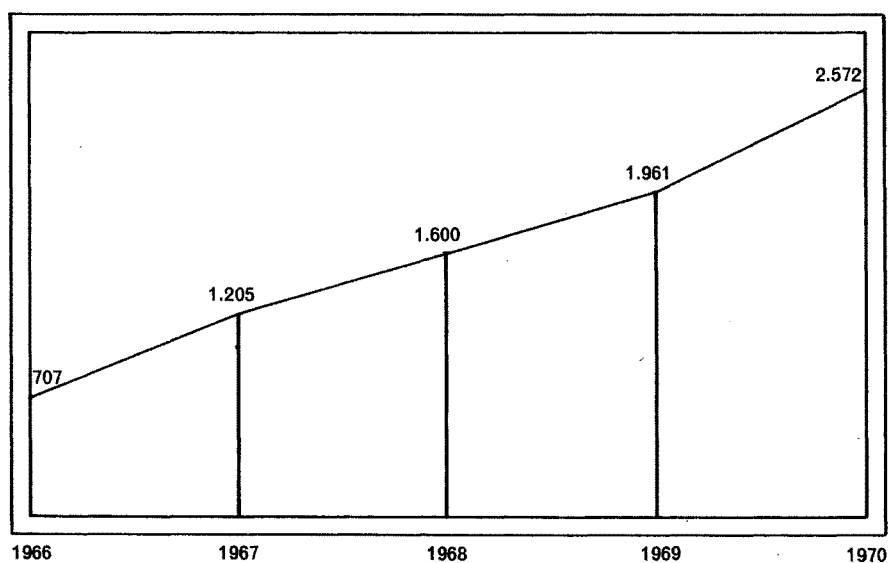
Il notevole incremento degli ordini di costruzioni navali nel 1970 è da attribuire, da un lato, al notevole aumento dei prezzi internazionali delle navi e, dall'altro, all'avvio di un importante gruppo di nuove costruzioni in proprio.

L'*Italcantieri*, infatti, che nelle vendite a terzi aveva adottato nel 1969 una politica di attesa, ha concluso nel 1970 numerose trattative avviate in precedenza, migliorando sensibilmente il valore del portafoglio ordini. Per quanto riguarda le costruzioni in proprio, che si confida di poter convenientemente collocare in considerazione

SETTORE CANTIERISTICO

CONSISTENZA DEL CARICO DI LAVORO A FINE ANNO
DEI CANTIERI DI COSTRUZIONE DEL GRUPPO, 1966-1970

migliaia di tsl



Percentuale navi di oltre 100 mila tsl

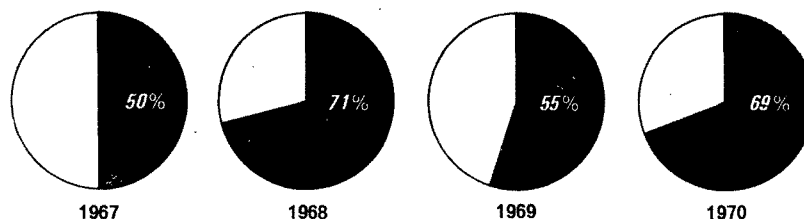


Tabella n. 14 - Ordini assunti dalle aziende Fincantieri di costruzioni e riparazioni navali negli anni 1969 e 1970
(miliardi di lire)

	Italia		Estero		Totale	
	1969	1970	1969	1970	1969	1970
Costruzioni navali	66,2 (a)	285,2	17,6	30,9	83,8	316,1
Riparazioni navali	9,3	11,1	12,6	39,4	21,9	50,5
Totale	75,5	296,3	30,2	70,3	105,7	366,6

(a) L'indicato importo differisce da quello riportato nel bilancio 1969 per 28,7 miliardi relativi a 2 sommergibili per la Marina Militare l'acquisizione dei quali è soggetta a ulteriori negoziazioni.

della fase attuale di espansione dei trasporti marittimi, la decisione relativa è stata assunta dalla società al fine di ridurre il rischio del formarsi di sensibili differenze tra preventivi e consuntivi, non addossabili che in parte sui committenti.

Frà le nuove costruzioni acquisite o decise in conto proprio nel corso del 1970 vanno menzionate: 4 turbocisterne da 254.000 tpl, 1 t/n portacontenitori da 28.000 tpl, 1 m/n per perforazioni sottomarine da 5.900 tpl, 4 t/nn portacontenitori da 19.710 tpl, di cui 2 per l'armamento estero, 6 motocisterne da circa 27.000 tpl, 5 turbocisterne miste petrolio-minerali da circa 137.000 tpl, 2 m/nn tipizzate da 25.500 tpl, 2 m/nn per il trasporto di materiali siderurgici da 4.500 tpl circa.

È stata inoltre venduta la m/n tipo « Cetena » da 25.500 tpl, la cui costruzione era stata già avviata in conto proprio presso il cantiere di Muggiano mentre per le altre navi decise in conto proprio sono state intraprese numerose trattative e nei primi mesi del 1971 è stata definita la vendita di due turbocisterne miste petrolio-minerali da 137.000 tpl.

Per quanto concerne le riparazioni navali, per le quali il mercato è stato caratterizzato nel 1970 da una vivace concorrenza, il notevole incremento esposto nella tabella n. 14 va ascritto soprattutto agli importanti lavori di trasformazione affidati all'*Arsenale Triestino S. Marco* (t/nn « Fairland » e « Farwind »), azienda questa che ha inoltre acquisito nell'anno l'ordine per la costruzione del bacino galleggiante, da 40.000 tonnellate di spinta, destinato al porto di La Spezia.

Alla fine del 1970 il carico ordini delle aziende del gruppo, comprese le costruzioni in conto proprio, era costituito da 53 navi, in corso di lavorazione o ancora da iniziare, per complessive 2.572.195 tsl, così ripartite:

— Italcantieri	41 navi per	2.456.000 tsl
— Ansaldo (Muggiano)	6 navi per	105.849 tsl
— CNLO (Livorno)	6 navi per	10.346 tsl

Il 70% circa del suddetto carico ordini è costituito da navi di portata lorda superiore alle 100.000 tonnellate. L'insieme di tali commesse dovrebbe assicurare all'*Italcantieri* ed al cantiere di Muggiano una sufficiente utilizzazione della capacità produttiva sino a tutto il 1972, con residui di lavorazioni nel 1973 presso i centri di Monfalcone e Castellammare. Il CNLO di Livorno, che necessitava invece

di una integrazione già verso la fine del 1971, ha di recente aumentato il suo carico di ordini con l'acquisizione di due motonavi traghetto per la società *Traghetti del Mediterraneo*.

Il fatturato complessivo delle costruzioni e riparazioni navali (tabella n. 15) ha sfiorato nel 1970 i 160 miliardi, superando sensibilmente il livello del 1968 e del 1969, in relazione prevalentemente al maturare di rate di prezzo su commesse assunte nel biennio precedente.

Tabella n. 15 - Fatturato delle aziende Fincantieri di costruzioni e riparazioni navali negli anni 1969 e 1970
(miliardi di lire)

	Italia		Estero		Totale	
	1969	1970	1969	1970	1969	1970
Costruzioni navali	90,7	108,6	24,5	21,0	115,2	129,6
Riparazioni navali	10,2	11,8	13,6	18,4	23,8	30,2
<i>Totale</i>	100,9	120,4	38,1	39,4	139,0	159,8

Il personale dipendente dalle aziende del gruppo alla fine del 1970 era di 20.731 unità, di cui 19.055 addetti alle costruzioni e riparazioni navali, con un incremento nell'anno di 362 unità; esso riflette sia lo sviluppo dei programmi produttivi dell'*Italcantieri* sia la riduzione dell'orario di lavoro e delle prestazioni in orario straordinario introdotte dal nuovo contratto collettivo. Ancora rilevante è risultato l'ammontare delle ore perse per scioperi (617.000 circa) anche se sensibilmente inferiore ai livelli eccezionali del 1969.

Il gruppo *Fincantieri* ha effettuato nel 1970 investimenti in impianti per un totale di 8,3 miliardi comprese le quote di partecipazione del gruppo alla costruzione dei bacini di Trieste e La Spezia, mentre 2,5 miliardi sono relativi ad aziende situate nel Mezzogiorno (stabilimento di Castellammare, SEBN e *Stabilimenti Navali di Taranto*). Tra le principali opere realizzate o in corso di realizzazione si segnalano: presso il cantiere di Monfalcone, due linee di saldatura laterale e convogliamento blocchi prefabbricati e l'impianto di sabbiatura dei blocchi medesimi, il completamento presso l'*Arsenale Triestino San Marco* della nuova officina meccanica; a Muggiano, la realizzazione, in corso, della nuova officina meccanica; presso la SEBN di Napoli, vari impianti per migliorare la capacità produttiva dell'azienda (gru, vie di corsa, nuovo magazzino generale, ecc.); presso gli *Stabilimenti Navali di Taranto* l'installazione del secondo bacino galleggiante da 40.000 tonnellate di spinta e relative opere accessorie; presso la CNOMV il completamento delle opere di ristrutturazione e ammodernamento richieste dalla concentrazione dell'attività produttiva nella zona Celestia.

I risultati economici delle aziende del gruppo *Fincantieri* nel 1970 si presentano nell'insieme ancora sensibilmente negativi. Per quanto concerne, infatti, l'attività di costruzione navale, nonostante i miglioramenti conseguiti sul piano produttivo e commerciale, va tenuto conto che la maggior produzione di naviglio nel 1970 ha

riguardato ancora in massima parte l'espletamento di ordini assunti in anni precedenti a prezzi bloccati, mentre le nuove commesse dell'anno, acquisite a prezzi più congrui, hanno esercitato scarsa influenza sull'andamento economico dell'esercizio. In conseguenza l'aumento dei ricavi è stato complessivamente modesto e per di più annullato dall'eccezionale aumento di tutti i costi. Gli approvvigionamenti di materiale sono risultati difatti assai più onerosi, sia per il generale incremento dei prezzi (17% in media), sia per i gravi ritardi di consegna, con negative ripercussioni sui tempi di lavorazione; per quanto riguarda il costo del personale, non solo si è avuto un notevole aggravio per effetto dei miglioramenti retributivi (30% in media) connessi all'applicazione del nuovo contratto, ma si è dovuta registrare una diminuzione della produttività per addetto per il rendimento generalmente scarso delle ore lavorate a causa delle modalità con cui si sono svolte le agitazioni nel 1970. Le ore di sospensione dal lavoro per scioperi, pur essendo state — come detto — inferiori a quelle verificatesi nel 1969, hanno comunque provocato una generale discontinuità dei ritmi di lavoro che non ha consentito di realizzare i livelli di efficienza e il grado di utilizzazione degli impianti che costituivano uno dei principali obiettivi della ristrutturazione delle aziende di costruzione. Anche il comparto delle riparazioni navali ha risentito degli eventi negativi che hanno colpito l'intero settore navalmeccanico: pur avendo recuperato parte dei clienti perduti in seguito alle agitazioni sindacali del 1969-70, i risultati economici si presentano decisamente negativi. Ciò vale in particolare per l'*Arsenale Triestino San Marco* che ha dovuto fronteggiare l'assorbimento del personale dell'ex cantiere *San Marco* ampliando in tal modo il proprio organico molto al di là delle necessità dell'azienda; ciò si è riflesso sull'esercizio 1970 con un considerevole aumento della perdita rispetto all'anno precedente. Le altre aziende di riparazione hanno registrato, insieme agli aumenti dei prezzi delle forniture, un minor numero di ore lavorate sia per scioperi sia per riduzioni delle prestazioni in orario straordinario. In tale situazione il mantenimento della clientela, in un mercato caratterizzato da una vivace concorrenza che opera non solo sui prezzi ma anche sulla rapida e puntuale realizzazione delle commesse, è risultato in parte compromesso.

Settore alimentare

Si introduce quest'anno, per la prima volta, nella relazione annuale dell'Istituto un apposito capitolo dedicato al settore alimentare, dato il rilievo che lo stesso va acquisendo, anche per le prospettive della sua ulteriore espansione, nell'ambito del gruppo. Si darà quindi conto, in questa sede, delle attività — che fanno capo quasi esclusivamente alla finanziaria SME — sia nei comparti dolciario e della surgelazione, sia nei campi agricolo e zootecnico, in maggiore o minore misura complementari o collaterali rispetto all'industria alimentare.

Esaminando il settore nel suo insieme, va ricordato che se da anni si sta assistendo, in Italia, a una crescente domanda di prodotti agricoli e zootecnici pregiati in larga parte naturali, a scapito di altri consumi più tradizionali (pane e farinacei, patate, legumi e ortaggi, bevande alcoliche), non altrettanto può dirsi per i consumi alimentari pregiati trasformati dall'industria (prodotti dolciari, bevande analcoliche, olii e grassi, ecc.), che non sono ancora entrati nella fase di intenso sviluppo, caratteristica delle economie di avanzata industrializzazione e urbanizzazione.

L'agricoltura e l'industria alimentare nazionali non sono comunque state in grado di far fronte adeguatamente all'aumento e alla modificazione dei consumi, determinando una crescente dipendenza italiana dall'importazione, tanto che il deficit della bilancia agricolo-alimentare è rapidamente salito da poco più di 150 miliardi nel 1960 ai 950 miliardi del 1970.

Per quanto riguarda in particolare i consumi di prodotti alimentari trasformati dall'industria, il loro sviluppo dipende, ad un tempo, dalla evoluzione dei gusti e delle esigenze dei consumatori, dall'ammodernamento e dalla razionalizzazione dell'agricoltura e dell'apparato distributivo al dettaglio e dalla capacità dell'industria di darsi strutture atte a fronteggiare le mutazioni in corso acquisendo dimensioni sufficienti per sviluppare le necessarie attività di promozione del consumo.

L'industria alimentare nazionale è tuttora caratterizzata, nell'insieme, da una prevalenza di imprese di minori dimensioni, a modesta intensità di capitale, dedite spesso a produzioni scarsamente elaborate e quindi a basso valore aggiunto e poco o nulla impegnate nella ricerca e sperimentazione (sia a livello di impresa che di settore); quest'ultimo fattore è di particolare importanza per una politica di innovazione dei prodotti ai fini dell'incentivazione della domanda. Tali circostanze

sottolineano l'esigenza, da un lato, e costituiscono valida premessa, dall'altro, dell'affermazione della grande impresa; invero si assiste a una crescente penetrazione di gruppi alimentari stranieri in numerosi comparti e a un processo, ormai chiaramente avviato, di concentrazione e di crescita aziendale.

Nel ramo dolciario, oggi di maggiore interesse per il gruppo, l'evoluzione dei consumi dei diversi tipi di prodotti lascia prevedere una rilevante espansione soprattutto di quelli a base di cacao, dei gelati e dei prodotti destinati ai pasti « secondari », cioè anche per la presenza in tali comparti di grosse imprese, italiane e straniere, in grado di affrontare gli elevati investimenti richiesti per l'ampliamento della capacità produttiva e dell'attività promozionale e distributiva (includente, per i gelati, la realizzazione di una estesa « catena del freddo »).

Nel comparto dei surgelati si prevede che il consumo in Italia possa salire nel decennio in corso dagli attuali 0,5 kg pro capite a 4,5 kg (1), con una incidenza progressivamente crescente dei prodotti più complessi ed elaborati. L'espansione del settore appare in buona parte collegata allo sviluppo sia dei consumi extra-domestici (ristoranti, mense aziendali, collettività varie) sia degli impieghi nell'industria alimentare di trasformazione.

È da rilevare che il mercato dei surgelati in Italia è per circa tre quarti controllato da grandi gruppi stranieri che, operando su scala multinazionale, sono in grado di superare le inadeguatezze dell'offerta italiana di prodotti orticoli e della pesca e di fruire dei vantaggi derivanti dalla disponibilità di catene del freddo di dimensione europea.

Nel campo della zootecnia, l'intenso sviluppo dei consumi di alimenti proteici di origine animale ha determinato un forte squilibrio, che tende ad accentuarsi, tra domanda e produzione nazionale di carni, soprattutto bovine. Le conseguenti massicce importazioni hanno concorso in misura determinante ai pesanti disavanzi della bilancia agricolo-alimentare: nel 1970, in particolare, il consumo di carni bovine, pari a quasi 13 milioni di quintali, è stato soddisfatto per circa il 40% con acquisti all'estero, dando luogo a un deficit superiore ai 500 miliardi, che pone l'Italia al primo posto nel mondo tra i paesi importatori. È da sottolineare in questo contesto il peso che va assumendo l'importazione di animali vivi giovani, in vista della possibilità di organizzare, sulla base di un regolare e conveniente rifornimento sia di bestiame che di foraggio, centri di ingrasso impostati secondo le più avanzate tecniche di allevamento.

Nel quadro delineato, l'intervento nel settore alimentare si pone come obiettivo la formazione, nell'ambito della finanziaria SME, di un gruppo di dimensioni e con un grado di diversificazione tali da assicurare le importanti economie di scala che caratterizzano la produzione e, ancor più, la distribuzione e la ricerca nel settore in esame; solo in tal modo sarà possibile una valida presenza nel nuovo contesto concorrenziale che l'ingresso della grande impresa straniera ha creato in Italia.

(1) Si rileva, a titolo di confronto, che nel 1969 il consumo pro capite di surgelati nei principali paesi europei è risultato di 12 kg in Svezia, di 6 kg in Inghilterra, di oltre 3 kg in Germania occidentale e di quasi 1,5 kg in Francia.

In complesso, le aziende del gruppo operanti nel settore (*Motta, Alemagna, Surgela, Maccarese, Sebi, Finanziaria del Sud* per le attività zootecniche) hanno registrato nel 1970 un fatturato di 147 miliardi, con un aumento di 15 miliardi, pari al 12%, rispetto al 1969 (tenuto conto in entrambi gli anni, per un confronto omogeneo, delle vendite della società *Alemagna*). In discreto aumento (+7%) è risultato anche il fatturato estero che ha raggiunto i 14 miliardi (incluso il fatturato delle consociate estere della *Motta*, al netto degli scambi con la capogruppo).

Gli investimenti effettuati nell'esercizio ammontano a 12 miliardi (considerando per l'*Alemagna* la sola quota di competenza del gruppo). Tale importo è più che doppio rispetto al 1969 e riguarda in primo luogo il settore dolciario, per l'avvio della nuova gelateria *Motta* in provincia di Frosinone e per l'ampliamento dello stabilimento *Alemagna* di Cornaredo (Milano); da ricordare anche l'avvio del programma zootecnico nelle regioni meridionali.

L'occupazione ammontava, a fine 1970, a 12.200 persone, con un aumento nell'anno di 600 persone circa.

Sul piano economico, le aziende hanno negativamente risentito nell'anno degli aumenti dei costi, soprattutto di quelli del lavoro. Il ramo dolciario, in particolare, dato il grado di elasticità della domanda in funzione del prezzo, non ha potuto riassorbire, neanche in parte, gli incrementi dei costi con aumenti dei prezzi.

Il fatturato della *Motta-Società per l'Industria Dolciaria e Alimentare* ha raggiunto nel 1970 i 63 miliardi (+7% sul 1969). È da notare che le vendite complessive del gruppo, incluse le consociate all'estero, hanno a loro volta superato i 90 miliardi (+10%). A tali risultati hanno concorso sia le principali linee di produzione della *Motta* (specie quella dei gelati) sia la rete dei punti di vendita (negozi e grills). Nel quadro del programma di investimenti avviato nel 1969 è stata completata la progettazione ed è stata acquistata l'area per la costruzione a Ferentino (Frosinone) del nuovo grande impianto di gelateria che entrerà in attività alla fine del 1972, fronteggiando i previsti incrementi della domanda, soprattutto nelle regioni meridionali. È proseguita d'altra parte l'opera di riassetto del gruppo *Motta*, intesa a una razionalizzazione che comporta l'abbandono di alcune attività marginali non in reddito.

Il conto economico della società si è chiuso in pareggio, dopo aver stanziato ad ammortamenti un importo superiore a quello dell'esercizio precedente.

L'*Alemagna* — entrata a far parte del gruppo SME nel corso del 1970 — ha superato i 50 miliardi di fatturato (+14% sul 1969). L'aumento va attribuito a tutte le produzioni (confezioni di cioccolato, gelati e prodotti da forno) che sono alla base dell'attività industriale dell'azienda, oltre che alla catena dei pubblici esercizi.

Nel mese di giugno 1970, dopo la trasformazione dell'azienda in società per azioni, è stato deliberato l'aumento del capitale a 5,5 miliardi. L'esercizio si è chiuso con un utile di lire 800 milioni dopo aver effettuato ammortamenti ordinari ed anticipati. È in corso l'esame delle possibilità di conveniente coordinamento e di integrazione delle attività produttive, commerciali e di ricerca dell'*Alemagna* e della *Motta*, nella salvaguardia delle rispettive qualificate immagini di mercato.

Nel 1970 si è accentuata l'espansione del consumo italiano di *surgelati*, essendosi registrato un saggio annuo di crescita del 32%, sensibilmente superiore a quello del

25% circa del biennio precedente. È da rilevare che nel giro di soli cinque anni il consumo di prodotti surgelati si è pressoché quadruplicato, passando da 8.400 t nel 1965 a 33.000 t nel 1970.

La società *Industrie Alimentari e Conserviere della Valle del Tronto - Surgela*, che ha concentrato praticamente tutta la sua attività produttiva in questo settore, ha potuto sviluppare nel 1970 le sue vendite ad un saggio del 50%, superiore a quello medio del mercato, grazie soprattutto al notevole sforzo di ampliamento della rete distributiva.

Nonostante il considerevole aumento del fatturato, salito a 2,4 miliardi, il conto economico dell'esercizio, risentendo dell'ancora non soddisfacente grado di utilizzazione degli impianti e dell'accresciuto costo del lavoro, si è chiuso in perdita.

In campo *zootecnico*, la SME ha acquistato nel 1970 due aziende, facenti capo alla collegata *Finanziaria del Sud*, rispettivamente nelle provincie di Caserta e di Potenza. In tali aziende saranno realizzati, secondo i più moderni criteri di allevamento su scala industriale, due centri di ingrasso di vitelli.

Parallelamente, la società *Maccarese*, gestita con la collaborazione di esperti della SME, ha portato avanti il programma di sviluppo dell'allevamento di bovini da carne; a tal fine è stata anche sensibilmente ampliata la superficie destinata alle colture foraggere. L'esercizio 1969-70, durante il quale è proseguita l'opera di radicale rinnovamento colturale e produttivo, è stato caratterizzato da un notevole aumento dei costi del lavoro, che ha riassorbito gran parte dei benefici conseguiti dall'azienda con l'azione volta a migliorare i rendimenti e a contenere i costi. In conseguenza l'esercizio della *Maccarese* si è chiuso con una perdita equivalente a quella del 1969.

In campo *agricolo*, la SEBI-*Società per l'Esercizio di Attività Agricole e Immobiliari* ha proseguito nel 1970 l'attuazione del programma di trasformazioni fondiari e di riassetto colturale nelle aziende meridionali che ad essa fanno capo e il cui patrimonio fondiario ha raggiunto, a fine anno, i 3.200 ettari. Tale programma punta soprattutto sullo sviluppo delle aree destinate ai frutteti e alle produzioni ortofrutticole. L'andamento dell'esercizio 1970 ha consentito di remunerare il capitale con un dividendo del 6%.

Telefoni e altre telecomunicazioni

Nel settore telefonico la concessionaria SIP ha registrato nel 1970 un totale di 883 mila domande di allacciamento, superando di 104 mila unità, pari al 13,4%, quelle del 1969. È pertanto proseguita la fase di intensa espansione del flusso della domanda di abbonamento, che nel giro di un biennio è aumentata di oltre il 37% (rispetto alle 644 mila del 1968).

Assai meno dinamico è stato invece, nel 1970 come nel 1969, il ritmo delle consegne da parte delle ditte fornitrici di apparecchiature, a causa soprattutto delle agitazioni sindacali che ne hanno rallentato il ritmo produttivo, specie per quanto concerne i numeri e le linee di centrale. Nell'insieme si sono potute accogliere 651 mila richieste di nuovi allacciamenti, che, al netto di 199 mila cessazioni, hanno dato luogo ad un incremento di 452 mila unità, pari al 7,5% della consistenza degli abbonati a fine 1969. Tale risultato è stato conseguito a prezzo di un ulteriore depauperamento della riserva di numeri di centrale e non ha comunque consentito di evitare un sensibile incremento delle domande giacenti, che sono salite a fine anno a 260 mila (contro le 176 mila di fine 1969).

L'accumulazione di un cospicuo numero di domande inevase (raddoppiatesi nell'ultimo biennio) è da attribuire chiaramente al concomitante effetto del già rilevato eccezionale incremento della domanda e del rallentamento imposto all'espansione degli investimenti SIP dalle industrie fornitrici di apparecchiature coinvolte negli scioperi del 1969 e 1970. Può comunque rilevarsi che il volume di domande giacenti corrisponde a circa il 4% del numero degli abbonati, ed è quindi proporzionalmente inferiore a quello riscontrato in numerosi paesi con un'elevata dotazione telefonica; appare tuttavia evidente la necessità — trattandosi di un pubblico servizio di così fondamentale importanza come la telefonia — di compiere ogni sforzo per ridurre le domande giacenti, pur in presenza di una domanda fortemente crescente, e al tempo stesso per ricostituire le scorte di numeri di centrale in modo da garantire un regolare accoglimento delle domande di nuova utenza.

Gli apparecchi supplementari, aumentati nel 1970 di 389 mila unità, hanno raggiunto i 2.911 mila, facendo salire il rapporto apparecchi supplementari/abbonati dal 42% al 45%. In complesso gli apparecchi installati a fine 1970 (tabella n. 16)

Tabella n. 16 - Espansione del servizio telefonico nel 1970

	Abbonati	Apparecchi	Traffico interurbano		
			totale	in teleselezione	
			(milioni di comunicazioni)		
	(migliaia di unità)				
Consistenza a fine 1970	6.461	9.371			
Volume annuo 1970			1.306,1	1.224,0	
Incrementi					
assoluti	1969	420	777	168,4	174,1
	1970	452	841	193,5	216,7
percentuali	1969	7,5	10,0	17,8	20,9
	1970	7,5	9,9	17,4	21,5

risultano pari a 9.371 mila unità e la densità telefonica nazionale è salita nell'anno da 15,7 a 17,1 apparecchi per 100 abitanti.

Tale valore risulta ormai prossimo ai livelli che a fine 1969 (ultimi dati disponibili) erano registrati in media nei paesi CEE, con un divario nettamente inferiore a quello esistente fra l'Italia e tali paesi in termini di reddito pro capite (vedi tabella n. 17). L'Italia ha infatti mantenuto per anni un saggio di incremento della telefonia superiore a quello degli altri stati membri della Comunità, riducendo a meno della metà, nel corso di un decennio, lo scarto rispetto alla media comunitaria.

Il traffico interurbano ha raggiunto nel 1970 un volume di 1.306 milioni di comunicazioni, di cui 1.224 milioni in teleselezione. L'incremento globale sul 1969, di oltre 193 milioni (+ 17,4%), risulta inferiore, in valore assoluto e percentuale, a quello registrato dal solo traffico teleselettivo, accresciutosi di 217 milioni di unità (+ 21,5%); in tal modo il rapporto tra comunicazioni in teleselezione e traffico

Tabella n. 17 - Densità telefonica italiana e degli altri paesi CEE a fine 1969

	Indice (Italia = 100) della densità telefonica a fine 1959	Incremento % della densità 1960-69	Densità telefonica a fine 1969	Indice (Italia = 100) della densità telefonica a fine 1969	Indice (Italia = 100) del reddito pro capite 1969
Paesi Bassi	189	83,2	24,1	153	144
Germania R.F.	144	104,0	20,4	130	165
Belgio	171	68,8	20,1	128	156
Francia	131	77,2	16,1	102	183
Italia	100	126,2	15,7	100	100
Media CEE	133	96,7	18,1	115	149

totale ha raggiunto un valore estremamente vicino al massimo raggiungibile, dato che, per particolari esigenze, una parte dell'utenza continuerà comunque ad avvalersi del servizio tramite operatrici. Il conseguimento di tale risultato, se si considera altresì che la teleselezione ha operato su tutti i collegamenti nazionali solo nell'ultimo scorcio dell'anno, è una riprova del gradimento del servizio automatico che è certo valso ad accrescere la propensione dell'utenza ad avvalersi del servizio telefonico.

Il servizio di trasmissione dati, cui la concessionaria dedica una particolare cura anche per la sua crescente importanza nello sviluppo e nell'ammodernamento del sistema economico nazionale, ha segnato una notevole espansione con un aumento dei terminali collegati da 1.152 a fine 1969 a 2.317 a fine 1970. Notevole successo ha incontrato presso gli utenti il servizio di consulenza organizzato dalla SIP per la progettazione dei sistemi di teleinformatica.

È continuata, infine, l'espansione dei servizi ausiliari mentre gli abbonati alla filo-diffusione sono saliti a 163 mila (+ 36%), valore comunque ancora modesto, che lascia ampio spazio per futuri sviluppi.

Tabella n. 18 - Sviluppo degli impianti telefonici nel 1970

	Consistenza al 31-XII-1970	Incrementi annui			
		1969		1970	
		assoluti	%	assoluti	%
Numeri di centrale (migliaia)	6.961	377	6,1	436	6,7
km c.to di reti urbane e settoriali (migliaia)	17.691	1.566	11,0	1.925	12,2
km c.to di rete interurbana disponibile (migliaia)	10.078	1.465	24,2	2.551	33,9
di cui:					
di proprietà sociale	5.707	722	16,7	670	13,3
in affitto da terzi	4.371	743	42,5	1.881	75,5

L'espansione di impianti realizzata dalla SIP nel corso del 1970 (v. tabella 18) ha dato luogo anzitutto ad un incremento di 436 mila numeri di centrale; sebbene superiore all'incremento del 1969, esso rimane inferiore, rispetto ai programmi inizialmente predisposti, di circa 80 mila unità, a causa delle già menzionate deficienze di forniture; esso è risultato altresì inferiore, come detto, all'aumento degli abbonati.

Le reti, sia urbane e settoriali che interurbane, hanno registrato a loro volta incrementi assoluti e percentuali superiori a quelli del precedente esercizio; particolarmente rilevante quello della rete interurbana che, anche al fine di migliorare la qualità del servizio teleselettivo, è stata incrementata di oltre un terzo (+ 34%), in larga parte attraverso lo sviluppo dei circuiti assunti in affitto dall'ASST a norma di convenzione.

L'espansione della rete ha consentito di allacciare al servizio 555 località, cosicché, oltre a tutti i comuni, risultano ormai collegate 22 mila frazioni e località minori. Nel complesso l'ampliamento e l'ammodernamento degli impianti SIP hanno comportato nel 1970 investimenti per 225 miliardi con un aumento del 18,6% sul 1969 (190 miliardi). La ripartizione degli investimenti tra le varie zone di concessione è indicata nella tabella n. 19, in cui si riportano per confronto anche gli investimenti dell'ultimo quinquennio.

Nel 1970 gli aumenti degli abbonati e degli apparecchi nel Mezzogiorno sono stati rispettivamente di 149 mila e 236 mila unità; la densità telefonica meridionale ha conseguentemente raggiunto a fine 1970 il valore di 9,9 apparecchi per 100 abitanti, risultando in tal modo pari al 58% di quella nazionale (56% a fine 1969).

Nelle regioni meridionali sono stati effettuati investimenti per un complesso di 71,4 miliardi, con un'incidenza sul totale del 31,7%. Tale percentuale, nettamente superiore a quella rilevabile per gli abbonati (22,7%) e per il traffico interurbano

Tabella n. 19 - Investimenti in impianti realizzati dalla SIP nel 1970 e nel quinquennio 1966-70

		Quinquennio 1966-70	1970
		(miliardi di lire)	
I zona	(Piemonte, Lombardia Valle d'Aosta)	218,1	54,3
II zona	(Trentino-Alto Adige, Veneto, Friuli-Venezia Giulia)	87,8	25,2
III zona	(Emilia-Romagna, Marche, Umbria, Abruzzi, Molise)	105,8	32,1
IV zona	(Liguria, Toscana, Lazio, Sardegna)	239,4	57,2
V zona	(Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia)	214,6	56,1
<i>Totale</i>		865,7	224,9

(22,2%), conferma l'impegno della concessionaria nel ridurre gli scarti che separano la dotazione telefonica del Mezzogiorno da quella delle altre zone del Paese.

Gli effetti di questa azione si possono desumere dai dati esposti nella tabella n. 20 nella quale si pongono a raffronto gli incrementi dell'utenza e degli impianti nel

Tabella n. 20 - Espansione dell'utenza e degli impianti telefonici nel Centro Nord e nel Mezzogiorno negli anni 1970 e 1958-70
(percentuali)

	1970		Tredicennio 1958-1970	
	Mezzogiorno	Centro-Nord	Mezzogiorno	Centro-Nord
Abbonati	+ 11,3	+ 6,5	+ 411	+ 153
Apparecchi	+ 13,1	+ 9,0	+ 449	+ 193
Traffico extraurbano	+ 22,5	+ 16,0	+ 840	+ 386
Densità telefonica (apparecchi per 100 abitanti)	+ 12,5	+ 7,5	+ 421	+ 158
Numeri di centrale	+ 9,6	+ 5,8	+ 406	+ 149
km c.to di reti urbane	+ 14,7	+ 11,4	+ 836	+ 261
km c.to di rete interurbana	+ 19,3	+ 11,5	+ 962	+ 463

Mezzogiorno e nel Centro Nord, sia nel 1970 che nel tredicennio successivo all'assunzione da parte del gruppo IRI della responsabilità dell'intero settore telefonico in concessione.

Nello stesso periodo è notevolmente migliorata anche la qualità dei servizi: in particolare l'automatizzazione del servizio urbano ed extraurbano è ormai integrale nel Mezzogiorno, come nelle altre zone del Paese, mentre risultava nettamente inferiore a fine 1957. A tale data, infatti, gli indici di automatizzazione urbana ed interurbana erano pari rispettivamente al 76% e al 13% nel Mezzogiorno e al 96% e al 47% nel Centro Nord.

Per quanto riguarda i futuri sviluppi, la concessionaria prevede di raggiungere nel Mezzogiorno, entro il 1975, una densità telefonica circa doppia dell'attuale, e quindi superiore a quella nazionale di fine 1970 e pari al 70% circa di quella prevista per l'intero Paese nel 1975.

A fine 1970 il personale della concessionaria aveva raggiunto le 51.594 unità con un incremento di 2.947 unità (+ 6,1%) sul 1969. È nel contempo migliorata la qualificazione dei lavoratori; di essi circa 11.000, pari al 13% del personale in forza, hanno seguito dei corsi o partecipato ad altre iniziative aziendali di formazione. Fra il 1969 e il 1970 il rapporto abbonati-dipendenti è passato da 124 a 125 e quello comunicazioni interurbane-dipendenti da 23.100 a 25.700.

La politica di contenimento dei costi, di cui tali indici sono una misura, ha rallentato solo in parte il loro incremento, essendosi accresciuti nel 1970 del 22,6% gli oneri di personale (che hanno concorso per oltre il 40% al costo globale della gestione), dell'11,3% quelli di esercizio e manutenzione e dell'8,8% quelli finanziari, per cui l'aumento complessivo dei costi (esclusi ammortamenti) è risultato del 15,8%.

Essendo aumentati del 14% circa gli introiti telefonici, principalmente per effetto dell'espansione del traffico interurbano, l'andamento dell'esercizio ha continuato a fornire margini insufficienti ad assicurare, senza un crescente e oneroso ricorso

all'indebitamento, il rinnovo degli impianti in una fase di intensificato progresso tecnico. Per l'esercizio in esame lo stanziamento al fondo ammortamenti raggiungerà i 90,9 miliardi, corrispondente ad una aliquota del 5%; tale aliquota, pur ritenuta congrua nel 1958, dal Consiglio Superiore tecnico delle Telecomunicazioni, deve oggi considerarsi insufficiente ad assicurare la tempestiva sostituzione degli impianti in una prospettiva di maturazione sempre più vicina delle tecniche elettroniche, le sole atte ad adeguare il livello e la gamma dei servizi di telecomunicazione del Paese a quelli dell'area europea in cui l'Italia si va integrando.

In conclusione, il risultato dell'esercizio consente di retribuire il capitale con un dividendo del 7% come nel 1969.

La SIP ha nel frattempo sottoposto al Ministero delle poste e telecomunicazioni un progetto di razionalizzazione delle tariffe in vigore; il nuovo sistema proposto, oltre a consentire una più equa distribuzione del carico tariffario tra le varie categorie di utenti, consentirebbe alla concessionaria, senza incidere sostanzialmente sulla spesa telefonica dell'utenza, di aumentare gli introiti lordi nella misura necessaria ad assicurare all'esercizio telefonico le condizioni di normale redditività che sono pregiudiziali per un equilibrato ricorso al mercato dei capitali. Tale impostazione è tanto più giustificata oggi, che la telefonia italiana si appresta ad affrontare la fase più impegnativa dell'introduzione delle tecniche elettroniche. Va rilevato che in tal modo il settore delle telecomunicazioni appare anche un importante fattore di progresso dell'industria elettronica, specie in un Paese che, come l'Italia, non può contare su una consistente spesa militare o spaziale ed è quindi destinato a concentrare sul settore civile il proprio sviluppo in campo elettronico. Dato il legame di interdipendenza che si realizza tra l'elettronica e le telecomunicazioni, nel contesto imprenditoriale che è proprio dell'IRI, appare in conclusione tanto più importante che la gestione dei servizi di telecomunicazione sia mantenuta su basi economicamente sane.

I servizi di telecomunicazione internazionale gestiti dalla *Italcable* hanno continuato a segnare una notevole espansione nel settore della telefonia e del telex e una modesta riduzione in quello telegrafico (v. tabella n. 21).

Tabella n. 21 - Incrementi dei servizi internazionali Italcable nel 1969 e nel 1970

	Esercizio 1970	Incrementi annui			
		1969		1970	
		assoluti	%	assoluti	%
Telex intercontinentale terminale (minuti nell'anno/migliaia)	4.033	889	41,8	1.015	33,7
Telefonia intercontinentale terminale (minuti nell'anno/migliaia)	7.924	1.861	51,2	2.424	44,1
Telegrafia internazionale terminale (n. telegrammi nell'anno/migliaia)	5.554	— 452	— 7,1	— 397	— 6,7

L'incremento della telefonia e del telex, a un saggio che ha praticamente raddoppiato tali servizi in un biennio, è da attribuire, nel contesto di una crescente integrazione del mercato mondiale, sia alla diminuzione delle tariffe telefoniche con il Nord America, sia all'apertura di nuove direttrici di traffico, sia al progressivo miglioramento della qualità del servizio; a questo proposito, si ricorda che nel mese di aprile è stato esteso all'intero territorio nazionale il servizio « 170 », che consente agli utenti di mettersi direttamente in contatto, da qualsiasi località del Paese e senza alcun addebito, con il Centro telefonico intercontinentale della *Italcable* in Roma, il quale fornisce la necessaria assistenza per l'espletamento della chiamata. Di notevole importanza per il settore telefonico è stata l'entrata in attività, nel mese di marzo, del sistema cablofonico MAT1-TAT5 tra Italia e Stati Uniti. Il nuovo impianto ha contribuito in modo determinante all'aumento dei circuiti in esercizio, passati dai 635 di fine 1969 agli 857 di fine 1970 (+ 35%).

L'ulteriore diminuzione del traffico telegrafico conferma invece la crescente preferenza dell'utenza per i servizi più moderni.

Gli investimenti realizzati dall'*Italcable* nel corso dell'anno, al netto della cessione di diritti irrevocabili d'uso sul sistema MAT1-TAT5 per 2,3 miliardi di lire, sono ammontati a 6,4 miliardi.

Il personale in forza a fine 1970 risultava di 1.940 unità, con una diminuzione nell'anno di 523 unità, saldo tra un aumento di 108 in Italia e una riduzione di 631 all'estero, a seguito della cessazione del servizio sulla vecchia rete cablografica sottomarina con il Sud America.

Gli introiti del traffico hanno segnato nel 1970 un incremento del 15,7%; notevole anche l'incremento complessivo dei costi (+ 14,1%), soprattutto quelli di esercizio (essenzialmente per il maggior numero di circuiti affittati via satellite), gli oneri finanziari e gli ammortamenti; abbastanza contenuto (+ 5%) l'aumento del costo del personale — nonostante l'aggravio del nuovo contratto di lavoro in Italia — a seguito delle ricordate diminuzioni del numero dei dipendenti all'estero. L'esercizio si è chiuso con un utile di 1,1 miliardi che consente di retribuire il capitale sociale, aumentato nel corso del 1970 da 13 a 18 miliardi, nella misura del 6% come nel 1969.

Anche l'attività della *Telespazio* ha registrato nel 1970 un notevole sviluppo. I circuiti in esercizio sono passati da 127 nel 1969 a 159 nel 1970; degno di nota il fatto che la stazione del Fucino è stata impegnata in 101 collegamenti televisivi, comportanti il contemporaneo impiego di circa 300 canali. L'espansione dell'attività della *Telespazio* è stata favorita dall'entrata in servizio della terza antenna per i collegamenti con l'Oriente e dalla messa in orbita da parte della *Intelsat* di altri satelliti della serie *Intelsat III*.

Ulteriori progressi sono prevedibili per il prossimo futuro a seguito sia dell'entrata in servizio del convertitore di colore (che consentirà alla società di meglio fronteggiare la concorrenza, in campo televisivo, delle altre stazioni europee) sia della messa in orbita sull'oceano Atlantico del primo satellite della serie *Intelsat IV*, lanciato all'inizio del 1971 e assai più potente degli attuali; anche per questa nuova serie di satelliti le funzioni di telemetria e telecomando sono state affidate alla *Telespazio*.

Nel corso dell'esercizio il personale della società, che svolge anche un'importante funzione di consulenza al CNR per il progetto SIRIO, è passato da 142 a 166 dipendenti. Gli investimenti dell'esercizio sono stati di 2,8 miliardi, dei quali 1,7 miliardi per

gli impianti a terra e 1,1 miliardi quale quota di partecipazione della società al finanziamento del sistema di satelliti Intelsat.

Gli introiti hanno segnato nel 1970 un ulteriore buon incremento (+ 17%); l'aumento dei costi (+ 15%) è in gran parte da attribuire a quelli del personale sia per il rinnovo del contratto di lavoro sia per l'incremento degli organici. Dopo lo stanziamento di ammortamenti adeguati e la radiazione di cespiti fuori uso, il bilancio chiude con un utile che consente l'assegnazione di un dividendo del 5%.

Tenendo conto anche degli andamenti delle minori società operanti in settori ausiliari delle telecomunicazioni, che hanno anch'esse potuto sviluppare la propria attività e sono state in grado di remunerare il capitale nella misura del 7,50% la SEAT, del 7% la SETA, e del 4,50% la SAIAT, nonché delle aziende manifatturiere del gruppo — di cui si riferisce negli specifici capitoli — la capogruppo STET potrà prevedibilmente remunerare il proprio capitale nella misura del 7,75% come nel 1969.

Trasporti marittimi

Il mercato internazionale dei trasporti marittimi di *carichi secchi* ha continuato a registrare, nel 1970, un forte incremento della domanda di stiva, alimentato in misura non trascurabile dall'intensificarsi degli scambi su rotte di lunga percorrenza. Il rapido rialzo dei noli, che sono giunti a superare in media del 40-45% quelli del 1969 (1), riflette, da un lato, l'insufficiente adeguamento dell'offerta di trasporto, pur essendo stati immessi in esercizio circa 10 milioni di tsl di nuovo naviglio; d'altro lato, e soprattutto, il cospicuo aumento della generalità dei costi di esercizio (eccezionale quello del combustibile) nonché del prezzo delle navi. Pur essendo stato il 1970 un anno contrassegnato in campo marittimo da rilevanti tensioni di carattere inflazionistico, è risultato nell'insieme modesto il rialzo dei noli sui *servizi merci di linea*, il che si è riflesso in un netto peggioramento dei risultati economici delle compagnie che li gestiscono. In questo comparto è noto che l'armamento sta ora approntando innovazioni tecniche anche radicali del materiale nautico impiegato in vista di ridurre, in misura più o meno sensibile, la durata delle soste nei porti.

Il processo di rinnovo del naviglio di linea è in corso da vari anni sulle brevi e medie distanze con l'ormai diffuso impiego delle navi traghetto e con l'adozione di unità di altro tipo comunque idonee al trasporto di carichi « unitizzati »; è invece di più recente avvio sulle lunghe percorrenze, dove sono già numerose le iniziative su base associata di servizi con navi portacontenitori, mentre tra la fine del 1969 e l'inizio del 1971 sono entrate in esercizio le prime quattro unità portachiatte.

Nel 1970, su 3,7 milioni di tsl di naviglio per carichi generali varato, quasi il 20% era costituito da navi portacontenitori. È da rilevare che nell'anno si è avuto sul Nord Atlantico un eccesso di stiva di questo tipo rispetto ai carichi disponibili; ne è conseguito che i servizi facenti capo al Nord Europa hanno accentuato la loro politica di acquisizione di carichi interessanti l'area mediterranea, con consi-

(1) Indici medi annui *Norwegian Shipping News* per i carichi secchi: + 46% per i noleggi a tempo e + 40% per quelli a viaggio.

stenti dirottamenti di traffico marittimo, specie dall'Italia, la cui organizzazione portuale vede accrescere il proprio ritardo nel processo di adeguamento alle nuove tecniche di trasporto. Agli inizi del 1971 erano in ordinazione nel mondo navi per carichi generali per circa 10 milioni di tsl, di cui almeno un terzo costituito da navi portacontenitori.

Per le portachiatte è previsto che alle quattro unità ora in esercizio (di cui due tra USA e Mediterraneo) se ne aggiungano entro il 1972 altre 14; si ritiene che nel contempo un buon numero di ordini sarà trasmesso ai cantieri essendo diversi armatori europei e americani interessati a questo tipo di nave.

Nel trasporto marittimo di *passaggeri*, l'accelerata contrazione del movimento sulle lunghe percorrenze si è accompagnata ad un'ulteriore generale rarefazione dei servizi di linea. Eccezionale la flessione registrata sul Nord Atlantico, dove il movimento marittimo di persone si è ridotto del 26% (— 30% sui servizi facenti capo al Nord Europa e — 15% su quelli interessanti il Mediterraneo); sulle rotte per il Centro e Sud America il calo è stato superiore al 10%. Prosegue, per contro, lo sviluppo della domanda sulle distanze minori, soprattutto per crociere e per trasporto di persone con auto al seguito nelle aree di maggiore interesse turistico. Nel corso del 1970 hanno cominciato ad operare le prime navi specificamente concepite per attività di crociera, cui di norma mal si prestano, sotto il profilo economico, i transatlantici sottratti ai servizi di linea. Sono ora in costruzione altre 18 unità di questo tipo (con tonnellaggi prevalentemente compresi tra le 10 e le 20 mila tsl). Sono, infine, in cantiere oltre cinquanta traghetti misti (con stazza lorda normalmente compresa tra le 3 mila e le 6 mila t) per il trasporto combinato di persone, automobili e merci caricate su mezzi gommati.

Per quanto riguarda il gruppo *Finmare*, la consistenza e la composizione della flotta gestita a fine 1970 sono riportate nella tabella n. 22. Le variazioni rispetto all'anno precedente dipendono esclusivamente dall'entrata in esercizio dei nuovi m/t « Boccaccio » e « Carducci » da 6.450 tsl (società *Tirrenia*) e dalla conseguente radiazione delle vecchie navi « Città di Tripoli », « Città di Livorno », « Città di Tunisi » e « Belluno » (per complessive 13.443 tsl), le prime tre di età superiore ai 40 anni.

È poi diminuito il naviglio da carico noleggiato a tempo (da 101.600 a 92.800 tsl in termini di impiego annuo), in relazione soprattutto alla possibilità, riconosciuta in sede conferenziale, di un impiego più flessibile delle navi di proprietà del *Lloyd Triestino*. Una consistente aliquota del suindicato tonnello è utilizzata, come noto, dal *Lloyd* a integrazione dell'attività svolta da unità sociali nei servizi merci convenzionati, il che consente di far fronte all'allungamento delle rotte prima in transito per Suez.

Nonostante l'immissione in linea di due nuovi traghetti in sostituzione di quattro vecchie unità, l'età media della flotta del gruppo è aumentata, seppur lievemente, fra il 1969 ed il 1970 (da 14,7 a 14,9 anni).

La ripartizione per classi di età e per tipi di nave (v. tabella n. 23) mette in evidenza l'elevato grado di vetustà della flotta da carico, costituita per quasi quattro quinti

Tabella n. 22 - Consistenza al 31 dicembre 1970 della flotta impiegata dal gruppo Finmare

	Navi da passeggeri e miste		Navi da carico secco		Totale	
	n.	tsl	n.	tsl	n.	tsl
<i>Navi di proprietà sociale</i>						
ITALIA	9	248.458	8	60.118	17	308.576
LLOYD TRIESTINO	6	102.074	18	108.283	24	210.357
ADRIATICA	13	67.130	5	11.190	18	78.320
TIRRENIA	24	83.364	3	8.144	27	91.508
	52	501.026	34	187.735	86	688.761
<i>Navi prese a noleggio continuativamente</i>						
LLOYD TRIESTINO	—	—	1	3.579	1	3.579
TIRRENIA	—	—	2	4.270	2	4.270
	—	—	3	7.849	3	7.849
<i>Totale</i>	52	501.026	37	195.584	89	696.610

da tonnellaggio superiore ai 15 anni, il che è un indice dell'urgenza con cui si impone un programma di radicale rinnovamento.

Al 31 dicembre 1970, la flotta *Finmare* rappresentava il 55,5% del naviglio nazio-

Tabella n. 23 - Ripartizione per classi di età della flotta di proprietà del gruppo Finmare al 31 dicembre 1970

Classi di età	in % del tonnellaggio		
	Navi da passeggeri e miste	Navi da carico secco	Totale
fino a 5 anni	3,0	—	2,2
da 5 a 10 anni	34,3	19,7	30,3
da 10 a 15 anni	16,6	2,7	12,8
da 15 a 20 anni	40,8	26,8	37,0
da 20 a 25 anni	3,3	30,2	10,7
oltre 25 anni	2,0	20,6	7,0
<i>Totale</i>	100,0	100,0	100,0

Tabella n. 24 - Introiti lordi realizzati dalle società del gruppo Finmare negli anni 1969 e 1970
(milioni di lire)

Società	Introiti lordi		
	passaggeri	merci	Totale
ITALIA 1969	36.084	14.226	50.310
1970	32.972	12.874	45.846
<i>Variazione %</i>	— 8,6	— 9,5	— 8,9
LLOYD TRIESTINO 1969	12.518	24.614	37.132
1970	13.473	24.920	38.393
<i>Variazione %</i>	+ 7,6	+ 1,2	+ 3,4
ADRIATICA 1969	5.559	4.120	9.679
1970	5.811	4.334	10.145
<i>Variazione %</i>	+ 4,5	+ 5,2	+ 4,8
TIRRENIA 1969	8.827	3.624	12.451
1970	9.986	4.030	14.016
<i>Variazione %</i>	+ 13,1	+ 11,2	+ 12,6
Totale introiti lordi del traffico 1969	62.988	46.584	109.572
1970	62.242	46.158	108.400
<i>Variazione %</i>	— 1,2	— 0,9	— 1,1
Proventi diversi (a) 1969			2.315
1970			2.373
<i>Variazione %</i>			+ 2,5
Introiti lordi globali 1969			111.887
1970			110.773
<i>Variazione %</i>			— 1,0

(a) Compensi di noleggio, vendite a bordo, ecc.

nale da passeggeri e misto ed il 6,2% di quello da carico secco, con riferimento alle sole unità a propulsione meccanica di oltre 100 tsl.

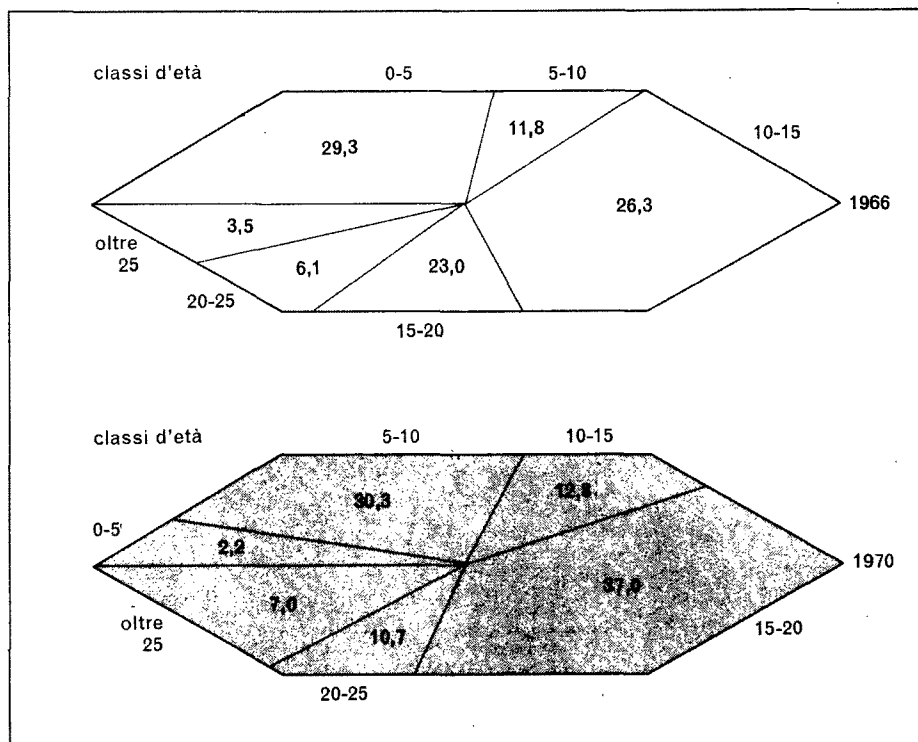
Dopo il discreto aumento degli introiti lordi del traffico registrato nel 1969 (+ 7,6%), il 1970 segna per l'insieme delle compagnie del gruppo una lieve flessione (— 1,1% rispetto all'esercizio precedente), che si è manifestata in misura percentuale pressoché uguale nei comparti passeggeri e merci ed è attribuibile allo sfavorevole andamento dell'esercizio della società *Italia*. Si vedano, al riguardo, i dati riportati nella tabella n. 24.

L'attività svolta nei diversi settori di traffico dalle quattro compagnie di navigazione del gruppo è esposta sinteticamente di seguito.

SETTORE TRASPORTI MARITTIMI

RIPARTIZIONE PER CLASSI DI ETÀ DELLA FLOTTA DI PROPRIETÀ DEL GRUPPO FINMARE NEL 1966 E NEL 1970

Composizione percentuale



Società Italia

Il forte regresso del numero di *passengeri* oceanici trasportati dalla società *Italia*, scesi da 129 mila nel 1969 a 111.4 mila nel 1970 (— 13.6%), è il riflesso dell'accentuarsi della crisi sul settore atlantico.

Nonostante sia continuato il processo di disimpegno dei servizi concorrenti, la linea del Nord Atlantico ha registrato una flessione del 20% (da 81,7 a 65,1 mila passeggeri, con una diminuzione del numero dei viaggi da 45 a 42). Anche la linea del Sud America Atlantico ha visto ridursi i passeggeri del 6.8% (da 33,9 a 31.5 mila). Un apprezzabile aumento si è invece avuto, in relazione alla cessazione del servizio della compagnia *Siosa*, sulla linea del Centro America-Sud Pacifico (+ 10%).

Il buon andamento dell'attività crocieristica svolta in acque americane (malgrado la vivace concorrenza in atto nel settore) ha contenuto, in termini di proventi lordi, le conseguenze delle minori acquisizioni nel traffico di linea.

Praticamente stazionario il volume di *merci* complessivamente acquisito sulle linee convenzionate; la mancata effettuazione di attività fuori convenzione sulla linea del Centro America-Nord Pacifico ha peraltro comportato una sensibile diminuzione degli introiti lordi.

Va, infine, posto in rilievo che nel traffico merci la società *Italia* è costretta ad operare in condizioni di particolare disagio, con mezzi commercialmente inidonei e tecnicamente superati, a fronte di un armamento concorrente che dispone di naviglio moderno ed efficiente.

Società Lloyd Triestino

In un quadro sostanzialmente stazionario del movimento complessivo di *passengeri* acquisito dalla compagnia è da rilevare la riduzione di traffico della linea per l'Australia, sempre più esposta alla concorrenza del mezzo aereo. Gli introiti lordi hanno comunque segnato un apprezzabile incremento (+ 7,6%), grazie soprattutto ad alcuni aumenti tariffari.

Nel complesso fermo, anche se con andamento diverso da linea a linea, il volume delle *merci* trasportate, con modesto miglioramento degli introiti. Trattasi di una situazione che — in assenza di adeguati interventi — è destinata a deteriorarsi gravemente non appena la concorrenza avrà immesso in servizio le nuove navi ora in costruzione. L'unico settore dove è scongiurato il rischio di una emarginazione del *Lloyd Triestino* dal mercato è finora quello dell'Australia, per il quale è in corso di costruzione una grande unità portacontenitori, che opererà nel consorzio internazionale *Australia Europe Container Service* (v. oltre).

Società Adriatica

Le acquisizioni di *passengeri* della società *Adriatica* hanno segnato una forte riduzione sui servizi internazionali di convenzione (— 13,2%), specie sulle linee Egitto-Libano e Grecia-Turchia, soprattutto a causa dell'inadeguatezza del naviglio. Si è avuto, per contro, un netto miglioramento sul collegamento per la Grecia esercito fuori convenzione con il m/t « Appia » e sui servizi locali per le Tremiti, anche in relazione all'avvio della nuova linea da Ortona. Nel complesso, in presenza di un discreto rialzo dei noli medi, gli introiti lordi sono aumentati di oltre il 4,5%. L'apprezzabile sviluppo della domanda ha permesso alla compagnia di migliorare le sue acquisizioni di *merci* (+ 6,2%); in misura inferiore sono aumentati gli introiti lordi (+ 5,2%) in relazione a un certo scadimento qualitativo dei carichi, essendo il naviglio della compagnia esposto alla pressione dei più moderni servizi concorrenti.

Società Tirrenia

Il più intenso impiego delle navi di tipo « Regione » trasformate e l'immissione in linea negli ultimi mesi del 1970 di due nuovi traghetti hanno consentito, nonostante l'acuirsi della concorrenza, un sensibile miglioramento delle acquisizioni di traffico. È innanzitutto aumentato il trasporto di *passaggeri* (passati, se si escludono le linee locali, da 1.437 a 1.532 mila: + 6,6%) e di auto al seguito (da 97.200 a 113.400: + 16,7%). Gli incrementi hanno interessato quasi tutti i servizi, risultando in diminuzione il solo collegamento Palermo-Cagliari. Un buon andamento hanno registrato anche le linee locali sarde (+ 7%). Il notevole sviluppo del numero di auto al seguito ha consentito un aumento degli introiti lordi (+ 13,1%) più elevato di quello del traffico passeggeri.

Le maggiori acquisizioni nel trasporto di *merci* (+ 7,7%) sono dovute soprattutto all'impiego dei nuovi traghetti sulla linea Genova-Porto Torres; ad eccezione della Napoli-Palermo e delle linee locali sarde, sugli altri collegamenti si sono invece registrate flessioni, a causa dell'assetto ancora transitorio dei servizi. Il generale miglioramento dei noli unitari ha fatto aumentare anche nel comparto merci gli introiti (+ 11,2%) in misura più che proporzionale rispetto ai quantitativi trasportati.

Tabella n. 25 - Personale delle società del gruppo Finmare (a)

	al 31-XII-1969	al 31-XII-1970
<i>Personale a terra</i>	2.792	2.841
<i>Personale navigante</i>		
Ufficiali	1.646	1.722
Marittimi	8.755	8.869
	10.401	10.591
Totale	13.193	13.432

(a) Compreso il personale all'estero dipendente dalle compagnie: 299 addetti alla fine del 1969 e 298 alla fine del 1970.

La tabella n. 25 riporta la consistenza e la composizione del personale impiegato dalle compagnie del gruppo a fine 1969 e a fine 1970.

Il modesto aumento del personale a terra è dovuto all'istituzione di nuovi reparti (movimentazione dei contenitori, nuove costruzioni e sistemi informativi).

Per il personale navigante, l'organico è in aderenza alle necessità della flotta in esercizio alla fine dell'anno.

Nel 1970 è proseguita la realizzazione del programma di costruzione delle 7 navi traghetto della *Tirrenia*. Definito a fine 1967, esso sta per essere ultimato: avendo i cantieri consegnato le quattro unità « Boccaccio », « Carducci », « Pascoli » e « Leopardi » fra la fine del 1970 e l'inizio del 1971, seguirà a breve termine la consegna delle rimanenti tre unità « La Valletta », « Petrarca » e « Manzoni ». Il *Lloyd Triestino* ha commesso nella seconda metà del 1970 all'*Italcantieri* una turbonave portacontainer che, come accennato in precedenza, sarà destinata al servizio integrato per l'Australia, gestito dal consorzio internazionale *Australia Europe Container Service*. Al consorzio partecipano altri armatori europei di varie nazionalità con 13 navi portacontainer di caratteristiche analoghe a quelle dell'unità del *Lloyd* (capacità di trasportare 1.500 container di tipo standard; velocità media di esercizio: 21-22 nodi). La commessa in questione costituisce, invero, uno stralcio del progetto di generale riassetto dei servizi *Finmare*, autorizzato dalle competenti autorità di Governo per consentire al *Lloyd Triestino* di entrare tempestivamente nel consorzio.

Gli investimenti dell'anno ammontano nel complesso a 8,6 miliardi, di cui 8,1 per le suindicate nuove costruzioni e 0,5 per acquisto di container e materiale di porto, per opere minori e per rinnovo attrezzature varie.

La sovvenzione di competenza del 1970, calcolata con criteri presuntivi in attesa degli accertamenti ministeriali, si valuta dell'ordine di 77 miliardi; si prevede che per il 1971 la sovvenzione supererà i 93 miliardi.

I crediti del gruppo *Finmare* verso lo Stato per sovvenzioni arretrate si sono ridotti, nell'anno, da 67 a 57 miliardi, a seguito della definitiva regolazione del conto stralcio concernente le precedenti convenzioni e, soprattutto, dell'incasso delle differenze di sovvenzione spettanti per il perfezionamento delle convenzioni aggiuntive inerenti le modifiche di assetto dei servizi intervenute fra il 1965 e il 1966. La situazione è comunque destinata a peggiorare nuovamente nel 1971 per carenze di stanziamenti nel bilancio dello Stato. Va ancora una volta ribadito che la ritardata normalizzazione della posizione creditoria, comportando per le compagnie il pagamento di cospicui interessi passivi, continua a tradursi in un sensibile appesantimento delle gestioni economiche delle aziende.

Considerando le compagnie del gruppo nel loro insieme, va rilevato che la stazionarietà biennale della sovvenzione da un lato e, dall'altro, la flessione degli introiti complessivi ed il cospicuo incremento dei costi (specie quelli del combustibile, per l'ulteriore balzo dei prezzi, e del personale, soprattutto in relazione agli scatti di contingenza) hanno portato ad un marcato deterioramento della gestione economica. In tale quadro fa spicco la perdita della società *Italia* che, come detto in precedenza, ha visto nell'anno drasticamente ridursi le acquisizioni di traffico, specie di passeggeri sul Nord Atlantico. Pure la società *Adriatica* registra una perdita, mentre il *Lloyd Triestino* e la *Tirrenia* chiudono praticamente in pareggio; queste ultime due compagnie sono, comunque, in condizioni di distribuire agli azionisti un dividendo del 5% con gli utili riportati a nuovo da precedenti esercizi. In tale situazione, si prevede che la capogruppo *Finmare* non possa remunere-

rare quest'anno il capitale, cui era stato assegnato nel precedente esercizio un dividendo del 5,50%.

Al riguardo, è il caso di ribadire che i servizi di preminente interesse nazionale hanno dovuto fronteggiare nell'ultimo decennio la profonda evoluzione registrata dal mercato mondiale dei trasporti marittimi con una struttura estremamente rigida, negativamente caratterizzata, fra l'altro, da una capacità di trasporto passeggeri largamente esuberante nei confronti di una domanda in rapido declino; tale andamento ha aggravato l'alea imprenditoriale assunta dalle compagnie con le convenzioni al punto di rendere il vigente meccanismo di revisione della sovvenzione del tutto insufficiente ad assicurare una equilibrata gestione economica, nonostante il forte aumento dei contributi statali.

Va sottolineato, invero, che al di là delle perdite registrate nel 1970 le previsioni dei risultati economici nei prossimi anni, fermo restando l'attuale assetto dei servizi, appaiono allarmanti; basti rilevare che già nel 1971, nonostante la revisione in aumento della sovvenzione applicabile per il biennio 1971-72, si prevede una nuova consistente perdita per l'insieme delle compagnie del gruppo. Tale previsione appare particolarmente grave essendo la prima volta che la sovvenzione revisionata non basta a coprire, già nel primo anno del biennio, il divario tra costi e proventi del traffico; e ciò, nonostante che l'onere per lo Stato prevedibilmente supererà i 90 miliardi di lire (tenuto conto dell'aumento dei costi revisionabili, incluso l'onere derivante dal rinnovo del contratto di lavoro scaduto nel dicembre del 1970).

La previsione del formarsi di cronici disavanzi di esercizio per le compagnie, in presenza di crescenti oneri per il Tesoro, fa quindi apparire tanto più urgente la definizione da parte del Governo di un valido riassetto dei servizi di p.i.n., problema al quale l'IRI ha dato il suo contributo con la presentazione di un proprio progetto.

*
* *

Come noto, l'attività di trasporto marittimo è svolta nel gruppo IRI anche dalla *Sidermar* (gruppo *Finsider*), che gestisce una flotta a integrazione del ciclo produttivo delle aziende siderurgiche e cementiere.

Nel 1970 la *Sidermar* ha trasportato 25,1 milioni di t di materie prime, semilavorati e prodotti finiti con un aumento di quasi un quinto rispetto all'anno precedente. Sul totale trasportato, le importazioni di materie prime (15,3 milioni di t nel 1970 contro 13,3 nel precedente esercizio) rappresentano il 60% e sono pari altresì a un quarto dei carichi secchi internazionali sbarcati in Italia nell'anno; di rilievo, inoltre, l'attività di cabotaggio tra gli stabilimenti costieri del gruppo, con 3,8 milioni di t di prodotti (3,9 milioni nel 1969), e i trasporti per conto di terzi, svolti per utilizzare temporanee esuberanze di stiva (5,6 contro 3,4 milioni di t nel 1969). Nel 1970 è stato registrato un maggior fabbisogno di naviglio anche in relazione alle maggiori soste nei porti di carico e di scarico imposte dalle agitazioni sindacali che hanno interessato sia le fonti di approvvigionamento di carbone tedesco

e americano sia gli stabilimenti dell'*Italsider*. Tale maggior fabbisogno è stato fronteggiato soprattutto con noleggi a viaggio e a tempo di durata inferiore a sei mesi. Escludendo dal comparto i suindicati noleggi a breve termine (in quanto suscettibili, per la loro natura, di oscillazioni temporanee che inficiano i confronti), la consistenza della flotta gestita dalla *Sidermar* è, comunque, aumentata da 1.101 mila a 1.146 mila tpl. Di tale flotta, che è pari a circa un quinto del tonnellaggio nazionale da carico secco, la quota di proprietà del gruppo *Finsider* è di 468 mila tpl. Nel complesso, i servizi svolti dalla *Sidermar*, misurati in base al loro costo complessivo, sono stati pari a 54,4 miliardi; l'eccezionale aumento (+ 53%) che si è registrato rispetto al costo sostenuto nel 1969 (35,5 miliardi) è dovuto, oltre che all'aumento del traffico svolto, al concorso combinato dei prolungati tempi di attesa delle navi nei porti, del connesso maggior fabbisogno di naviglio noleggiato e del rilevante aumento delle rate di noleggio.

Gli investimenti sono stati, nell'anno, dell'ordine di 1 miliardo (5,2 miliardi nel 1969). Nel corso del 1970 il personale della *Sidermar* è rimasto praticamente stazionario (633 addetti, di cui 506 imbarcati).

Trasporti aerei

Il traffico aereo mondiale si è sviluppato nel 1970 ad un saggio sensibilmente inferiore sia a quello del 1969 che a quello medio dell'ultimo decennio. Secondo i dati provvisori disponibili, i servizi regolari svolti dalle compagnie appartenenti ai 119 paesi membri dell'OACI (1) hanno segnato nel 1970 un aumento del traffico complessivo del 10% contro il 15% realizzato nel 1969 e in media nel decennio 1960-69. Nel settore passeggeri l'aumento è stato dell'11% e in quello merci del 10% (rispettivamente: + 13% e + 23% nel 1969). Va rilevato che su tale andamento ha influito in misura determinante il traffico interno degli Stati Uniti, che rappresenta da solo circa la metà del traffico mondiale OACI e che essendo stato fortemente influenzato dalla sfavorevole congiuntura americana del 1970 ha segnato un aumento di appena il 5%. Prescindendo da tale traffico, quello mondiale può quindi valutarsi abbia registrato un aumento dell'ordine del 15%, comparabile a quello degli anni precedenti, anche se fattori politici ed economici hanno negativamente inciso su determinate aree di traffico, specie di quello regolare, con particolare riguardo al trasporto merci e ai viaggi di affari.

Il risultati economici della maggioranza delle compagnie aeree, specie di quelle statunitensi, hanno risentito dell'evoluzione sopraccennata, tanto più che nel 1970 si è registrata la concomitanza di diffusi aumenti dei costi di esercizio, di crescenti oneri finanziari conseguenti all'entrata in servizio dei nuovi aerei a grande capacità e di una sempre incisiva concorrenza delle compagnie di trasporto a domanda. Esaminando i principali settori del traffico internazionale regolare, su quello più importante, il nord-atlantico, va rilevato che l'incremento del movimento passeggeri, prevalentemente turistico, è stato pari al 20%, superando quindi nettamente quello del 1969 (+ 14%) con un corrispondente buon miglioramento del coefficiente medio di occupazione posti (dal 54,4% al 55,3%), data l'espansione più contenuta dell'offerta (+ 18%). Nel settore euromediterraneo, all'opposto, l'incremento del traffico passeggeri (+ 11%) è risultato nettamente inferiore a quello del

(1) Organizzazione dell'aviazione civile internazionale, non includente la Cina popolare e altri paesi minori. I dati relativi alla URSS, entrata a far parte dell'OACI nel corso del 1970, non sono compresi in quelli esposti.

1969 (+ 19%), restando comunque sostanzialmente immutato, intorno al 53%, il coefficiente di occupazione posti.

Alla fine del 1970 la consistenza e la composizione delle flotte dell'*Alitalia* e delle società collegate (cfr. tabella n. 26) riflettono nei confronti del 1969: *a*) l'immissione in servizio nel corso dell'esercizio di due Boeing 747 a grande capacità, due DC-8/62 e un DC-9 nella flotta dell'*Alitalia* e tre DC-9 (di cui due ceduti dalla capogruppo) in quella dell'ATI; *b*) la perdita per incidente di un DC-8/62 dell'*Alitalia* e di due elicotteri della *Elivie*; *c*) la radiazione da parte della SAM degli ultimi due quadrimotori passeggeri a pistoni DC-6B.

Tabella n. 26 - Consistenza della flotta dell'Alitalia e delle società collegate a fine 1969 e 1970

Società	Tipo di aereo	Consistenza	
		a fine 1969	a fine 1970
ALITALIA	B 747 (quadrireattore)	—	2
	DC-8/43 (quadrireattore)	13	12 (a)
	DC-8/62 (quadrireattore)	8 (b)	9 (b) (c)
	DC-9/30 (bireattore)	35 (d)	34 (d)
	Caravelle (bireattore)	18	18
ATI	DC-9/30 (bireattore)	4	7
	F-27 (biturboelica)	13	13
SAM	Caravelle (bireattore)	2	2
	DC-6B (quadrimotore a pistone)	4 (e)	2 (f)
ELIVIE	Sikorsky S-61N (elicottero)	2	1 (c)
	AB 204-B (elicottero)	3	2 (c)
	AB 206-A (elicottero)	2	2

(a) 1 unità è stata ceduta alla *Zambia Airways*.

(b) Di cui 2 adibiti al solo trasporto merci.

(c) 1 unità perduta nel corso dell'anno.

(d) Di cui 3 adibiti al solo trasporto merci.

(e) Di cui 2 adibiti al solo trasporto merci.

(f) Adibiti al solo trasporto merci; non si tiene conto delle 2 unità DC-6B per il trasporto passeggeri e tuttora in carico, il cui impiego operativo è cessato il 31 marzo 1970.

Esaminando i dati sull'utilizzazione media giornaliera degli aerei del gruppo *Alitalia* (v. tabella 27), si rileva che la flessione delle ore giornaliere volate dai DC-8 è dovuta in prevalenza alla riorganizzazione conseguente all'entrata in servizio dei due Boeing 747 a grande capacità.

L'ampliamento della flotta dell'*Alitalia* e delle consociate ha consentito un'ulteriore espansione dei servizi offerti. In particolare, nel settore nord-atlantico (Stati Uniti

Tabella n. 27 - Utilizzazione media giornaliera delle flotte dell'Alitalia e delle collegate nel 1969 e nel 1970

Società	Tipo di aereo	Ore volate (media giornaliera)		
		1969	1970	Variazioni %
ALITALIA	B 747	—	10 37'	—
	DC-8/43	10 52'	10 25'	— 4,1
	DC-8/62	12 01'	11 02'	— 8,2
	DC-9/30	6 07'	6 47'	+ 10,9
	Caravelle (a)	6 55'	6 09'	— 11,1
	DC-8/62F	9 43'	10 18'	+ 6,0
	DC-9F	2 56'	4 16'	+ 45,5
SAM	Caravelle (b)	6 27'	6 06'	— 5,4
	DC-6B	4 22'	6 34'	+ 50,4
ATI	DC-9	5 26'	6 31'	+ 19,9
	F-27	9 10'	8 00'	— 12,7

(a) Escluse le unità in noleggio alla SAM.

(b) Incluse le unità prese a noleggio dall'Alitalia: 2 nel 1969 e 3 nel 1970.

e Canada) si sono avuti un aumento della capacità su Nuova York con l'introduzione dei B 747 su 11 frequenze settimanali e un incremento dei voli per Boston, Chicago e Montreal (7 frequenze settimanali in più), mentre sulla rete sudamericana è stato aggiunto un collegamento settimanale con l'Argentina. Anche i servizi per l'Estremo Oriente sono stati sviluppati con l'aumento di una frequenza settimanale e l'apertura della rotta polare per Tokio. Sui collegamenti con l'Australia, infine,

Tabella n. 28 - Attività svolta dall'Alitalia e dall'ATI nel 1969 e nel 1970 (a)

	1969	1970	Variazioni %
posti · km offerti (milioni)	13.343	15.674	+ 17,5
passaggeri · km trasportati (milioni)	7.086	8.329	+ 17,5
coefficiente di occupazione posti (%) (b)	53,1	53,1	
t · km offerte (milioni)	1.687	1.985	+ 17,7
t · km trasportate (milioni)	907	1.044	+ 15,1
coefficiente di utilizzazione globale (%) (c)	53,7	52,6	

(a) Esclusi noleggi e voli postali.

(b) Rapporto tra passeggeri · km trasportati e posti · km offerti.

(c) Rapporto tra t · km trasportate e t · km offerte.

è stata introdotta una quarta frequenza settimanale con l'apertura dello scalo di Melbourne.

Sulla rete euromediterranea sono stati avviati i nuovi servizi Roma-Nicosia (Cipro); Napoli-Pisa-Londra; Napoli-Parigi; Napoli-Venezia-Francoforte; Roma-Ragusa (Jugoslavia) e Milano-Venezia-Ragusa. È stato inoltre esteso a Dublino il collegamento con Manchester.

È altresì proseguito nel 1970 il miglioramento della rete nazionale, con il trasferimento di numerosi collegamenti dall'*Alitalia* all'ATI. Incrementi di capacità e di frequenze si sono avuti su Piemonte, Liguria, Veneto, Toscana, Campania, Calabria, Puglia, Sicilia, Sardegna e sulla Roma-Milano. Sono stati anche avviati servizi passeggeri notturni fra le principali città italiane, con notevoli agevolazioni tariffarie.

Infine i servizi merci hanno registrato l'introduzione di una frequenza settimanale per il Giappone via Asia meridionale, l'apertura del nuovo scalo di Birmingham in Gran Bretagna e una intensificazione dell'attività in Europa, anche in collaborazione con altre compagnie.

Tabella n. 29 - Ripartizione e sviluppo del traffico Alitalia e ATI per gruppi di linee (a)

Voci di traffico	Gruppi di linee							
	nazionali		europee		intercontinentali		totale	
<i>Indice di composizione % nel 1970</i>								
passaggeri · km trasportati	16,5		21,8		61,7		100,0	
t · km trasportate	12,9		19,1		68,0		100,0	
<i>Variazioni % 1969-1970</i>								
posti · km offerti	+ 22,0		+ 18,8		+ 16,4		+ 17,5	
passaggeri · km trasportati	+ 21,1		+ 17,5		+ 16,6		+ 17,5	
t · km offerte	+ 24,9		+ 21,4		+ 15,4		+ 17,7	
t · km trasportate	+ 21,6		+ 19,9		+ 12,7		+ 15,1	
<i>Coefficienti percentuali</i>								
	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970
occupazione posti	53,7	58,3	56,6	56,0	50,8	51,0	53,1	53,1
utilizzazione globale	55,2	53,8	52,2	51,6	54,0	52,7	53,7	52,6

(a) Esclusi noleggi e voli postali.

Nelle tabelle n. 29 e n. 30 sono esposti i dati salienti dell'attività svolta dall'*Alitalia* e dall'ATI nel 1970.

In complesso, l'aumento del traffico acquisito, pari globalmente al 15,1%, ha raggiunto nel settore passeggeri il 17,5%, corrispondendo pienamente allo sviluppo dell'offerta; è risultato invece inferiore alla maggiore offerta l'espansione del traf-

fico merci, tanto che nel complesso si è avuta una flessione del coefficiente di utilizzazione globale della flotta dal 53,7% al 52,6%.

L'esame dell'andamento per gruppi di linee (v. tabella n. 29) mostra, per quelle intercontinentali — pari ad oltre due terzi del totale — un incremento globale del 12,7%, sensibilmente inferiore a quello registrato nel 1969 (+ 23,1%). In particolare sui collegamenti con gli Stati Uniti (v. tabella n. 30) — notoriamente i più importanti — si è avuta da un lato un'espansione del 18,2% del traffico passeggeri, che ha consentito di assorbire l'aumento dell'offerta (+ 15,9%) con un miglioramento del coefficiente di occupazione posti; ciò mentre il 1970 non ha potuto ancora beneficiare della conclusione del nuovo più favorevole accordo di traffico

Tabella n. 30 - Traffico passeggeri Europa-Stati Uniti nel 1969 e nel 1970 (a)

	Alitalia	Altri vettori IATA
Posti offerti (<i>migliaia</i>)		
1969	520	9.839
1970	603	11.388
Variazioni %	+ 16,0	+ 15,7
Passeggeri trasportati (<i>migliaia</i>) (b)		
1969	292	5.315
1970	345	6.309
Variazioni %	+ 18,2	+ 18,7
Coefficiente di utilizzazione posti (%) (b)		
1969	56,2	54,0
1970	57,2	55,4

(a) Fonte: IATA (Associazione internazionale dei trasporti aerei). È incluso il trasporto a domanda.

(b) A differenza degli anni scorsi, sono esclusi i passeggeri sbarcati in Canada da servizi terminanti negli Stati Uniti; ciò si riflette anche sul coefficiente di utilizzazione posti e vale a spiegare le differenze rilevabili, rispetto alla relazione dello scorso anno, nei dati del 1969.

tra l'Italia e gli Stati Uniti. D'altro lato, il traffico merci — che concorre per circa la metà al traffico merci totale dell'*Alitalia* — ha registrato invece una sensibile flessione (— 7%) rispetto al 1969, anno peraltro notevolmente influenzato dal prolungato sciopero dei portuali statunitensi, che indirizzò verso il trasporto aereo un cospicuo volume di merci. Sulle altre rotte intercontinentali, infine, si sono avute flessioni di traffico, specie di quello merci, nelle aree coinvolte in crisi politiche (Medio Oriente, Libia), mentre risulta migliore l'andamento dei servizi con l'Australia e l'Estremo Oriente e con il Sud America.

Anche le linee europee hanno registrato nel 1970 uno sviluppo del traffico (+ 19,9%) assai meno intenso di quello del 1969 (+ 33,5%). In questo settore di traffico hanno giocato in particolare le ripercussioni sul flusso turistico proveniente dall'Europa centro settentrionale del protrarsi delle agitazioni sindacali in Italia. I servizi nazionali, infine, hanno registrato un aumento di traffico superiore a quello del 1969 (+ 21,6%), ma inferiore a quello contemporaneo dell'offerta (+ 24,9%), soprattutto per le difficoltà della situazione economica nazionale.

Tabella n. 31 - Personale impiegato dall'Alitalia e dalle società collegate a fine 1969 e 1970 (a)

	1969	1970	Variazioni %
<i>Alitalia</i>			
Impiegati	7.117	7.817	+ 9,8
Personale navigante	2.107	2.690	+ 27,7
Operai	3.207	3.611	+ 12,6
Totale	12.431	14.118	+ 13,6
<i>Società collegate</i>	1.457	1.728	+ 18,6
Totale generale	13.888	15.846	+ 14,1

(a) Compreso il personale all'estero: 3.160 addetti a fine 1969 e 3.352 addetti a fine 1970.

I proventi globali dell'*Alitalia* e delle collegate sono ammontati a 269,3 miliardi, contro 237,9 miliardi nel 1969. L'aumento del 13,2% risulta nettamente inferiore a quello del 1969 (20,3%); a ciò si è aggiunta la generale lievitazione dei costi, in particolare di quelli attinenti alla navigazione — anche in rapporto alla crescente inefficienza delle attrezzature aeroportuali nazionali — e, soprattutto, di quelli per il personale. L'incremento nell'anno di tale voce di costo è stato invero del 31%, per effetto, oltre che dell'ampliamento dell'organico e del normale processo di promozione del personale, della piena incidenza sul 1970 del rinnovo (avvenuto nella seconda metà del 1969) dei contratti di lavoro, specie per il personale navigante, cui si sono aggiunti gli ingenti oneri derivanti dal nuovo inquadramento aziendale del luglio scorso e, infine, lo scatto di otto punti di contingenza. Va anche tenuto conto, in questa sede, delle negative conseguenze delle agitazioni del personale, specie navigante, nonché delle difficoltà operative connesse alle controversie sindacali presso enti e società strettamente collegati con l'attività della compagnia, in particolare per quanto riguarda i servizi di aeroporto e la revisione degli aerei. In conseguenza di tale andamento dei costi e dei proventi, la compagnia ha chiuso il bilancio in perdita, stanziando ad ammortamenti un importo inferiore a quello del 1969. È il caso di ricordare che la società aveva distribuito ininterrottamente un dividendo dal 1962.

Nella tabella n. 31 è indicata la consistenza numerica del personale del gruppo *Alitalia* e le variazioni percentuali intervenute rispetto al 1969. Essendo stato l'aumento del personale inferiore a quello del traffico svolto (in termini di tonnellate chilometro globali trasportate), si è conseguito nell'anno un aumento di tale indice di produttività.

Passando alle società controllate, l'*Aero Trasporti Italiani-ATI* ha proseguito nel 1970 l'ampliamento della propria rete e l'intensificazione dei servizi, con il più che raddoppio dell'offerta totale, reso possibile, tra l'altro, dal maggior impiego di DC-9 a reazione, di proprietà o noleggiati dalla capogruppo. I favorevoli risultati conseguiti hanno consentito alla società di chiudere, per la prima volta, il bilancio in pareggio.

Anche la SAM ha segnato sensibili sviluppi della propria attività nel campo dei voli a domanda, impiegando per i servizi passeggeri ormai solo aerei a reazione

di tipo Caravelle, in maggioranza noleggiati dall'*Alitalia*. L'attività complessiva della società è peraltro diminuita per la forte riduzione dei voli per conto della capogruppo, onde il risultato economico dell'esercizio è stato negativo.

Per quanto riguarda le partecipazioni dell'*Alitalia* nel campo alberghiero e turistico, l'*Aerhotel* ha quasi terminato i preparativi per l'apertura di un esercizio a Milano, studiando nel contempo nuove possibili iniziative. L'*European Hotel Corporation*, cui partecipano anche banche e compagnie aeree europee, ha proseguito nello sviluppo di una catena alberghiera i cui esercizi sorgeranno a Londra, Parigi, Monaco, Francoforte e Zurigo. Anche per Roma sono in corso studi e trattative. La *Valtur*, infine, che opera nel ramo dei villaggi turistici, ha in preparazione diversi nuovi centri in Italia e all'estero, che si aggiungeranno a quelli già in esercizio a Isola Capo Rizzuto (Calabria) e a Marina di Ostuni (Puglie).

Gli investimenti nel settore dei trasporti aerei nel 1970 ammontano a 59,4 miliardi, di cui 41,7 per la flotta, 7,5 per gli impianti a terra e 10,2 per le attrezzature e i materiali tecnici.

Autostrade e altre infrastrutture

Nel corso del 1970 la società *Autostrade* ha realizzato una considerevole mole di lavoro sulle autostrade in corso di costruzione. In particolare è stata completata la Bologna-Padova, mentre la realizzazione della Mestre-Vittorio Veneto e dei residui tronchi della Bologna-Canosa procedono in anticipo sui tempi previsti.

Tale sviluppo dei lavori ha comportato investimenti nettamente superiori a quelli del 1969, mentre il mercato finanziario presentava le note difficoltà di reperimento di capitali a condizioni per di più notevolmente onerose. Verso la fine del 1970 la concessionaria decideva di far ricorso a un prestito obbligazionario a medio termine sul mercato dell'eurodollaro. La situazione appare oggi in via di miglioramento, ma sarebbe prematuro formulare previsioni sull'effettivo evolversi del costo del denaro a media e lunga scadenza, la cui incidenza sulla gestione autostradale è, come noto, di gran lunga preponderante.

Per altro verso l'esercizio autostradale è destinato ad essere influenzato, per quanto riguarda lo sviluppo del traffico passeggeri, dai provvedimenti economici dell'estate-autunno del 1970: ci si riferisce, in particolare, all'aumento del prezzo della benzina e delle tariffe di pedaggio autostradali, che hanno determinato, già negli ultimi mesi del 1970, un rallentamento del tasso di espansione del traffico.

A tutto ciò si è aggiunto, infine, l'indirizzo espresso in più occasioni dalle autorità di governo, e confermato nel marzo del 1971 dal Parlamento, per quanto riguarda la diluizione, nel tempo, degli investimenti nel settore autostradale. Tale indirizzo ha comportato per la società *Autostrade* un differimento delle date di avvio dei lavori sulla rete ancora da appaltare, ad eccezione delle opere che rappresentano un ampliamento ed un completamento delle arterie autostradali esistenti.

A fine 1970 la rete autostradale nazionale in esercizio, a seguito dell'apertura al traffico, nel corso dell'anno, di 405 km di nuovi tronchi, era salita a 3.907 km (tabella n. 32). L'incremento suddetto della rete italiana rappresenta un 25% circa delle nuove autostrade che nello stesso anno sono state aperte al traffico in tutta Europa. Ciò ha consentito all'Italia di consolidarsi al secondo posto per l'estensione assoluta della rete autostradale in Europa occidentale, a poca distanza dalla Repubblica Federale Tedesca; anche in rapporto alla superficie l'Italia risulta poi largamente al di sopra della media della CEE (v. tabella n. 33).

Tabella n. 32 - Situazione della rete autostradale italiana al 31 dicembre 1970

	In esercizio		In costruzione		In programma		Totali	
	km	%	km	%	km	%	km	%
Realizzazioni dirette dello Stato	496,9	12,7	171,4	14,0	82,2	5,4	750,5	11,3
Concessionaria Autostrade	1.916,7	49,1	379,8	31,0	620,1	40,6	2.916,6	43,8
Altre concessionarie (a)	1.493,3	38,2	675,4	55,0	823,5	54,0	2.992,2	44,9
Totale	3.906,9	100,0	1.226,6	100,0	1.525,8	100,0	6.659,3	100,0

(a) In tale gruppo di autostrade è inclusa la tangenziale est-ovest di Napoli (km 19,5 in costruzione) in concessione alla società *Infrasud* del gruppo IRI.

Sempre nel 1970 sono stati dati in concessione 483,5 km di nuovi tronchi, il che dovrebbe portare, entro il decennio in corso, la dotazione di autostrade del nostro Paese a poco meno di 6.700 km.

La situazione a fine 1970 della rete autostradale in concessione al gruppo IRI è esposta in dettaglio nella tabella n. 34.

Con il completamento e l'apertura al traffico della Bologna-Padova la rete in esercizio si è accresciuta di 37,2 km passando a 1.916,7 km; nel corso dell'anno sono stati d'altra parte realizzati gli allacciamenti alla viabilità interconnessa di Savona-Vado e Genova-Aeroporto sulla Genova-Savona e di Genova-Est sulla Genova-

Tabella n. 33 - Rete autostradale dei principali paesi europei in esercizio alla fine del 1970

Paesi	Lunghezza in km	km di autostrade per 10.000 kmq di superficie
Germania R.F.	4.453	180
Italia	3.907	130
Francia	1.538	28
Olanda	979	288
Belgio	482	155
Lussemburgo	8	31
Totale CEE	11.367	98
Regno Unito	1.232	50
Austria	489	58
Svezia	403	9
Svizzera	377	92
Danimarca	199	45
Spagna	180	4
Norvegia	81	3
Portogallo	66	7

**Tabella n. 34 - Situazione della rete autostradale in concessione alla società Autostrade
al 31 dicembre 1970**

TRONCHI APERTI AL TRAFFICO

Autostrade	Tronchi	km
Milano-Napoli	intera autostrada	755,0
Firenze-Mare		81,7
Milano-Brescia		93,5
Genova-Serravalle		50,0
Genova-Savona		45,5
Genova-Sestri Levante		48,7
Milano-Laghi		79,8
Como-Chiasso	Como-allacciamento a via Bellinzona (solo direzione Como-Milano)	5,8
Bologna-Padova	intera autostrada	127,3
Roma-Civitavecchia		65,4
Napoli-Bari		246,4
Bologna-Canosa	Bologna (allacciamento A1)-Ancona sud	236,0
	Pescara nord-Città S. Angelo-Vasto	81,6
	<i>Totale in esercizio</i>	1.916,7

TRONCHI IN CORSO DI COSTRUZIONE

Autostrade	Tronchi	avanz. lavori	previste date apert. traffico	km
Como-Chiasso	Como (allacciamento a via Bellinzona)-Chiasso	pressoché ultimati	giugno 1971	2,7
Venezia Mestre-Vittorio Veneto	intera autostrada	28%	novembre 1972	59,1
Bologna-Canosa	raccordo di Ravenna	19%	novembre 1972	27,4
	Ancona-Porto d'Ascoli	28%	novembre 1972	80,3
	Porto d'Ascoli-Pescara	21%	novembre 1972	53,6
	Vasto-Foggia	28%	aprile 1972	108,8
	Foggia-Canosa	32%	aprile 1972	47,9
	<i>Totale in corso di costruzione</i>			379,8

TRONCHI DA APPALTARE

Autostrade	Tronchi	km
NUOVE AUTOSTRADE		
Genova Voltri-Gravellona T.	Voltri-Alessandria-Stroppiana-Invorio-Gravellona T. (con diramazione per l'autostrada A7 Milano-Serravalle, Santhià e Sesto Calende)	265,0
Udine-Tarvisio	Udine-Carnia-Tarvisio	90,0
Caserta-Nola-Salerno	(con diramazione per Pagani)	61,6(a)
Bari-Taranto-Sibari	Bari-Taranto-Metaponto-Sibari	203,5
	<i>Totale nuove autostrade da appaltare</i>	620,1
AMPLIAMENTI		
Genova-Savona	raddoppio (2ª carreggiata) del tronco Moltedo-Albisola	27,0
Milano-Brescia	ampliamento (3ª corsia) del tronco Milano-Bergamo	48,5
Roma-Napoli	raddoppio (2ª carreggiata) dei raccordi terminali di Capodichino e di Barra	10,0
	<i>Totale ampliamenti da appaltare</i>	85,5

(a) Di cui 54,9 km appaltati nel marzo del 1971.

Sestri Levante, portando praticamente a termine l'insieme dei lavori appaltati nel 1965. In tal modo la rete gestita dalla società *Autostrade* rappresentava a fine 1970 il 49,1% dell'intera rete nazionale in esercizio e il 65,7% di quella complessiva in concessione al gruppo.

Essendo state rinviate, per le ragioni dette sopra, le gare relative ai tronchi ancora da appaltare, pari a 620 km (1), l'attività della società *Autostrade* si è concentrata sui tronchi in corso di costruzione (pari a 379,8 km).

Praticamente ultimato il tratto Como-Chiasso, la cui apertura al traffico è legata alle realizzazioni dei relativi impianti di frontiera; sono proseguiti a ritmo accelerato i lavori sulla Mestre-Vittorio Veneto e sui tronchi Ancona-Pescara e Vasto-Canosa della Bologna-Canosa. Ciò consentirà, come si è accennato, di anticipare in misura talora sensibile i tempi di apertura al traffico inizialmente previsti: per la Mestre-Vittorio Veneto e l'Ancona-Pescara il prevedibile anticipo dovrebbe essere di circa un anno (da fine 1973 a fine 1972), per la Vasto-Canosa dell'ordine di 6 mesi (dalla fine del 1972 alla primavera dello stesso anno).

Nel 1970, per quanto riguarda la costruzione degli impianti, sono stati affidati lavori relativi alle pavimentazioni e alle opere complementari ed accessorie dei tratti autostradali appaltati nel 1969. Si è provveduto inoltre ad assegnare — nell'ambito della gestione dei tronchi in esercizio — tutti i lavori volti a sopperire al logorio fisico degli impianti costruiti ed a consentirne maggiori prestazioni.

L'attività di costruzione svolta nel 1970, limitatamente ai lavori a base d'asta, può essere sintetizzata nel raddoppio, rispetto all'anno precedente, del numero di giornate lavorative svolte dalle aziende appaltatrici di lavori principali, passate da 0,7 a 1,5 milioni.

Il settore progettazione, in cui sono impegnate congiuntamente la SPEA e l'*Autostrade*, ha affrontato a sua volta una notevole mole di lavoro per l'esecuzione dei progetti relativi ai tronchi di nuova costruzione da appaltare ed agli ampliamenti deliberati per alcuni tronchi in esercizio, per la stesura delle varianti sui tratti in costruzione ed infine per la compilazione dei progetti di lavori straordinari per i tronchi già in esercizio; a quest'ultimo riguardo sono stati compilati numerosi progetti di riparazione, di rinnovo ed ampliamento degli impianti e si è dato corso all'elaborazione di progetti riguardanti i tronchi i cui « livelli di servizio » tendono a scadere.

Alla fine del 1970 il personale occupato presso la società *Autostrade* era di 2.913 dipendenti, con un incremento complessivo rispetto al 1969 di 204 unità, pari al 7,5%. Di particolare rilievo l'attività sindacale che tra l'altro ha visto, sul finire dell'anno, l'inizio delle trattative per il rinnovo del contratto collettivo (2).

Gli investimenti del 1970 sono ammontati a circa 110 miliardi di lire con una differenza in aumento, rispetto al 1969, di circa 31 miliardi in cui si riflette il sostenuto ritmo del lavoro svolto sui tronchi in via di esecuzione, grazie anche alle favorevoli condizioni atmosferiche dell'anno trascorso.

(1) Fanno eccezione i 61,6 km della Caserta-Salerno, i cui lavori, per 54,9 km, sono stati appaltati nel marzo del corrente esercizio. Essi costituiscono, infatti, così come l'insieme dei programmi di ampliamento per 85,5 km, elementi di completamento e perfezionamento del sistema autostradale esistente.

(2) Le trattative si sono concluse nell'aprile del corrente anno con un contratto che comporta un maggiore onere complessivo per la società di circa il 27% sul 1970.

È proseguita a ritmo intenso nel 1970 l'espansione del traffico, che ha raggiunto gli 11 miliardi di veicoli-km (1), con un incremento di 1,5 miliardi, pari al 16%, sul 1969.

Pressappoco corrispondente è risultato l'aumento della rete mediamente in esercizio (+ 16,6%); di conseguenza ogni km della rete aperta al traffico è stato percorso 15.839 volte al giorno contro le 15.927 volte del 1969; la leggera diminuzione risulta influenzata, in particolare, dall'apertura al traffico, a fine 1969, di oltre 200 km di tronchi a basso utilizzo iniziale.

Ponendo a confronto i dati relativi ai tronchi comparabili in termini di apertura al traffico (2), l'aumento dei veicoli-km è stato del 10,1% contro il 7,4% dell'anno precedente: va peraltro sottolineato, in relazione ai già citati provvedimenti congiunturali, un certo rallentamento negli ultimi mesi dell'anno.

L'incremento, come negli anni precedenti, ha interessato in misura più sensibile il traffico merci (+ 11,6%, contro + 9,6% per i passeggeri), che ha portato la sua incidenza al 23,6% del totale, ed è risultato abbastanza uniforme nei vari tronchi in esercizio. Fanno eccezione il tratto Canosa-Bari (+ 43,9%) e, anche se in misura molto meno pronunciata, la Roma-Napoli (+ 13,5%), ciò riflette indubbiamente l'avvenuto completamento nel 1969 della Napoli-Bari. Analogo fenomeno moltiplicatore — che interessa ancora i collegamenti con le regioni meridionali — sarà prevedibilmente da registrare con il progressivo completamento dell'autostrada adriatica.

Sull'Autostrada del Sole il traffico complessivo è stato pari a 5,4 miliardi di veicoli-km (+ 9,7% rispetto al 1969), rappresentando così circa la metà del movimento totale registrato sui tronchi gestiti dal gruppo.

L'intensità del traffico riscontrata nel 1970 sulle singole autostrade o tronchi autostradali (v. tabella n. 36) conferma che i valori più alti si registrano sempre sulle autostrade ex ANAS di costruzione più remota, tra le quali si inserisce al quarto posto l'autostrada Milano-Napoli, i cui tratti più utilizzati sono i tronchi Milano-Bologna e Bologna-Firenze.

I proventi da pedaggi nel 1970 sono assommati a 89,1 miliardi, superando del 16,2% quelli del precedente esercizio. L'incremento è stato determinato sia dallo sviluppo del traffico, sia dalla maggiore estensione della rete mediamente in esercizio rispetto al 1969.

Includendo i canoni, pari a circa 3,6 miliardi, derivanti dalle concessioni delle aree di servizio, gli introiti complessivi della società *Autostrade* ammontano nel 1970 a 92,7 miliardi.

L'ammontare dei costi di costruzione e di gestione sostenuti nell'anno, al netto degli introiti di esercizio, è stato pari a 81,2 miliardi. Tale valore è stato portato in aumento della voce dell'attivo patrimoniale « costo di costruzione delle autostrade », che ha raggiunto a fine 1970 l'importo complessivo di 834,1 miliardi. Tenuto conto del valore capitale del contributo dello Stato, in bilancio a fine 1970 per 247,6 miliardi, l'investimento netto in immobilizzi di concessione risulta alla stessa data pari a 586,5 miliardi.

(1) Numero di chilometri complessivamente percorsi dai veicoli entrati nell'autostrada o tronco funzionale.

(2) L'insieme di tali tronchi copre in totale il 65% della rete aperta al traffico al 31 dicembre 1970 e su di essi si è registrato l'81% dei chilometri complessivamente percorsi dagli utenti.

Tabella n. 35 - Traffico sui tronchi in esercizio della rete autostradale in concessione alla società Autostrade nel 1970

Autostrade e tronchi	Passeggeri		Merci		Totale	
	Milioni veicoli-km	Variazioni % sul 1969	Milioni veicoli-km	Variazioni % sul 1969	Milioni veicoli-km	Variazioni % sul 1969
	(a)		(a)		(a)	
Milano-Bologna	1.258,2	+ 6,1	463,4	+ 10,8	1.721,6	+ 7,4
Bologna-Firenze	476,3	+ 8,4	239,9	+ 11,2	716,1	+ 9,3
Firenze-Roma	1.219,0	+ 9,2	494,7	+ 10,2	1.713,7	+ 9,5
Roma-Napoli	1.013,3	+ 12,5	273,4	+ 17,6	1.286,8	+ 13,5
Totale autostrada Milano-Napoli (A)	3.966,8	+ 8,9	1.471,4	+ 11,9	5.438,2	+ 9,7
Firenze-Mare	463,8	+ 8,5	101,4	+ 11,8	565,2	+ 9,1
Savona-Genova	241,1	+ 10,3	49,6	+ 7,2	290,6	+ 9,7
Genova-Serravalle	390,0	+ 9,0	150,1	+ 6,1	540,2	+ 8,2
Milano-Brescia	825,4	+ 9,7	287,2	+ 12,7	1.112,6	+ 10,5
Milano-Laghi	651,0	+ 10,0	104,6	+ 13,5	755,6	+ 10,5
Roma-Civitavecchia	87,2	+ 12,4	11,9	+ 2,5	99,1	+ 11,1
Canosa-Bari	97,7	+ 45,8	17,1	+ 33,7	114,8	+ 43,9
Totale tronchi aperti al traffico da più di un anno (B)	2.756,2	+ 10,6	721,9	+ 11,1	3.478,1	+ 10,7
Totale (A) + (B)	6.723,0	+ 9,6	2.193,3	+ 11,6	8.916,3	+ 10,1
<i>Altri tronchi i cui dati di traffico non sono comparabili con quelli del 1969</i>	1.661,3		391,0		2.052,3	
Totale generale	8.384,3		2.584,3		10.968,6	

(a) Calcolate con riferimento ai dati relativi ai tratti comparabili in termini di periodo di apertura al traffico.

Tabella n. 36 - Volumi di traffico registrati nel 1970 sulla rete autostradale in concessione alla società Autostrade
(numero veicoli medi teorici giornalieri) (a)

Autostrade e tronchi	Traffico passeggeri	Traffico merci	Traffico totale
Milano-Brescia	24.187	8.415	32.602
Genova-Serravalle	21.370	8.227	29.597
Milano-Laghi	22.350	3.590	25.940
Milano-Napoli	14.395	5.339	19.734
Firenze-Mare	15.553	3.399	18.952
Savona-Genova	14.515	2.985	17.500
Genova-Sestri Levante	13.935	2.341	16.276
Bologna-Ancona	9.297	2.375	11.672
Bologna-Padova	6.030	1.642	7.672
Napoli-Canosa	4.131	754	4.885
Pescara-Lanciano	3.723	1.059	4.782
Canosa-Bari	3.612	632	4.244
Roma-Civitavecchia	3.653	500	4.153
Lanciano-Vasto	2.536	699	3.235

(a) Rapporto tra i km complessivamente percorsi su ciascuna autostrada (numero di veicoli-km) e la sua lunghezza.

Le prospettive della società, come detto nella prima parte di questa relazione, presentano oggi non poche incertezze in ordine soprattutto ai rilevanti aumenti dei costi a tutt'oggi intervenuti per le opere ancora da realizzare. Invero alla marcata dinamica dei costi della manodopera, dei materiali, dei macchinari e dei terreni lungo i tracciati autostradali si sono aggiunti i maggiori investimenti accertati in sede di progettazione esecutiva delle opere incluse nel piano aggiuntivo del 1968 e comportati dai necessari ampliamenti e ammodernamenti delle autostrade già in esercizio. Il costo complessivo del programma ancora da realizzare risulta così aumentato di circa 230 miliardi, pari a poco meno del 25% rispetto alle previsioni iniziali.

Mentre il recupero di tali maggiori costi appare difficile date le previsioni sull'andamento degli introiti, non è da escludere un ulteriore incremento, non solo dei costi di costruzione, ma anche del costo dei finanziamenti, il cui peso è determinante per il risultato economico della gestione in concessione. Invero nel quadro dell'imminente riforma tributaria verrebbe abolito il vigente regime fiscale di cui beneficiano le obbligazioni emesse dalle società concessionarie di autostrade, il che farebbe salire dal 7,9% al 9,7% il costo medio del finanziamento del piano autostradale IRI, con un onere aggiuntivo dell'ordine di 300 miliardi di lire (valore riferito all'anno di completamento di tutte le costruzioni in programma e quindi di inizio dell'esercizio della complessiva rete in concessione al gruppo).

Italstat — La società *Italstat*, nell'aspettativa del concretarsi di nuovi rilevanti impegni per il gruppo nel settore delle infrastrutture, ha acquisito alla fine del 1970 una partecipazione di maggioranza nelle società *Italedil* e *Condotte d'Acqua*, quest'ultima tra le maggiori aziende operanti nel campo dell'edilizia civile e industriale. All'*Italstat* è stato inoltre trasferito il controllo della società *Italstrade* già facente capo direttamente all'Istituto.

Nel contempo l'*Italstat* ha ulteriormente sviluppato le proprie capacità di studio e di ricerca al fine di poter affrontare ad un tempo la dimensione tecnico-progettuale e quella economica e territoriale dei nuovi progetti. Ciò costituisce la necessaria premessa non solo dell'allargamento dei possibili campi d'intervento in campo urbanistico ma anche della acquisizione di un ruolo più strettamente operativo in iniziative anche di notevole impegno.

Nel corso dell'anno la società ha ulteriormente sviluppato sia l'azione di coordinamento e di direzione nei confronti delle società *Infrasud*, *Bargagli-Ferriere* (direttamente controllate dall'*Italstat*) e *Monte Bianco* sia la consulenza alla società *Autostrade* nel campo delle tecniche costruttive e di manutenzione delle autostrade nonché degli effetti economico-territoriali della realizzazione del programma. Infine è proseguito il piano di studi relativi ad iniziative che potranno essere sviluppate dalle società controllate.

Nel campo delle infrastrutture metropolitane di trasporto è stato completato lo studio di fattibilità dell'asse attrezzato di Catania mentre è stato avviato — nel quadro degli indirizzi di assetto territoriale del Lazio — lo studio per la tangenziale est di collegamento tra la Firenze-Roma e la Roma-Napoli. Tramite la controllata *Intermetro*, operante nel campo delle ferrovie metropolitane, è in corso uno studio sui flussi di traffico nell'asse metropolitano torinese. È stata anche pressoché ultimata, per conto della società *Bonifica* (al cui capitale partecipa per il 50% la *Condotte d'Acqua* recentemente acquisita dall'IRI), la progettazione del sistema viario

collegato al nuovo porto industriale di Cagliari e all'annesso centro di smistamento per contenitori.

Nel campo degli insediamenti urbanistici l'*Italstat* ha ultimato, assieme alla società *Bonifica*, lo studio preliminare per la SICIR, riguardante una nuova città satellite in Campania, mentre ha avviato una collaborazione col Comune di Catania per l'analisi dei dati socioeconomici da utilizzare nella progettazione di un nuovo centro residenziale.

Sono d'altra parte in via di completamento due studi preliminari nel campo degli insediamenti turistici: l'uno in collaborazione con le società SEMI (del gruppo ENI) e OTE (del gruppo EFIM) nell'ambito di un piano di nuovi centri turistici nel Mezzogiorno d'Italia; l'altro, per incarico dell'IRI, in vista di un programma nazionale di interventi nel settore dei porti turistici.

Per quanto riguarda infine l'edilizia specializzata, l'*Italstat* ha dato inizio, su richiesta del CNR, ad una serie di studi relativi alla realizzazione di alcuni centri di ricerca dello stesso CNR in varie regioni d'Italia.

Condotte d'Acqua — Il gruppo IRI, come detto in precedenza, ha assunto a fine 1970 una partecipazione di maggioranza nella società. Ad essa fanno capo un complesso di importanti aziende operanti, in Italia e all'estero, in tutto l'arco dell'industria delle costruzioni civili e delle opere pubbliche. Il personale del gruppo a fine 1970 ammontava complessivamente a oltre 8.500 addetti.

Nel 1970 l'attività dell'insieme di aziende controllate dalle *Condotte d'Acqua* si è ulteriormente sviluppata ed il fatturato, dell'ordine di 57 miliardi di lire, ha registrato un incremento del 20% sul 1969, per circa tre quinti attribuibile alle attività in Italia e per il resto all'estero.

Il carico di lavoro, pur essendo aumentato a fine anno di circa un 20%, non appare ancora del tutto adeguato alla capacità produttiva delle aziende del gruppo. Nonostante l'aumento dei costi intervenuto nell'anno, i risultati economici permangono favorevoli e consentono alla società capogruppo di distribuire un dividendo dell'11,2% come nel 1969.

Italstrade — La società esercita, ormai da tempo, la sua attività attraverso le collegate SCAI, *Italstrade Appalti* e SPEA. Nel corso dell'anno l'attività complessiva del gruppo ha continuato a segnare buoni sviluppi nel settore autostradale, che è quello di preminente importanza: la SCAI ha registrato una sensibile espansione dei lavori di costruzione e la SPEA ha completato importanti progettazioni, di particolare interesse per quanto riguarda le autostrade meridionali.

Negli altri rami, essenzialmente costruzioni industriali e infrastrutture urbane e metropolitane, l'attività svolta, in particolare dalla *Italstrade Appalti*, è rimasta stazionaria su livelli non ancora corrispondenti alla effettiva potenzialità di lavoro del gruppo.

Nell'insieme, nonostante l'aumento dei costi intervenuto nell'anno, l'andamento economico è rimasto soddisfacente, consentendo alla capogruppo *Italstrade* di distribuire un dividendo del 6%, pari a quello del 1969.

Infrasud — Nel corso del 1970 il ritmo dei lavori per la costruzione della Tangenziale di Napoli ha negativamente risentito delle notevoli difficoltà rappresentate dalla natura dei terreni attraversati che in alcuni lotti hanno comportato grosse varianti progettuali in corso d'opera. In particolare lo scavo delle gallerie del

Vomero e di Capodimonte, per l'esistenza, rispettivamente, di caverne e di terreni di scarsa consistenza, ha richiesto l'impiego di speciali e costosi accorgimenti, determinando sospensioni e ritardi nell'avanzamento delle opere. Anche i lavori relativi al grande viadotto di Capodichino, a seguito della variante al tracciato originario imposta alla società, sono stati ostacolati da gravi difficoltà tecniche, peraltro in corso di superamento.

Sui quattro lotti compresi tra l'innesto con la Domiziana ed il Vomero, invece, i lavori sono proseguiti secondo i tempi previsti e presentano un soddisfacente stato di avanzamento.

Tale tratto potrà quindi essere completato entro il luglio 1972; per contro il tratto Fuorigrotta-Viale Maddalena potrà essere ultimato non prima del luglio 1973. L'investimento realizzato nel 1970 assomma a 14,6 miliardi.

In relazione alle varianti progettuali imposte dalle accennate difficoltà tecniche, nonché alla forte lievitazione dei costi dei materiali e della mano d'opera, l'importo complessivo dell'investimento per la realizzazione dell'iniziativa risulta in aumento di circa il 30% (da 54,5 a 71 miliardi) con la riserva di possibili ulteriori aumenti. Per la società ciò fa sorgere il problema di una modifica dei termini della convenzione in vigore, tale da consentire l'economia di esercizio di un'opera realizzata senza un contributo finanziario dello Stato.

Bargagli-Ferriere — Nel corso del 1970 è stata pressoché ultimata, con la realizzazione delle maggiori opere civili, la costruzione del raccordo stradale tra la Val Trebbia e la Valle di Fontanabuona.

Gli investimenti del 1970 sono ammontati a 2,4 miliardi.

L'apertura al traffico è prevista entro la fine del primo semestre del 1971, con un costo complessivo di circa 6 miliardi, a fronte dei 5 miliardi inizialmente previsti. Anche per queste opere si presenta quindi il problema di revisione dei termini della concessione, quale presupposto per un esercizio affidato al gruppo.

Società Italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco — Nel corso del 1970 sono transitati per il Traforo del Monte Bianco 755 mila autoveicoli, con un aumento del 10,5% sul 1969; più marcato, come nel 1969, l'incremento del traffico merci (+ 21,6%) che ha raggiunto i 138.000 veicoli, pari al 18% del totale.

Per effetto di tale incremento i proventi di pedaggio di competenza della società hanno raggiunto 1,6 miliardi di lire (+ 12%), consentendo di chiudere l'esercizio in sostanziale pareggio.

Radiotelevisione

A fine 1970 l'utenza dei servizi radiofonici e televisivi (1) aveva raggiunto 11.539.215 unità, con un incremento percentualmente (+ 2,9%) pari, ma lievemente superiore in valore assoluto (326 mila contro 312 mila unità) a quello registrato nel 1969. Gli abbonamenti alla televisione, che con 9.716.539 unità rappresentano la parte di gran lunga preponderante dell'utenza, hanno confermato, nel 1970, l'andamento tipico dei servizi entrati in una fase di maturità. L'incremento di 700.303 abbonamenti (per quasi due terzi dovuto a trasformazione di utenza radiofonica in televisiva) per quanto lievemente superiore a quello del 1969 risulta di oltre un quarto inferiore a quello massimo registrato nel 1964, in una situazione in cui l'accesso ai servizi da parte degli utenti potenziali dipenderà sempre più dall'aumento del reddito pro capite.

Lo sviluppo dell'utenza complessiva e televisiva ha confermato la tendenza sia

Tabella n. 37 - Abbonamenti alla televisione in alcuni paesi europei al 31 dicembre 1969

Paesi	Abbonamenti		Rapporto utenza/reddito Italia = 100
	migliaia	densità per 1.000 abitanti	
Austria	1.273	172,6	100,63
Belgio	1.932	200,3	86,73
Danimarca	1.142	233,5	78,75
Francia	10.037	199,5	74,96
Germania R.F.	15.835	260,3	90,78
Gran Bretagna	15.792	284,4	138,41
ITALIA	9.016	169,6	100,00
Paesi Bassi	2.333	220,1	90,23
Svizzera	1.182	189,8	56,23

(1) Nell'utenza complessiva non sono compresi gli abbonamenti autoradio, assoggettati a speciale disciplina in base alla legge 15 dicembre 1967, n. 1235.

al miglioramento della posizione dell'Italia nel quadro europeo sia alla progressiva estensione del servizio nelle aree meridionali del Paese.

Secondo i dati contenuti nella tabella n. 37 e riferiti alle situazioni esistenti a fine 1969, la densità televisiva, rapportata al reddito, risultava in Italia superiore sia a quella media europea, sia anche a quella di paesi, come la Germania, il Belgio e la Francia, di più antica tradizione televisiva.

Nella tabella n. 38 viene indicata la diffusione dell'utenza radiotelevisiva in Italia alla fine del 1970 e l'incremento degli abbonamenti rispetto al 1969.

Tabella n. 38 - Diffusione e incremento dell'utenza complessiva e televisiva per grandi circoscrizioni geografiche alla fine del 1970

Ripartizioni geografiche	Abbonamenti complessivi			Abbonamenti alla televisione		
	migliaia a fine anno	incrementi % sul 1969	per 100 famiglie	migliaia a fine anno	incrementi % sul 1969	per 100 famiglie
Nord	6.197	2,7	80,47	5.259	7,3	68,29
Centro	2.316	2,9	74,91	2.021	7,2	65,37
Sud	2.066	3,3	60,65	1.684	8,9	49,42
Isole	960	3,7	54,20	753	9,8	42,50
ITALIA	11.539	2,9	72,25	9.717	7,8	60,84

Si è confermata, in sostanza, anche nel 1970, la più intensa dinamica delle utenze complessive e televisive nelle regioni meridionali del Paese. Da notare che la quota meridionale delle utenze risulta oggi superiore alle corrispondenti percentuali dei consumi totali e del reddito, come appare dalla tabella n. 39.

Tabella n. 39 - Abbonamenti complessivi e televisivi, consumi, reddito per grandi circoscrizioni geografiche alla fine del 1970
(percentuali di composizione)

Ripartizioni geografiche	Reddito	Consumi	Abbonamenti	
			Televisione	Radiodiffusione
Nord	55,9	54,4	54,1	53,7
Centro	20,0	22,5	20,8	20,1
Mezzogiorno	24,1	23,1	25,1	26,2
ITALIA	100,0	100,0	100,0	100,0

In tale quadro la RAI ha realizzato nel 1970 investimenti per complessivi 8,4 miliardi: degni di nota, per quanto riguarda la TV, l'ampliamento delle due reti (con l'installazione di un trasmettitore e otto ripetitori sulla I rete e di nove ripetitori sulla II) e la trasformazione per il colore degli studi TV 1 di Roma, TV 3 di Milano e TV 1 di Torino; si aggiungano i lavori di ammodernamento e sistemazione delle principali sedi, tra cui quella di Venezia (palazzo Labia) ormai ultimata.

Le ore di trasmissione sono passate da 5.517 a 5.738, in relazione essenzialmente al rapido sviluppo delle trasmissioni a diffusione locale tra cui, in particolare, quelle in lingua tedesca per la zona di Bolzano.

Allo sviluppo qualitativo dei servizi — con accentuazione di programmi culturali e informativi, di quelli per ragazzi e di spettacoli drammatici, sceneggiati e di divulgazione, realizzati su misura televisiva — ha corrisposto un indice medio dell'ascolto superiore a quello registrato nel 1969.

Anche le reti radiofoniche sono state completate e ammodernate nel corso del 1970 con l'installazione di sei ripetitori e la sostituzione della seconda delle due unità da 60 kW del nuovo impianto automatico trasmittente di Napoli-Marcianise. Le ore di trasmissione hanno segnato, nell'insieme, un considerevole sviluppo, passando da 32.867 a 34.048; da sottolineare, in analogia con la linea di tendenza dei programmi TV, lo sviluppo dei programmi locali, saliti nell'anno da 15.019 a 16.390 ore, pari a quasi la metà del complessivo tempo di trasmissione.

Nella nuova dimensione qualitativa dei programmi RAI si inserisce il crescente successo della filodiffusione, i cui utenti sono saliti nel 1970 a 163.225 unità (119.971 nel 1969).

Nel campo dei rapporti internazionali si è avuta nel 1970 una flessione nello scambio di programmi radiofonici; per contro quello dei servizi televisivi, soprattutto informativi, si è intensificato a seguito delle crescenti esigenze di programmazione. Il principale mercato è ancora quello dell'America Latina, seguito dall'Europa occidentale e orientale e dal Nord America; in quest'ultimo il volume delle cessioni si mantiene su livelli modesti, in quanto la programmazione televisiva si è orientata quasi esclusivamente verso le trasmissioni a colori.

L'organico della RAI ha raggiunto alla fine del 1970 i 10.851 addetti; l'aumento di 711 dipendenti rispetto al 1969 è dovuto in parte alla regolarizzazione di precedenti contratti a termine.

Sul piano economico ha trovato ulteriore conferma nel 1970 il carattere di rigidità che contraddistingue da alcuni anni il bilancio dell'azienda. Da una parte si registra infatti la progressiva attenuazione del saggio di aumento degli introiti da canoni, la cui misura unitaria (in una situazione di aumento generale dei prezzi, inclusi tutti i tipi di spettacolo) è rimasta ferma dal 1961, dopo due riduzioni applicate nel periodo 1954-61; al tempo stesso le entrate pubblicitarie — pur avendo segnato un incremento del 23% nel 1970 — si mantengono al di sotto delle percentuali previste dalla vigente convenzione con lo Stato, come riflesso soprattutto delle pressioni esercitate dagli altri settori del mercato pubblicitario nazionale. All'andamento descritto delle entrate fa d'altra parte riscontro una accentuata espansione dei costi, soprattutto del personale, legata al costante sviluppo qualitativo oltre che quantitativo dei servizi.

In questo quadro, il conto economico della RAI per il 1970 si è chiuso in pareggio, dopo aver effettuato ammortamenti per un importo superiore a quello del precedente esercizio e in linea con i criteri adottati dalla società nel 1969.

Permangono immutate le esigenze, di cui si è detto nella relazione dello scorso anno, di giungere all'impostazione su nuove basi della gestione della società, nel quadro di un rinnovato rapporto di concessione.

La quota degli introiti della società devoluta allo Stato è stata pari a 14,6 miliardi, con un aumento di 1,5 miliardi rispetto all'anno precedente. Anche per il 1970, in relazione alla convenzione aggiuntiva stipulata con il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni il 22 dicembre 1969, è stato assegnato alla RAI un rimborso di 6 miliardi per maggiori oneri sostenuti in relazione ad una estensione delle reti e della durata giornaliera dei programmi irradiati al di là degli obblighi derivanti dalla convenzione del 1952. In complesso, gli introiti della RAI, al netto dell'aliquota spettante allo Stato e al lordo del suddetto rimborso, sono ammontati a 141,5 miliardi (+ 8,9%).

Gruppo SME e altre partecipazioni

a) Gruppo SME

SME - Società Meridionale Finanziaria

Nel 1970 la SME ha sviluppato la propria azione secondo le linee programmatiche, illustrate nelle precedenti relazioni, che conferiscono carattere di priorità agli interventi nei settori alimentare, della grande distribuzione e cartario; particolare attenzione ha continuato a essere dedicata, inoltre, alle iniziative gravitanti nell'orbita dell'industria automobilistica, in funzione delle prospettive offerte dall'insediamento nel Mezzogiorno dell'*Alfasud* e di alcune unità della FIAT.

Rinviando, per quanto riguarda il settore alimentare, alla trattazione che ne è fatta nell'apposito capitolo della presente relazione, si forniscono qui di seguito dati e notizie sull'andamento delle altre principali società cui la SME partecipa.

Società Generale Supermercati

La grande distribuzione al dettaglio in Italia, nonostante gli sviluppi di questi ultimi anni, resta largamente arretrata rispetto alle posizioni raggiunte negli altri paesi della CEE, in termini quantitativi (densità, dimensione e fatturato medio degli esercizi) non meno che qualitativi (gamma di prodotti offerti, disponibilità di attrezzature, formule di vendita, ecc.).

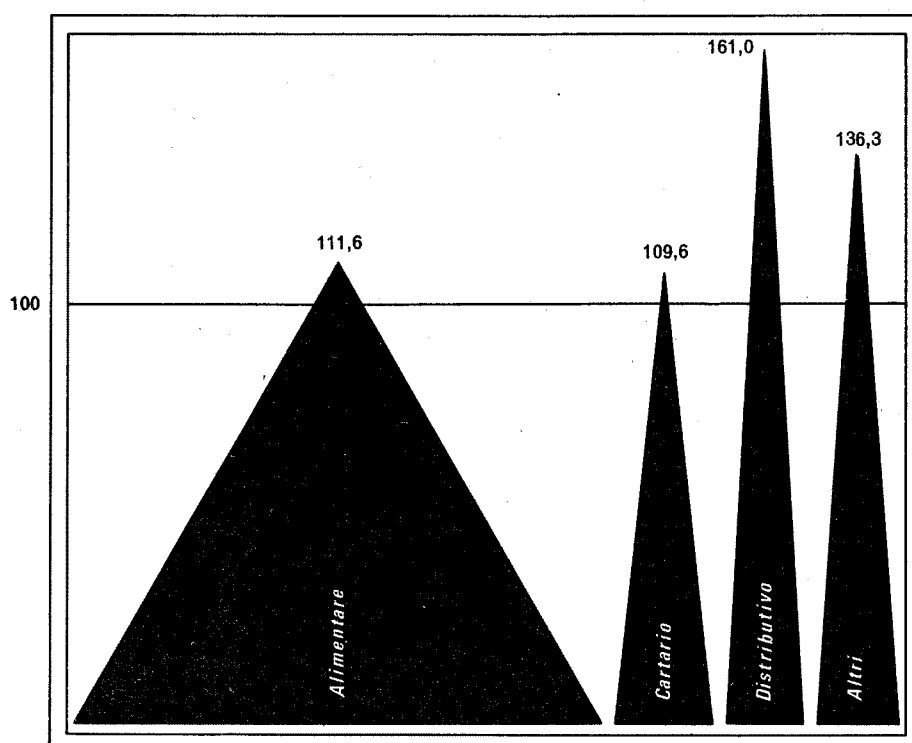
Dal 1962 — primo anno per cui si dispone di dati completi — al 1970 i punti di vendita rientranti nella grande distribuzione sono aumentati da 352 a 1.036, mentre il relativo fatturato si stima sia passato da circa 300 a quasi 1.000 miliardi; tali importi, nei rispettivi anni, hanno rappresentato meno del 3% e del 5% del volume totale di vendite del commercio al dettaglio italiano.

I supermercati, in particolare, sono saliti nel periodo in esame da 96 a 538; alla fine del 1970, quindi, vi era un supermercato per ogni 102 mila abitanti, contro uno ogni 31 mila in Germania occidentale e uno ogni 35 mila in Francia alla fine del 1969, senza contare che in tali paesi funzionavano anche, alla stessa data, rispettivamente,

FATTURATO DELLE AZIENDE DEL GRUPPO SME

VARIAZIONI NEL 1970 PER SETTORI PRODUTTIVI

indici 1969 = 100



451 e 73 «ipermercati» (1), in Italia tuttora inesistenti. Si valuta, per il 1970, intorno al 3% la partecipazione dei supermercati al valore complessivo dei prodotti alimentari venduti al dettaglio.

Scarso è dunque stato sinora l'ammodernamento delle strutture dell'apparato distributivo nazionale, i cui caratteri di polverizzazione e di arretratezza sono andati anzi accentuandosi, ove si consideri che nell'ultimo decennio le unità di vendita in sede fissa sono salite da circa 660 mila a quasi 850 mila (una ogni 65 abitanti), con un'evoluzione opposta a quella che si è verificata presso i maggiori paesi europei. Le attuali esigenze, sia della produzione che del consumo, rendono evidente la necessità di una ristrutturazione che valga ad eliminare gradualmente le deficienze

(1) L'ipermercato è una grande unità di vendita a *libero servizio*, in generale localizzata in zone suburbane, dotata di ampio parcheggio, con superficie di vendita compresa tra i 2.500 e i 20.000 mq e con un vastissimo assortimento di prodotti (dai 5.000 ai 10.000) alimentari e non alimentari, con prevalenza dei primi.

del nostro apparato al dettaglio, frenandone l'ulteriore disordinato sviluppo e, al tempo stesso, favorendo varie forme di concentrazione.

Va qui rilevato che la nuova disciplina del commercio — attualmente all'esame del Parlamento — non pare idonea ad avviare quel processo di effettivo ammodernamento che era negli obbiettivi del programma economico nazionale 1966-70, poi ribaditi nel « Progetto '80 ». Tale ammodernamento, come noto, si fonda sul presupposto di una progressiva abolizione del vigente sistema delle licenze, sulla diffusione delle medie e grandi imprese nonché di varie forme di associazione tra piccoli e medi imprenditori commerciali e, infine, sul collegamento tra la ristrutturazione della rete commerciale e la generale politica urbanistica.

Nel 1970 la *Generale Supermercati* ha aperto 6 nuovi punti di vendita, raggiungendo a fine anno un totale di 25 esercizi in attività. L'apertura di altri supermercati in programma non ha potuto aver luogo per le difficoltà incontrate nell'ottenimento delle licenze.

L'andamento economico dell'esercizio, pur in presenza di un notevole incremento delle vendite — che hanno raggiunto i 25 miliardi, con un aumento di 9 miliardi rispetto al 1969 — ha risentito sia della apertura di un numero di punti di vendita inferiore al previsto, in una fase in cui la catena di tali punti non ha ancora raggiunto dimensioni economiche, sia dei forti incrementi nei costi di gestione; il conto economico si è pertanto chiuso, come nel precedente esercizio, con un sia pur modesto disavanzo.

Celdit e Cartiere Italiana e Sertorio Riunite

La produzione cartaria italiana, dopo il soddisfacente andamento del 1969 (+13,7%), ha registrato nel 1970 una sostanziale stasi a causa principalmente del rallentamento della domanda da parte dell'industria poligrafica, interessata da scioperi per il rinnovo del contratto di lavoro. Il consumo di carta, pari a oltre 3,5 milioni di t, è rimasto stazionario, dopo un decennio di pressoché ininterrotta espansione. Il tasso di utilizzazione degli impianti si stima sia sceso dal livello già insufficiente dell'80% del 1969 a circa il 76%, mentre i prezzi, pur mediamente superiori a quelli del 1969, hanno denunciato qualche cedimento nella seconda parte dell'anno; d'altro canto si è arrestata negli ultimi mesi la tendenza all'aumento del prezzo della cellulosa che ha caratterizzato per un biennio i mercati mondiali. Per quanto tocca in particolare il comparto delle carte da scrivere e da stampa, in cui operano le aziende del gruppo, l'incremento della produzione è stato nel 1970 del 2,4% a fronte del 15% nel 1969. In questo quadro la *Celdit*, nonostante la migliorata efficienza produttiva e commerciale, ha potuto segnare solo modesti incrementi delle quantità vendute; il fatturato è comunque salito da 10,8 a 12,2 miliardi (+13%), grazie soprattutto alla migliore composizione qualitativa delle vendite. I contemporanei inasprimenti dei costi, sia del lavoro che delle materie prime, non hanno ancora consentito alla società di raggiungere l'equilibrio economico.

Anche la *Cartiere Italiana e Sertorio Riunite* è riuscita a mantenere entro limiti accettabili — grazie soprattutto ai sensibili aumenti di produttività conseguenti all'ammodernamento degli impianti — le ripercussioni della difficile congiuntura attraversata dal settore. Il fatturato, che ha raggiunto i 18,5 miliardi, è aumentato del 7%. L'esercizio si è chiuso con un utile che ha consentito la remunerazione del capitale nella misura del 4% come nel 1969.

ALFACAVI — L'attività dell'*Alfacavi* è stata caratterizzata nel 1970 da una rilevante espansione della produzione e delle vendite, sia nel comparto dei cavi elettrici che in quello dei cavi telefonici. Per quanto riguarda il primo, è stato messo a punto nello stabilimento di Quattordio (Alessandria) il reparto per la produzione di cavi isolati con materiale solido vulcanizzato; d'altra parte nello stabilimento di Airola (Benevento) è stata completata la installazione della linea per la produzione di un nuovo tipo di cavo telefonico.

Il fatturato è salito da 10 a 15 miliardi circa: il notevole incremento va attribuito, soprattutto, alla soddisfacente utilizzazione dello stabilimento di Airola, al maggior pregio delle attuali produzioni e, infine, alla sostenutezza dei prezzi. Il positivo andamento dell'esercizio ha permesso la distribuzione di un dividendo del 10%. All'inizio del corrente anno è stato deciso l'aumento del capitale della società da 2.000 a 3.250 milioni al fine di riequilibrare, con un maggior apporto di capitale di rischio, la struttura finanziaria dell'azienda in una fase di intenso sviluppo di attività.

La SME, parallelamente all'avanzamento del grande progetto *Alfasud* e alle più recenti iniziative FIAT in campo automobilistico, è da tempo impegnata nel promuovere l'insediamento nel Mezzogiorno di nuove produzioni nel campo dell'accessoristica dell'automobile. L'intervento della SME, che non esaurisce peraltro la presenza del gruppo IRI in tale settore, si è finora orientato verso attività di medie dimensioni tecnicamente qualificate, per cui si è resa quasi sempre opportuna l'associazione con imprese già affermate nei relativi settori.

Nel 1970 la SME ha definito quattro nuove iniziative comportanti un investimento complessivo di circa 18 miliardi di lire ed una occupazione di 1.100 addetti. Trattasi della *Gallino Sud* (volanti e poliuretani espansi) a Marcianise (Caserta), della ACSA (cavetterie e prodotti in fibrite) ad Airola (Benevento), della IVI Sud (vernici) a Caivano (Napoli) e della FIMIT Sud (isolanti e antirombo) a Pignataro Maggiore (Caserta). A tali iniziative va aggiunto il programma in corso per l'ampliamento dello stabilimento di Casalnuovo (Napoli) della FAR-PH, che comporterà un investimento complessivo di 7 miliardi (di cui 5,2 miliardi spesi a tutto il 1970) e darà luogo ad un'occupazione aggiuntiva di 300 persone.

Nel 1970 la FAR-PH ha registrato un nuovo sviluppo dell'attività produttiva, svolta anche nello stabilimento di Monza; il fatturato ha raggiunto i 7,3 miliardi con un aumento del 40% rispetto al 1969. Il risultato economico dell'esercizio ha consentito di assegnare un dividendo dell'8%.

NAPOLGAS — Agli inizi del 1970 è stata rinnovata la concessione alla società del servizio di produzione e distribuzione del gas nella città di Napoli; si è quindi potuto avviare il programma di ristrutturazione degli impianti volto alla graduale utilizzazione del gas metano. Sono proseguite nell'anno le trattative per il rinnovo delle concessioni da parte dei comuni dell'area napoletana già serviti e per estendere il servizio a nuovi importanti centri, tra cui Castellammare di Stabia (subentrando, in questo caso, alla *Meridionale Gas*).

L'esercizio in esame ha risentito, oltre che dell'aumento dei costi di gestione, della fase di ristrutturazione in cui si trova l'azienda; il risultato economico ha consentito tuttavia di assegnare lo stesso dividendo del 1969 (4,50%).

Va infine ricordata, nel settore dei risanamenti urbanistici, l'attività della BESTAT - Beni Stabili Taranto, che ha potuto avviare verso la fine del 1970 la fase esecutiva del programma di costruzione di un centro direzionale e commerciale in Taranto con l'appalto di tutte le principali opere. La MEDEDIL, a sua volta, ha proseguito l'elaborazione dei programmi relativi alla sua partecipazione alla realizzazione del centro direzionale di Napoli. L'avvio dei lavori è subordinato ad adempimenti amministrativi che dovrebbero aversi nel corso del 1971 e che recentemente hanno compiuto dei sostanziali progressi.

Per quanto concerne l'andamento economico della finanziaria SME, è risultata ancora sensibile nel 1970 l'incidenza, sul complesso dei capitali investiti, delle partecipazioni in aziende non ancora o non sufficientemente in reddito, mentre sono aumentati gli oneri fiscali (nei riguardi dell'imposta societaria la SME prevede di raggiungere con il 1971 le condizioni previste dalle norme vigenti a favore delle società finanziarie quando il valore di libro del portafoglio supera il 60% dell'attivo lordo). Tuttavia un certo incremento dei dividendi (che, come noto, sono acquisiti al conto economico per cassa e pertanto includono il dividendo del 6% distribuito nel 1969 dall'*Italsider*) ha consentito, unitamente a un modesto prelievo dalle riserve — il cui ammontare rimane più che adeguato —, di remunerare ancora il capitale nella misura dell'8%.

b) Gruppo SPA

Monte Amiata — Nel 1970 il mercato mondiale del mercurio è stato caratterizzato, ancor più che nel 1969, dal forte declino dei prezzi che ha accompagnato l'ulteriore considerevole indebolimento della domanda; questa ha risentito sia dell'andamento riflessivo di alcuni dei maggiori settori utilizzatori sia, più in generale, dell'attuale diffusa preoccupazione sulla velenosità del metallo, in relazione al suo impiego nei prodotti di uso agricolo e all'inquinamento delle acque di scarico delle industrie utilizzatrici.

Le vendite della società nel 1970 si sono pertanto considerevolmente ridotte rispetto a quelle del 1969, mantenendosi al disotto della produzione — con conseguente aumento delle scorte — nonostante il trasferimento di parte della mano d'opera dai cantieri di coltivazione all'attività di ricerca.

Presso la miniera di Abbadia S. Salvatore è proseguito il programma di ammodernamento degli impianti minerari e di riorganizzazione dei servizi esterni. Sono altresì continuate le ricerche di mercurio in altre zone di pertinenza della società in Toscana. Grazie al favorevole apporto reddituale delle attività extraminerarie è stato comunque possibile assicurare, anche per il 1970, un dividendo del 16%.

Nel corso del 1970 si è proceduto ad un aumento gratuito del capitale sociale da 7.790 a 10.250 milioni.

Società Strade Ferrate Secondarie Meridionali — Il programma di radicale ammodernamento degli impianti fissi e del materiale rotabile delle linee in concessione, avviato dalla *Circumvesuviana* nel 1969, ha fatto ulteriori progressi nel corso del 1970 con un investimento nell'anno dell'ordine di 5,5 miliardi (inclusi 1,9 miliardi di contributi da parte dello Stato).

Nell'esercizio in esame si è accentuato il divario tra costi, soprattutto quelli del personale (+17%), e ricavi di gestione, rimasti sostanzialmente invariati in relazione sia all'andamento del traffico che alla pratica fissità delle tariffe. Si aggiunga che l'attività dell'azienda è stata turbata da una conflittualità sindacale quasi permanente. Il traffico, che già nel 1969 aveva denunciato una caduta rispetto al triennio 1966-68, ha segnato nel 1970 un'ulteriore, seppur lieve, flessione: in particolare, a fronte di un leggero incremento dei viaggiatori trasportati e dei proventi del traffico ferroviario, si è avuta una contrazione nel numero dei passeggeri sulle autolinee.

Il disavanzo di esercizio, salito da 3,3 a 4,3 miliardi, sarà coperto in larga misura dallo Stato.

Movimento di tesoreria del gruppo

1. Fabbisogno finanziario delle aziende del gruppo e sua copertura

Nel 1970 il fabbisogno finanziario delle aziende del gruppo ha raggiunto un massimo di 1061,8 miliardi (v. tabella n. 40), con un aumento di quasi il 70% rispetto al 1969. L'eccezionale espansione è stata determinata per quasi la metà dall'aumento dei nuovi investimenti in impianti; per il resto, dalle maggiori occorrenze di capitale di esercizio, da imputare principalmente all'incremento delle scorte connesso alle note vicende che hanno reso anomalo l'andamento produttivo del 1970, nonché dall'esigenza di adeguare i patrimoni delle tre banche di interesse nazionale all'aumentata attività svolta.

La copertura del predetto fabbisogno è stata assicurata come indicato nella tabella n. 41. Da essa appare come nel 1970 si sia ridotta fortemente l'aliquota del fabbisogno coperta con l'autofinanziamento, il cui ammontare è addirittura diminuito in valore assoluto; escludendo dal fabbisogno la quota relativa alle banche, data la sua par-

Tabella n. 40 - Fabbisogno finanziario delle aziende del gruppo negli anni 1969 e 1970
(miliardi di lire)

	1969	1970	Variazioni
<i>Aziende industriali e delle infrastrutture (a)</i>			
Investimenti in impianti	655,3	869,6	+ 214,3
Variazioni capitale di esercizio	— 27,5	+ 130,7	+ 158,2
	627,8	1.000,3	+ 372,5
<i>Aziende bancarie</i>	—	61,5	+ 61,5
	627,8 (b)	1.061,8 (b)	+ 434,0

(a) Aziende manifatturiere, di servizi e « varie ».

(b) Le differenze tra i dati qui riportati e quelli di 592,4 e 1.048,5 miliardi indicati nella tabella del paragrafo « Andamento finanziario » della prima parte della relazione sono costituite dalle partite intergruppo, ammontate a 35,4 miliardi nel 1969 e a 13,3 miliardi nel 1970.

Tabella n. 41 - Copertura del fabbisogno finanziario delle aziende del gruppo negli anni 1969 e 1970
(miliardi di lire)

	1969	1970	Variazioni
Autofinanziamento (a)	295,9	267,1	— 28,8
Assorbimento di mezzi liquidi	331,9	794,7	+ 462,8
Totale	627,8	1.061,8	+ 434,0

(a) Con il termine di autofinanziamento viene indicato il complesso delle variazioni inerenti ai fondi di ammortamento, liquidazione, previdenza e altri di analoga natura, nonché agli utili passati a riserva; il tutto al netto delle perdite.

ticolare natura, si rileva che l'incidenza dell'autofinanziamento si è quasi dimezzata, scendendo dal 47,1 % del 1969 al 26,7 % del 1970. Conseguentemente le aziende hanno visto crescere in misura rilevante il fabbisogno di nuovi mezzi liquidi, il cui importo si è più che raddoppiato rispetto al 1969.

La provenienza di tali mezzi è analizzata nella tabella n. 42. Pur in presenza di un aumento di circa un terzo dell'indebitamento a media e lunga scadenza, il maggior

Tabella n. 42 - Provenienza dei mezzi liquidi affluiti alle aziende del gruppo negli anni 1969 e 1970

	1969	1970	1969	1970
	L.miliardi		%	
Aumenti di capitale:				
versamenti IRI (a)	60,7	68,8	18,3	8,7
versamenti di terzi azionisti	25,6	10,0	7,7	1,2
	<u>86,3</u>	<u>78,8</u>	<u>26,0</u>	<u>9,9</u>
Operazioni a media e lunga scadenza:				
in lire	189,1	87,9	57,0	11,1
in divisa	19,4	186,8	5,8	23,5
	<u>208,5</u>	<u>274,7</u>	<u>62,8</u>	<u>34,6</u>
Operazioni di tesoreria (b):				
in lire	— 34,3	359,8	— 10,3	45,2
in divisa	26,5	49,9	8,0	6,3
	<u>— 7,8</u>	<u>409,7</u>	<u>— 2,3</u>	<u>51,5</u>
Finanziamenti dell'IRI	44,9	31,5	13,5	4,0
Totale	<u>331,9</u>	<u>794,7</u>	<u>100,0</u>	<u>100,0</u>

(a) Escluse le sottoscrizioni effettuate mediante conversioni di finanziamenti concessi in precedenti esercizi (28,5 miliardi nel 1969; 8,7 miliardi nel 1970).

(b) Variazione dell'indebitamento a breve e di disponibilità.

fabbisogno di mezzi liquidi è stato coperto dalle aziende principalmente con operazioni di tesoreria, in una situazione in cui, soprattutto nella seconda parte dell'anno, il ricorso all'indebitamento a breve risultava relativamente più facile e più conveniente; in tal modo l'incidenza delle operazioni di tesoreria sul totale è risultata nel 1970 pari al 51,5%.

Va sottolineato che, sulla base degli indirizzi delle autorità monetarie, una parte consistente dei nuovi mezzi è stata attinta con operazioni in divisa; nel 1970 queste hanno infatti fornito un ammontare di 236,7 miliardi (contro 45,9 miliardi nel 1969), principalmente a media e lunga scadenza.

Si è ridotto, invece, l'apporto assicurato alle aziende dagli aumenti di capitale (78,8 miliardi). Invero, le aziende in esame hanno deliberato aumenti di capitale e effettuato richiami di decimi per un complesso di 185,8 miliardi (1): deducendo da tale importo 5,7 miliardi di decimi non versati e 5 miliardi che rappresentano la quota dei terzi nelle società a partecipazione paritetica (le quali vengono considerate pro quota nella rilevazione dei movimenti finanziari), si perviene a 175,1 miliardi; poiché di questi, 87,6 miliardi costituiscono la quota sottoscritta da società del gruppo e 8,7 miliardi la quota apportata dall'IRI mediante conversione di finanziamenti, si riduce ai 78,8 miliardi indicati nella tabella l'ammontare dei nuovi mezzi liquidi affluiti al complesso delle aziende in esame sotto forma di capitale di rischio. Come appare dalla tabella n. 43 l'apporto in contanti dell'IRI si è concentrato quasi interamente nei settori bancario (tre banche di interesse nazionale) e meccanico (soprattutto *Alfa Romeo*) mentre le conversioni di finanziamenti riguardano le società *Fincantieri* e *Italcantieri*.

Nella tabella n. 44 è riportata l'analisi settoriale delle variazioni nell'indebitamento delle aziende del gruppo, in lire e in divisa, distinguendo altresì i diversi tipi di operazioni.

Nel complesso si rileva che una quota pari a poco meno della metà dei mezzi liquidi attinti con operazioni a media e lunga scadenza è stata fornita dai mutui

(1) Si indicano qui di seguito gli aumenti di capitale a pagamento deliberati (compresi eventuali sovrapprezzi e rimborsi spese) e i decimi residui richiamati dalle aziende del gruppo (miliardi di lire):

<i>Banca Commerciale Italiana</i>	24,6	<i>ALCE</i>	1,5
<i>Credito Italiano</i>	18,45	<i>Costruzioni Elettromeccaniche</i>	1,5
<i>Banco di Roma</i>	18,45	<i>Fabbricazioni Elettromeccaniche</i>	1,0
<i>Breda Siderurgica</i>	5,0	<i>Officine Meccaniche Ferroviarie</i>	
<i>Santeustacchio</i>	3,9	<i>Pistoiesi</i>	0,5
<i>Tubi Ghisa</i>	3,0	<i>Aeritalia</i>	0,4
<i>Italedil</i>	1,0	<i>Merisinter</i>	0,1
<i>Alfa Romeo</i>	20,0	<i>Fincantieri</i>	7,2
<i>Alfasud</i>	10,0	<i>Italcantieri</i>	3,5
<i>Nuova San Giorgio</i>	8,0	<i>CRDA</i>	2,5
<i>Termomeccanica Italiana</i>	5,0	<i>Italcable</i>	5,2
<i>Grandi Motori Trieste</i>	4,5	<i>Selenia</i>	3,4
<i>CMIG</i>	3,5	<i>Société Financière pour</i>	
<i>SAFOG</i>	3,2	<i>les Télécommunications</i>	
<i>Stabilimenti Meccanici</i>		<i>et l'Electronique</i>	3,1
<i>Triestini</i>	2,7	<i>ELTEL</i>	2,0
<i>FAG-Italiana</i>	2,6	<i>SPI-Promozione e Sviluppo</i>	
<i>San Giorgio Elettrodomestici</i>	2,6	<i>Industriale</i>	3,0
<i>OCREN</i>	2,5	<i>Alemagna</i>	5,1
<i>Filotecnica Salmoiraghi</i>	1,7	<i>Atena</i>	2,1
<i>SAIMP</i>	1,5	<i>Finanziaria del Sud</i>	0,8
		<i>Italsiel</i>	0,7

Tabella n. 43 - Apporti di terzi e dell'IRI per aumenti di capitale e richiami di decimi effettuati nel 1970 dalle aziende del gruppo
(miliardi di lire)

Settori	Con versamenti in contanti			Con conversioni di finanziamenti IRI
	IRI	Terzi	Totale	
Bancario	56,4	5,1	61,5	—
Siderurgico	—	0,3	0,3	—
Meccanico	12,2	2,0	14,2	—
Cantieristico	0,2	0,1	0,3	8,7
Telecomunicazioni ed elettronico	—	2,0	2,0	—
Aziende varie (a)	—	0,5	0,5	—
Totale	68,8	10,0	78,8	8,7

(a) Compresa le società dei gruppi SPA e SME.

agevolati (134,3 miliardi), di cui hanno beneficiato soprattutto i settori siderurgico (prestiti ICIPU e IMI), meccanico (prestiti ICIPU), dei trasporti aerei (prestiti IMI-*Exim-bank*) e delle telecomunicazioni ed elettronico (prestiti IMI e *Cassa per il Mezzogiorno*). Attraverso i mutui ordinari sono stati reperiti 100 miliardi, importo che rappresenta il saldo fra un aumento di 127,3 miliardi nei settori autostradale e delle telecomunicazioni e una diminuzione di 27,3 miliardi ripartita fra diversi settori.

Nel 1970 le nuove emissioni obbligazionarie sono state pari a 59,6 miliardi, mentre nello stesso periodo sono stati rimborsati, per ammortamento di prestiti, 15,7 miliardi.

L'afflusso di nuovi mezzi attraverso le operazioni di tesoreria (409,7 miliardi) si è concentrato per oltre la metà nei settori siderurgico e meccanico (223 miliardi), seguiti a distanza dai settori cantieristico, delle telecomunicazioni e autostradale (50 miliardi ciascuno).

Va ancora richiamata l'importanza assunta nel 1970 dalle operazioni in divisa poste in essere dalle aziende. Al riguardo, si rileva che i prestiti a media e lunga scadenza, costituiti soprattutto da mutui ordinari ed emissioni obbligazionarie, si riferiscono in larga parte a operazioni, a tasso fisso o variabile, effettuate sul mercato internazionale dalle società *Autostrade* (\$ 125 milioni), *STET* (\$ 50 milioni), *Finsider* (\$ 25 milioni) e *Alfa Romeo* (\$ 20 milioni). L'indebitamento a breve in divisa è, invece, ascrivibile essenzialmente al settore siderurgico.

Infine, i 31,5 miliardi di finanziamenti dell'IRI rappresentano il saldo tra erogazioni per 44,1 miliardi, principalmente destinati ai settori siderurgico e meccanico, e rimborsi all'Istituto da parte dei settori cantieristico e dei trasporti marittimi per 12,6 miliardi.

Per concludere, la ripartizione per settore degli apporti del mercato e dell'IRI alle aziende del gruppo si configura come esposto nella tabella n. 45; essa pone altresì in evidenza che i maggiori apporti del 1970 (+ 462,8 miliardi) sono interamente dovuti al concorso del mercato, essendo rimasto sostanzialmente invariato quello dell'IRI.

Tabella n. 44 - Variazioni nell'indebitamento delle aziende dei settori industriali e delle infrastrutture nel 1970
(miliardi di lire)

Operazioni	S E T T O R I										Totale
	Siderurgico	Meccanico	Cantieristico	Telecom. ed elettronico	Trasporti marittimi	Trasporti aerei	Autostrad. e di infrastrutture	Radiotelevisivo	Aziende varie (a)		
Mutui agevolati	in lire	56,9	40,2	-8,6	19,4	6,0	-	-	0,3		128,3
	in divisa	-10,4	-3,1	-	4,0	-	-	-	-		6,0
		46,5	37,1	-8,6	23,4	6,0	-	-	0,3		134,3
Mutui ordinari	in lire	-39,8	-6,9	-	38,4	-5,9	-0,7	-	-0,7		-26,4
	in divisa	37,5	0,1	-	11,7	-	77,9	-	-0,2		126,4
		-2,3	-6,8	-	50,1	-5,9	77,2	-	-0,9		100,0
Obbligazioni	in lire	-3,9	-	-	-0,5	-	-8,2	-	-0,9		-14,0
	in divisa	14,5	12,5	-	31,4	-	-0,5	-	-		57,9
		10,6	12,5	-	30,9	-	-8,7	-	-0,9		43,9
Totale operazioni a media e lunga scadenza	in lire	13,2	33,3	-8,6	57,3	0,1	-8,9	-	-1,3		87,9
	in divisa	41,6	9,5	-	47,1	-	77,4	-	-0,2		190,3
		54,8	42,8	-8,6	104,4	0,1	68,5	-	-1,5		278,2 (c)
Operazioni di tesoreria	in lire	64,8	108,2	49,7	48,0	-3,7	51,5	2,9	16,2		359,8
	in divisa	48,8	1,6	0,2	-0,7	-	-	-	-		49,9
		113,6	109,8	49,9	47,3	-3,7	51,5	2,9	16,2		409,7
Finanziamenti IRI		18,8	12,9	-5,4	-	-7,2	6,3	-	5,7 (b)		31,5

(a) Compresi il gruppo SME e il gruppo SPA.

(b) Comprese le partite in liquidazione.

(c) In questa tabella le emissioni obbligazionarie sono indicate al valore nominale. Pertanto la differenza di 3,5 miliardi riscontrabile rispetto al totale di 274,7 miliardi indicato nella tabella n. 42 rappresenta lo scarto di emissione di prestiti obbligazionari.

Tabella n. 45 - Apporti del mercato e dell'IRI alla copertura del fabbisogno finanziario delle aziende del gruppo negli anni 1969 e 1970
(miliardi di lire)

Settori	Apporti mercato		Apporti IRI		Totale	
	1969 (a)	1970	1969 (a)	1970	1969(a)	1970
Bancario e finanziario	—	5,1	—	56,4	—	61,5
Siderurgico (b)	32,7	167,8	5,0	18,8	37,7	186,6
Meccanico	27,2	153,9	63,6	25,1	90,8	179,0
Cantieristico	10,3	41,4	28,0	— 5,2	38,3	36,2
Telecomunicazioni ed elettronico	40,8	151,8	13,9	—	54,7	151,8
Trasporti marittimi	10,7	— 3,6	—	— 7,2	10,7	— 10,8
Trasporti aerei	38,2	39,9	0,2	0,4	38,4	40,3
Autostradale e di infrastrutture	57,9	120,0	— 16,2	6,3	41,7	126,3
Radiotelevisivo	9,0	2,9	—	—	9,0	2,9
Aziende varie	— 0,5	15,2	11,1	5,7	10,6	20,9
Totale	226,3	694,4 (c)	105,6	100,3 (d)	331,9	794,7

(a) Dati riclassificati per tener conto del trasferimento della *Italstrade* alla *Italstat* e della SPI (ex ISAP) alla *Società Finanziaria di Partecipazioni Azionarie*, avvenuto nel 1970.

(b) Compresi i dati relativi a società a produzione non siderurgica.

(c) Operazioni a media e lunga scadenza (v. tabella n. 42) *L.miliardi* 274,7
Operazioni di tesoreria (v. tabella n. 42) » 409,7
L.miliardi 684,4
Aumenti di capitale (v. tabella n. 42) » 10,0
L.miliardi 694,4

(d) Finanziamenti (v. tabella n. 42) *L.miliardi* 31,5
Aumenti di capitale (v. tabella n. 42) » 68,8
L.miliardi 100,3

2. Fabbisogno finanziario dell'Istituto e sua copertura

Nel 1970 il fabbisogno finanziario dell'IRI (v. tabella n. 46) è risultato di 158,9 miliardi, mantenendosi grosso modo sul livello di quello del 1969.

Alla sua formazione hanno concorso apporti netti alle aziende per 100,3 miliardi — di cui 43,9 miliardi (1) alle aziende dei settori industriali e delle infrastrutture e 56,4 miliardi alle aziende bancarie — rimborso di prestiti obbligazionari per 51,4 miliardi, rimborsi di operazioni di tesoreria per 6,4 miliardi, rilievi di partecipazioni per 0,2 miliardi (*Selenia*, *ELSAG*) e acquisti di azioni per 0,6 miliardi (*Finsider*). Alla copertura del fabbisogno in esame (v. tabella n. 47) ha concorso anzitutto l'incasso di 79,9 miliardi a valere sulla rata di 80 miliardi, di competenza dell'esercizio 1970, dell'aumento del fondo di dotazione disposto dalla legge n. 1.252 del 1967. Il ricorso alle obbligazioni è stato, come nei due esercizi precedenti, piuttosto esiguo,

(1) Tale importo rappresenta la differenza fra nuovi interventi per 56,3 miliardi, principalmente a favore dei settori siderurgico e meccanico, e un rientro di 12,4 miliardi soprattutto dai settori dei trasporti marittimi e cantieristico.

Tabella n. 46 - Analisi del fabbisogno finanziario dell'Istituto negli anni 1969 e 1970
(miliardi di lire)

	1969	1970
Apporti alle aziende dei settori industriali e delle infrastrutture	121,8	56,3
Rientri dalle stesse	-16,2	-12,4
	<u>105,6</u>	<u>43,9</u>
Apporti alle aziende bancarie	—	56,4
	<u>105,6</u>	<u>100,3</u>
Rilievo di azioni	—	0,2
Movimento di portafoglio azionario	0,9	0,6
Rimborso di debiti obbligazionari (a)	47,0	51,4
Rimborso operazioni tesoreria	—	6,4 (b)
Totale	<u>153,5</u>	<u>158,9</u>

(a) Esborsi netti.

(b) Comprese le variazioni di depositi di società del gruppo (aumento dei depositi per 1,7 miliardi) e delle disponibilità (incremento di 1,9 miliardi).

essendosi limitato ad un importo di 22,7 miliardi costituenti il netto ricavo di 20 miliardi nominali di obbligazioni IRI-*Alfa* 7% convertibili e dei residui 3 miliardi nominali di una serie chiusa di 15 miliardi di obbligazioni destinate a rimanere fuori mercato (i primi 12 miliardi furono collocati nel 1969). Poichè nello stesso esercizio, come detto in precedenza, sono state rimborsate obbligazioni per 51,4 miliardi, ne è risultato un rimborso netto di obbligazioni per 28,7 miliardi.

Al residuo fabbisogno l'Istituto ha sopperito, in massima parte, con il ricorso ad operazioni finanziarie a media scadenza (11 miliardi) e, soprattutto, con smobilizzi (43 miliardi); questi ultimi sono costituiti principalmente dal collocamento sul mercato di azioni delle tre banche di interesse nazionale (28,5 miliardi), dalla ces-

Tabella n. 47 - Copertura del fabbisogno finanziario dell'Istituto negli anni 1969 e 1970
(miliardi di lire)

	1969	1970
Aumento fondo di dotazione	77,9	79,9
Collocamento obbligazioni (a)	11,5	22,7
Aumento altri debiti a media e lunga scadenza	2,4	11,0
Aumento operazioni tesoreria	37,1 (b)	—
Smobilizzi (c)	18,4	43,0
Utilizzo di altre attività	6,2	2,3
Totale	<u>153,5</u>	<u>158,9</u>

(a) Netto ricavo.

(b) Comprese le variazioni dei depositi di società del gruppo (aumento dei depositi per 31,5 miliardi) e delle disponibilità (incremento di 0,6 miliardi).

(c) Inclusi le partite in liquidazione e i trasferimenti all'interno del gruppo (3,9 miliardi nel 1969; 11,8 miliardi nel 1970).

sione a *Finmeccanica* di pacchetti *Aerfer*, *OTO-Melara*, *CMIG* e *San Giorgio Prà* (7 miliardi) e dal passaggio all'*Italstat* della partecipazione *Italstrade* (4,8 miliardi). Tenuto conto dei mezzi rifluiti al mercato attraverso il rimborso di debiti e l'acquisto di azioni ed eliminate le duplicazioni relative all'aumento dei depositi delle società del gruppo e agli smobilizzi all'interno del gruppo, l'apporto netto del mercato all'Istituto risulta limitato, nel 1970, a 7,1 miliardi (1).

3. Copertura del fabbisogno complessivo del gruppo

Sommando al suindicato apporto netto all'Istituto il prelievo netto di 694,4 miliardi effettuato sul mercato dalle aziende (689,3 miliardi per le aziende industriali e delle infrastrutture e 5,1 miliardi per quelle bancarie e finanziarie) risulta che il mercato, interno e internazionale, ha dato al gruppo nel suo insieme un apporto totale netto di 701,5 miliardi, più che triplo di quello del 1969 (218,6 miliardi) e pari a nove volte quello fornito dallo Stato. Si veda al riguardo la tabella n. 48.

(1) A tale dato si perviene come segue:

	L. miliardi
Totale fabbisogno di cui alla tabella n. 46	158,9
<i>meno</i> : apporto dello Stato (v. tabella n. 47)	79,9
	<u>79,0</u>
<i>meno</i> :	
— rimborso obbligazioni (v. tabella n. 46)	51,4
— rimborso operazioni di tesoreria (v. tabella n. 46)	6,4
— acquisto di azioni (v. tabella n. 46)	0,6
	<u>58,4</u>
	<u>20,6</u>
<i>meno</i> duplicazioni:	
— aumento depositi di società del gruppo (v. tabella n. 46 in nota)	1,7
— smobilizzi intergruppo (v. tabella n. 47 in nota)	11,8
	<u>13,5</u>
	<u>7,1</u>

**Tabella n. 48 - Apporti netti dello Stato e del mercato al gruppo (IRI e aziende)
negli anni 1969 e 1970**

	L.miliardi		%	
	1969	1970	1969	1970
<i>Stato</i>				
Apporti al fondo di dotazione	77,9	79,9 (a)	26,3	10,2
<i>Mercato</i>				
Sottoscrizioni di terzi azionisti	25,6	10,0 (b)	8,6	1,3
Obbligazioni e altre operazioni a media e lunga scadenza	175,4	257,0 (c)	59,1	32,9
Smobilizzo partecipazioni IRI	14,5	31,2 (d)	4,9	4,0
Utilizzo di altre attività IRI	6,2	2,3 (e)	2,1	0,3
Operazioni di tesoreria	— 2,2	401,6 (f)	— 0,7	51,4
	219,5	702,1	74,0	89,9
<i>meno:</i>				
rilievo e acquisto di azioni	— 0,9	— 0,6 (g)	— 0,3	— 0,1
Totale apporto netto mercato	218,6	701,5	73,7	89,8
Totale generale	296,5	781,4	100,0	100,0
(a) Vedi tabella n. 47.				
(b) Vedi tabella n. 42.				
(c) Così costituito:				
— mutui e altre operazioni a media e lunga scadenza delle aziende del gruppo (v. tabella n. 42)				274,7
— collocamento obbligazioni IRI (v. tabella n. 47)				22,7
— aumenti altri debiti a media e lunga scadenza dell'IRI (v. tabella n. 47)				11,0
				308,4
<i>meno:</i> rimborso di debiti obbligazionari dell'IRI (v. tabella n. 46)				51,4
				257,0
(d) Così ottenuto:				
— smobilizzo partecipazioni IRI (v. tabella n. 47)				43,0
<i>meno:</i> trasferimenti intergruppo (v. tabella n. 47 in nota)				11,8
				31,2
(e) Vedi tabella n. 47.				
(f) A cui si perviene come di seguito:				
— operazioni di tesoreria delle aziende del gruppo (v. tabella n. 42)				+ 409,7
— operazioni di tesoreria IRI (v. tabella n. 46)			— 6,4	
<i>meno:</i> aumento dei depositi di società del gruppo presso l'IRI (v. tabella n. 46 in nota)			— 1,7	— 8,1
				401,6
(g) Vedi tabella n. 46 (esclusi 0,2 miliardi all'interno del gruppo).				